

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PEDAGOGICKÁ

KATEDRA HISTORIE

**HISTORIE ČESKOSLOVENSKÉHO VOJENSKÉHO LETECTVÍ
NA PLZEŇSKU (1918–1993)**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Mgr. Bc. Jan Bíba

Učitelství pro 2. stupeň ZŠ, obor Ge-D

Vedoucí práce: doc. PaedDr. Naděžda Morávková, Ph.D.

Plzeň 2024

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

Plzeň, 23. dubna 2024

.....
vlastnoruční podpis

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vojenskému letci ve výslužbě mjr. Ing. Václavu Hosnedlovi za poskytnutí cenných svědectví o službě na vojenském letišti v Líních a každodenním životě vojenských pilotů v době před a po pádu totalitního režimu. Poděkování za poskytnutý obrazový materiál z pozůstalosti po otci patří také por. Ing. Jaroslavu Křížanovi, jehož otec byl rovněž stíhacím pilotem na letišti v Líních, ale ještě v počátcích proudové éry. V neposlední řadě děkuji leteckému badateli a autorovi několika publikací o letectví panu Ladislavu Vitíkovi za konzultace k otázkám protivzdušné obrany státu a poskytnutý materiál z jeho badatelské činnosti. Závěrem děkuji vedoucí diplomové práce paní docentce Naděždě Morávkové za odborné vedení a užitečné rady a připomínky k formě a obsahu této práce.

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá mapováním historie vojenského letectví na Plzeňsku po celou dobu existence samostatného československého státu až do jeho rozdělení v roce 1993. Zahrnuta je rovněž branná funkce sportovního letectví a problematika domácího a zahraničního odboje v období Protektorátu Čechy a Morava. Práce se zabývá historií plzeňských vojenských letišť a zdejších útvarů letectva, včetně četnických leteckých hlídek a letectva bezpečnostního. Zmíněny jsou jejich osobnosti, používaná letecká technika, mimořádné události, ale také každodennost života vojenských pilotů a kontext doby. Pro pochopení širších souvislostí je nastíněna základní organizace letectva jako celku a jeho hlavní úkoly. Práce vychází zejména ze studia dostupných archiválií, dosud vydaných odborných publikací a dobového odborného periodika. Těžištěm období éry proudového letectví je svědectví mjr. Ing. Václava Hosnedla, bývalého stíhacího pilota na letišti v Líních. Obsažena je bohatá obrazová a textová příloha, včetně návrhu didaktické aplikace pro žáky základní školy.

ABSTRACT

The diploma thesis deals with the history of military aviation in the Pilsen region throughout the existence of the independent Czechoslovak state until its division in 1993. Also included is the military function of sports aviation and the issue of domestic and foreign resistance during the period of the Protectorate of Bohemia and Moravia. This diploma work contains the history of Pilsen military airports and local air force units, including gendarmerie air patrols and the security air force. Their personalities, the air park used, extraordinary events, but also the everyday life of military pilots in the context of the time are mentioned. In order to understand the wider context, the basic organization of the air force as a whole and its main tasks are outlined. The diploma thesis is mainly based on the study of available archives, published professional publications and contemporary professional periodicals. The focal point of the era of jet aviation is the testimony of major Ing. Václav Hosnedl, a former fighter pilot at the military airport Líně. It contains a rich image and text appendix, including a proposal for a didactic application for elementary school students.

KLÍČOVÁ SLOVA

Československo; ozbrojené síly; letectvo (vzdušné síly); protivzdušná obrana; bezpečnostní letectvo; vojenští letci; vojenská letadla; vrtulníkové letectvo; vojenská letiště; letiště Dobřany/Líně; letiště Plzeň-Bory; letecké pluky; stíhací jednotky; letecký průmysl; sportovní letectví; aerokluby; mjr. Václav Hosnedl; mjr. Jaroslav Křížan

KEYWORDS

Czechoslovakia; armed forces; air forces; air defence; police air wings; military air pilots; military airplanes; military helicopters; military airports; airport Dobřany/Líně; airport Plzeň-Bory; air regiments (air wings); fighter units; aircraft industry; sports aviation; aviation clubs; major Václav Hosnedl; major Jaroslav Křížan

OBSAH

Úvod	1
1. Počátky aviatiky v Plzni.....	5
2. Budování československého letectva v meziválečném období	9
2.1 Chebská anabáze a první útvar letectva v Plzni	9
2.2 Základní organizace letectva	11
2.3 Domácí letecký průmysl	15
2.4 Plzeňská letiště	18
2.5 Sportovní letectví v Plzni a jeho branná funkce	20
2.6 Budování letecké zbraně na obranu vlasti	28
2.7 První skutečný útvar letectva v Plzni – průzkumná Letka 4	33
2.8 Četnická letecká hlídka Plzeň	34
3. Plzeňští letci v zahraničním a domácím odboji	41
4. Návrat letců a budování poválečného letectva 1945–1952	51
4.1 Západní odboj	51
4.2 Východní odboj	53
4.3 Začlenění čs. jednotek do poválečného letectva a jeho organizace	54
4.4 Hlavní problémy při budování letectva v letech 1945–1950	54
4.5 Poválečné útvary letectva v Plzni	60
4.5.1 Letecký pluk 4 „Letce Vašátka“ (VÚ 4699, VÚ 7708)	60
4.5.2 Letecký pluk 5 (VÚ 4641, VÚ 7750)	62
4.5.3 Letecký pluk 24 „Biskajský“ (VÚ 8842)	62
4.5.4 Letecký pluk 25 „Atlantický“ (VÚ 2149, VÚ 5224)	63
4.5.5 Letecký pluk 51 (VÚ 7349)	64
4.5.6 Letecký dělostřelecký pluk 45 (VÚ 8671)	65
4.5.7 Pozemní útvary letectva	66
5. Nástup éry proudové v 50. letech	69
5.1 Letiště Dobřany/Líně	70
5.2 5. letecký stíhací pluk (VÚ 7750)	71
5.3 Další letecké pluky a pozemní útvary letectva v Líních	89
6. Plzeň a vrtulníkové letectvo	91
Závěr	97
Summary	100
Seznam použitých zkratek	101

Bibliografie	104
Seznam příloh	108

ÚVOD

Tématem této kvalifikační práce je historie vojenského letectví na Plzeňsku od vzniku samostatného československého státu, přes krátkodobé přerušení jeho kontinuity v době Protektorátu, až po rozdělení Československa v roce 1993. Záměrně jsem v názvu práce zvolil termín letectví, nikoliv letectvo. Rozhodl jsem se tak proto, že v meziválečném období bylo z branného hlediska velmi významné letectví sportovní. To se zcela zásadním způsobem podílelo na předvýchově budoucích vojenských pilotů. Obzvláště to platilo právě v Plzni, kde se zformoval vůbec první a zároveň největší regionální aeroklub u nás. Pokud v této práci hovořím o letectvu, myslím tím výlučně letectvo vojenské.

Téma jsem si zvolil proto, že se o letectví dlouhodobě zajímám. Mezi mé zájmy patří letecká fotografie, plastikové modelářství, četba literatury s leteckou tematikou, také se účastním nejrůznějších leteckých dnů a výstav. Zároveň se považuji za plzeňského patriota, proto jsem toto téma pojal také jako příležitost dozvědět se o leteckém dění v Plzni zase něco nového. Podotýkám, že jsem ročník 1979. Přes svůj tehdy mladý věk si ještě pamatuji dobu rušení posledních útvarů letectva v Líních. Hodně jsme se o tom bavili na modelářském kroužku, v živé paměti mám také úchvatný rozlučkový letecký den v Líních ze dne 14. srpna 1993.

Historie vojenství, a letectva zvláště, je žánrem velmi populárním. Dosud se mu věnovala celá řada autorů. Z těch nejvýznamnějších zmiňuji vojenského a leteckého historika Jiřího Rajlichu,¹ jehož publikační činnost je opravdu úctyhodná a zahrnuje různá období od vzniku první republiky až k poválečnému vývoji. Na jeho díle je obzvláště cenná práce s primárními prameny. Jedná se podle mého názoru o vůbec nejvýznamnějšího vojenského historika u nás, který byl dokonce v roce 2019 oceněn prezidentem republiky udělením medaile Za zásluhy I. třídy. Poválečným poměrům v organizaci našeho letectva se věnuje Miroslav Irra,² na účast našich letců v R.A.F. a jejich techniku se zase zaměřuje Zdeněk Hurt.³ Historie

¹ RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Československé letectvo 1918–1924*. Kolín: Kolínské noviny, 1992. 56 s. RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře: Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. 188 s. ISBN 978-80-2060-221-3.

RAJLICH, Jiří. *Cheb 1917–1947: aviatci a letadla prvního vojenského letiště v Českých zemích*. Cheb: Svět křídel, 2020. 396 s. ISBN 978-80-7573-077-0.

² IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945–1950. Díl I, Organizační vývoj a personální výstavba*. Cheb: Svět křídel, 2005. 831 s. ISBN 80-86808-33-5.

³ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2005. 96 s. ISBN 80-251-0803-1.

vojenských letišť a útvarů letectva v poválečném období je doménou Stanislava Vystavěla.⁴ Z již nežijících autorů potom zmiňují pana Václava Němečka,⁵ který se od konce 50. let zabýval letectvím převážně encyklopedicky, byť ovlivněn tehdejší ideologií. Dále to byl legendární Václav Šorel,⁶ autor knih o leteckém modelářství, československé letecké technice a pilotech v R.A.F. Z regionálního pohledu jsou však důležitější jiní autoři. O plzeňském letectví píše ve své čtyřsvazkové publikaci *Letectví a město Plzeň* trio spoluautorů Hanuš Salz, Jan Kárník a Ladislav Vitík,⁷ kterého jsem mimochodem požádal o konzultaci k některým sporným otázkám v průběhu zpracování této práce. Asi nejvýznamnějším regionálním historikem Plzeňska, nejen toho vojenského, je pan Karel Foud.⁸ Éra poválečného letectví na Plzeňsku je specifická tím, že její historii mapuje hned několik autorů. Nejedná se však o historiky ani publicisty, ale o bývalé příslušníky leteckých pluků, o kterých píše takzvaně sami sobě. Oficiálně vydané byly publikace Mety Lengála⁹ či posledního velitele 5. slp Miroslava Lančího¹⁰ a jeho zástupce Josefa Faula.¹¹ Díky Ladislavu Vitíkovi se mi do ruky dostaly také publikace, které není možné sehnat v oficiální prodejní síti ani knihovnách. Byly totiž vydány v malém počtu výtisků pro komunitu bývalých příslušníků. To však nijak neubírá na jejich obsahové hodnotě. Naopak se jedná o faktograficky obsáhlá a z pamětnického hlediska velmi hodnotná díla. Za obzvláště cennou považuji studii bývalých mechaniků 5. slp pánů Karla Beka a Antonína Martínka.¹² Pan Ladislav Vitík mi poskytl ke studiu také jeho vlastní a zatím nedostupnou podrobnou publikaci, věnující se historii PVOS během proudové éry v Líních. Kromě těchto pramenů je pro meziválečné období čerpáno zejména z dobového odborného periodika *Letectví* a pozdějšího odborně-populárního periodika *Letectví a kosmonautika*. Toliko k sekundárním pramenům, které jsou opravdu velmi bohaté.

⁴ VYSTAVĚL, Stanislav. *Letiště: odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva od Chebu po Užhorod v letech 1918 až 1938, od Chebu po Košice v letech 1945 až 1992, a od Plzně po Mošnov v letech 1993 až 2014*. Cheb: Svět křídel, 2014. 295 s. ISBN 978-80-87567-66-1.

⁵ NĚMEČEK, Václav. *Vojenská letadla. (1), Letadla první světové války*. Praha: Naše vojsko, 1989. 255 s. ISBN 80-206-0114-7.

⁶ ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros, 1986. 448 s.

⁷ SALZ, Hanuš – VITÍK, Ladislav – KÁRNÍK, Jan, et al. *Letectví a město Plzeň*. Plzeň: UNI, 2000–2007. 4 sv. ISBN 80-902017-6-8, 978-80-86680-09-5, 978-80-86680-10-1, 80-86680-11-8.

⁸ FOU, Karel. *Vrtulníkové letectvo v Plzni 1961–1994*. Plzeň: NiKo, 1994. 29 s.

FOUD, Karel. *Křídla nad Plzní: 85 let letectví na Plzeňsku*. Plzeň: NiKo, 1995. 11 s.

⁹ LENGÁL, Meta. *Sloužil jsem u "pětačtyřicítky"*. Cheb: Svět křídel, 2000. 247 s. ISBN 80-85280-65-5.

¹⁰ LANČÍ, Miroslav. *Sloužili jsme u "pětky": publikace k 60. výročí založení 5. stíhacího leteckého pluku 1945–2005*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – Agentura vojenských informací a služeb, 2005. 23 s. ISBN 80-7278-308-4.

¹¹ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s.

¹² MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s.

S primárním pramenem jsem pracoval za použití metody orální historie. Tu jsem použil při rozhovorech s pamětníkem mjr. Ing. Václavem Hosnedlem, bývalým stíhacím pilotem 5. slp. Od této jsem si sliboval jednak doplnění některých informací, chybějících v jiných pramenech, jednak zachycení každodenního života stíhacího pilota v tzv. „komunistickém letectvu“, čímž jsem zamýšlel dát práci jakýsi hlubší rozměr. Další použitou metodou bylo fyzické studium archiválií uložených ve Vojenském ústředním archivu – Vojenském historickém archivu v pražské Ruzyni a také v Archivu bezpečnostních složek. Vzhledem k velkému časovému rozpětí této práce jsem bohužel z kapacitních důvodů nemohl prozkoumat všechnu související archivní materiál. Zaměřil jsem se spíše na ta období, o kterých jsem našel jen minimum informací v dostupné literatuře, popř. na ta témata, u kterých se objevily rozpory.

Práce je rozčleněna do šesti hlavních kapitol a dalších podkapitol. Hlavní kapitoly, kromě té úvodní a poslední, reprezentují čtyři specifická období, která budu jako celek charakterizovat v souladu s vytýčeným cílem. Úvodní kapitola je věnována počátkům aviatiky v Plzni. Ačkoliv je tato kapitola mimo časový rámec tématu, považuji její zařazení za naprosto nezbytné. Vždyť Plzeň byla jednou ze dvou kolébek létání u nás. Následuje kapitola popisující budování letectva samostatného Československa. To se v meziválečném období Plzně dotklo jen okrajově. Významná však byla činnost místního aeroklubu na úseku sportovního letectví a jeho funkce branná. Pojednáno bude o plzeňských letištích, významných osobnostech plzeňského letectví, letecké technice, zmíněné branné činnosti v aeroklubu, první meziválečné vojenské letce dislokované v Plzni, rovněž o místní četnické letecké hlídce. V rámci třetí kapitoly je věnována pozornost účasti plzeňských letců v zahraničním i domácím odboji. Následuje kapitola věnovaná poválečné historii letectva na obou vojenských letištích v Plzni na Borech i Líních. Pátá kapitola se zaměřuje na éru proudovou. Zmíněny jsou dislokované vojenské útvary, letecká technika, osobnosti, mimořádné události, dějiny každodennosti, politický kontext a postřehy ze života na letišti. Závěrečná kapitola se zabývá vrtulníkovým letectvem, s Plzní tak významně spjatým. Práce je doplněna bohatou obrazovou i textovou přílohou, včetně didaktické aplikace pro žáky základní školy. Příloha obsahuje také dosud nepublikované obrazové materiály.

Stanovil jsem si následující cíle této kvalifikační práce. 1. Charakterizovat jednotlivá po sobě jdoucí období ve vývoji našeho letectva a vystihnout charakteristické dobové rysy, úkoly či problémy letectva. 2. Podat svědectví o stavebním, technickém, personálním a organizačním vývoji u útvarů vojenského a bezpečnostního letectva na plzeňských vojenských letištích a shrnout významné milníky v jejich historii, popř. také vyjasnit některé dosud sporné historické

otázky. 3. Pohledem pamětníka popsat situaci v letectvu během posledního desetiletí totalitního režimu a jeho proměnu po listopadu 1989.

1. POČTKY AVIATIKY V PLZNI

Plzeňany možná překvapí, že to bylo právě jejich město, které se nesmazatelně zapsalo do dějin našeho letectví vůbec prvními vzlety motorových aeroplánů v českých zemích. Ještě před první světovou válkou totiž vzniklo v nedalekých Malesicích provizorní letiště. Nacházelo se v prostoru tehdy nevyužitého dostihové závodiště Vídeňského dostihového klubu. Při pátrání po tom, kde přesně se toto letiště nacházelo, jsem vycházel z dobového snímku, který je součástí přílohy. K identifikaci dobře posloužila vysoká bílá budova vlevo a návrší v pozadí, které se nachází směrem k Chotíkovu. Onou budovou je objekt bývalého vodního mlýna na řece Mži, který dodnes stojí v Mlýnské ul. čp. 17/15. Podle vzájemné polohy s návrším lze určit polohu bývalého dostihového závodiště, které se nacházelo na pravém břehu řeky Mže, na louce v jihozápadní části Malesic ve směru na obec Vochoz. V turistických mapách je tato oblast označena názvem Ostrov. A co se zde tedy odehrálo tak významného? Nejednalo se sice o úplně první vzlet avionu či aeroplánu s motorem výbušným, jak se tehdy motorovým letounům říkalo. Ten je připisován známému průkopníku našeho letectví, pardubickému Ing. Janu Kašparovi ke dni 16. dubna 1910. Jednalo se však o vůbec první úspěšné veřejné letecké vystoupení v českých zemích. Předchozí neúspěšné pokusy byly prováděny na ploše chuchelského dostihové závodiště v Praze již v prosinci r. 1909. Malesické vystoupení pořádalo v květnu roku 1910 České aviatické družstvo v Plzni. To bylo ustanoveno dne 19. března 1910 za účelem vyučít v dohledné době první české letce a podporovat praktické letecké ukázky v Čechách. Získat pozemky pro letiště v Praze bylo finančně neúnosné a město Plzeň navíc přišlo s výhodnou nabídkou. Pronájem malesického závodiště vyšel na zlomek ceny, město nechalo plochu upravit a na letišti postavilo dřevěný hangár. Ten byl čtvercového půdorysu o rozměrech 12 x 12 m. Travnatá plocha letiště měla rozměry 300 x 35 m. Když byl pozemek shledán způsobilým k provozování letiště tehdejším Okresním úřadem ve Stříbře, již nic nestálo v cestě uskutečnění letu. U prodejce z Francie byl objednan letoun Blériot XIIbis, který však při letových zkouškách, provedených údajným leteckým instruktorem Robertem Schweizerem, havaroval. Plocha měla být značně podmáčená, což prý znemožnilo vzlet a způsobilo převrácení letounu. Borovan však uvádí, že „*Schweizer ve skutečnosti letecké umění jen předstíral a létat neuměl, proto také letoun hned poškodil*“.¹³ Ať to bylo tak či tak, bylo třeba rychle nalézt jiné řešení. Z Francie byl dodán jiný letoun typu Farman i s předváděcím pilotem Henri-Marie Jullerotem. Po úspěšných zkušebních letech přes kozolupský mlýn a obec Křimice, které byly provedeny dne 15. května 1910, došlo dne 22. května 1910 konečně k první

¹³ BORO VAN, Václav. *Historie československého vojenského letectva 1914–1945*. Praha: Knižní klub, 1998. 155 s., ISBN 80-7176-720-4, s. 22.

úspěšné veřejné letecké ukázce u nás. Inženýr Kašpar totiž uspořádal na pardubickém vojenském cvičišti vlastní veřejnou letovou ukázkou až dne 19. června 1910. „*Druhý Jullerotův malesický veřejný vzlet, tentokrát v rekordní výšce 80 m, byl uspořádán již 26. května 1910. Ukázka trvala 9 minut na trase cca 14 km, což obnášelo 5 otáček nad malesickou rovinou. Téhož dne vzlétl Jullerot ještě jednou, let byl již kratší a uskutečněn v menší výšce, zato byl proveden vyšší rychlostí.*“¹⁴ Jak dále uvádí Salz: „*Na tehdejší dobu unikátnímu představení přihlížela dne 26. května 1910 rekordní návštěva pěti tisíc nadšených diváků.*“¹⁵

Ještě před uskutečněním Jullerotova letu však bylo rozhodnuto, že se v Plzni zbuduje letiště zcela nové. K tomu byla vytipována plocha vojenského cvičiště na borské pláni. Se svolením rakouské vojenské správy tam byl v říjnu 1910 přesunut dřevěný hangár z Malesic. Vzhledem k velkým ambicím plzeňského aviatického družstva na zřízení aviatické školy byl hangár zvětšen o přístavek. Borská pláň se tak stala místem zbudování vůbec prvního stálého letiště na území Čech! Působili zde první čeští průkopníci letectví. Ti si sami stavěli vlastní letecké konstrukce. Nutno dodat, že v té době působilo na našem území více takových průkopníků, konstruktérů a zároveň letců, kteří často navzájem nevěděli o činnosti druhých. Dozvídali se o ní až se zpožděním z tisku. Hlavní střediska této činnosti byla v Plzni a Pardubicích, které jsou díky Ing. Kašparovi považovány za kolébku letectví u nás. Borský hangár se stal postupně domovem pro letoun typu blériot BPC Racek (nazvaného podle konstruktérů Bloudek–Potůček–Čermák). S Rackem v Plzni létal Jaroslav Potůček a Jan Čermák. Následně ještě na podzim roku 1910 to byl letoun Otčenášek 1, pilotovaný jeho konstruktérem Ludvíkem Otčenáškem. Tento rodák z Rokycan vyrůstal v Dolní Bělé na Severním Plzeňsku. „*Za svého života vynalezl princip vzduchem chlazeného rotačního leteckého motoru, ovšem pro nedostatek financí neprodloužil patentní právo a následně mohli jeho koncepci bezplatně využívat další výrobci. Francouzské vylepšení Otčenáškovy myšlenky dalo vzniknout prvnímu úspěšnému motoru této koncepce výrobce Gnome Rhône.*“¹⁶ Na počest Ludvíka Otčenáška, který zemřel během pražského povstání, je pojmenována turistická stezka vedoucí z Dolní Bělé do Plas.

Podmínky na Borech však nebyly dobré, do hangáru zatékalo, plocha letiště byla hrbolatá a místní letečtí nadšenci Plzeň opouštějí. Otčenášek přesídlil do Pardubic, Čermák se vydal na cestu do Vídně. Zde létal na dalším stroji z dílny konstruktéra Bloudka, slavné Libelle. Další

¹⁴SVITÁK, Pavel, 2009. Průkopníci letectví – Létáme 1910–1914. *Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 7(11), s. 23, ISSN 1801-0628.

¹⁵SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 1. část*. Plzeň: UNI, 2000. 220 s. ISBN 80-902017-6-8, s. 14.

¹⁶KALVA, Jaroslav, 1937. Jak jsme začínali v naší aviatice. *Letectví*. 17(5–6), s. 186, ISSN 1805-7330.

dění v borském hangáru je spjato se jmény Karla Tučka či Jaroslava Černíka, jejichž aeroplány však nebyly úspěšné. Dále to byl František Šimůnek, který přišel z Prahy se svým Blériotem a dne 17. listopadu 1912 úspěšně vzlétl před plzeňským obecnstvem. Let trval 12 minut ve výšce 110 m. Následně život na borském letišti uvadal. Hrozilo zbourání hangáru a další veřejný let se uskutečnil až 14. září 1913. To se v Plzni představil pardubický Eugen Čihák, Kašparův bratranec, s vlastním strojem Rapid. Čiháka pozval Ing. Oldřich Haller, pozdější významná osobnost plzeňského letectví. Při více jak patnáctiminutovém letu vystoupal Čihák do výšky 700 m, což jen dokumentuje obrovský pokrok během pouhých tří let!

Bez počátečního nadšení některých představitelů města pro aviatiku by se plzeňský region jistě nezapsal tak významným způsobem do dějin našeho letectví. Za všechny zmiňuji alespoň purkmistra JUDr. Václava Petáka. Zároveň je třeba dodat, že podpora města netrvala věčně. Jen díky hrstce nadšenců nakonec letectví v Plzni přežilo a pokračovalo i po světové válce. Původní malesický hangár nakonec sloužil svému účelu až do roku 1923, kdy ho zachvátil požár.

Těsně před válkou našlo na letišti svůj nový domov také Aviatické sdružení Bohemia, které na západ Čech přesídlilo v červenci roku 1914 z Prahy a stalo se přímým předchůdcem poválečného Západočeského Aviatického Klubu Plzeň. Bohemia do Plzně přelétla celkem čtyři letouny, ale nejvíce se proslavila vlastní konstrukcí letadla Bohemia B5. Tento letoun se stal dalším plzeňským prvenstvím. Jednalo se o vůbec první letoun ryze české výroby! Zalétnut byl však až po válce. Veškerá činnost Bohemie byla světovou válkou zcela přerušena, neboť její vůdčí osobnost Rudolf Polanecký narukoval k rakousko-uherskému letectvu. K tomu jen dodávám, že vůbec prvním českým vojenským letcem byl ještě před Velkou válkou npor. Rudolf Holeka.

Zahájením světové války nastal v konstrukcích aeroplánů naprostý zvrat. Jejich stavba přestala být záležitostí letců amatérů. Situace většiny tehdejších průkopníků letectví byla opravdu tristní. Svému nadšení pro létání obětovali veškerý svůj majetek a volný čas, navíc s nejistým výsledkem. Byli to dobrodruzi, kteří své vlastní konstrukce stavěli doslova na koleni. Najednou to byl letecký průmysl, který začal chrlit stále nové a dokonalejší konstrukce. Letadla se ve světové válce vyvinula v účinnou zbraň. Byla již dosti výkonná, schopná plnit úkoly pozorovací, stíhací i bombardovací. Limity vojenských letounů se neustále posouvaly. Rychlost, výškový dostup a schopnost nést stále těžší a těžší náklad, zejména bomb, byly zcela zásadní. Přesto je třeba zmínit stále ještě důležitou roli balónů, které sloužily k účelům pozorovacím, spojovacím, zásobovacím, k řízení přesnosti dělostřelecké palby, později též k vyhledávání ponorek nebo se jich používalo jako prostředku protiletectvé baráže, jakýchsi balónových lanových přehrad proti bombardérům nepříteli.

Co se týče dění v Plzni během Velké války, není příliš o čem hovořit. V hangáru byla uskladněna technika sdružení Bohemia, prostory letiště nebyly armádou nijak využívány a občasně zde nouzově přistála vojenská letadla rakouská a německá. Za zmínku stojí snad jen civilní letecká aktivita související s projektem ILAG (Internationale Luftverkehrs Aero-Lloyd) na poválečnou mezinárodní civilní dopravu osob a pošty. Do hledáčku tvůrců projektu se totiž dostala také Plzeň. Uvažovalo se o vybudování zcela nového letiště na pozemcích Škodových závodů. Vzhledem k výsledku války však k realizaci této myšlenky nikdy nedošlo.

„V řadách rakousko-uherského letectva sloužila za války řada českých mladíků, celkem jich bylo 465.“¹⁷ Menší část bojovala v letectvech cizích armád za samostatnost Československa na různých frontách: ve Francii, Itálii a v československé legii v Rusku. Nemalá část letců dezertovala a přelétla s letadly na stranu vojsk Dohody. Letci ve Francii se rekrutovali z řad cizinecké legie zvané Rota Nazdar a pro službu v letectvu je získával Milan Rastislav Štefánik. Původní záměr Štefánika na vytvoření samostatné eskadry československých letců se sice nerealizoval, Čechoslovákům však bylo povoleno bojovat u francouzských letek. Bylo jich celkem devět: M. R. Štefánik, Jan Hofman, Ivan Kadavý, Václav Pilát, Sylvestr Šebesta, Bedřich Starý, Vilém Stanovský, Augustin Charvát a Jan Štork, rodák z Úlic na Severním Plzeňsku, francouzský válečný hrdina a pozdější významný člen Západočeského aeroklubu. Nejvíce našich letců legionářů v počtu 34 sloužilo v Rusku. Kromě jejich služby v ruském letectvu, v 1. samarském leteckém oddílu Lidové armády, který se později transformoval v Samostatný letecký oddíl 1. československé husitské střelecké divize, byl ustanoven také samostatný 1. letecký oddíl československých vojsk na Rusi kolem bývalých letců rakousko-uherské armády Vlastimila Fialy a Roberta Lva Melče. Vzhledem k nedostatku techniky byly naší jednotce v Rusku dodány z USA letouny L.W.F. model V Tractor. Světovým unikátem je vystavení jediného dochovaného stroje tohoto typu v Národním technickém muzeu v Praze. Stroj nese americké výsostné označení. „V Itálii sloužili pouze 3 naši letci, mezi nimi již zmíněný Rudolf Polanecký. U amerických vojsk potom jediný.“¹⁸ U letectva tak za Velké války sloužila zhruba pětistovka našich mužů. Řada z nich se po jejím skončení stala základem nově budovaného československého letectva.

¹⁷ BORO VAN, Václav. *Historie československého vojenského letectva 1914–1945*. Praha: Knižní klub, 1998. 155 s., ISBN 80-7176-720-4, s. 55.

¹⁸ BORO VAN, Václav. *Historie československého vojenského letectva 1914–1945*. Praha: Knižní klub, 1998. 155 s., ISBN 80-7176-720-4, s. 55.

2. BUDOVÁNÍ ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA V MEZIVÁLEČNÉM OBDOBÍ

Budování samostatného československého letectva nebylo vůbec snadnou záležitostí. Monarchie bránila rozvoji českého národa také v oblasti technického pokroku a nedůvěřovala Čechům v otázce letecké zbraně. Proto kromě chebského letiště nevyužívala trvale žádných jiných vojenských letišť na našem území. Přes jinak rozvinutý průmysl zde monarchie neumístila ani žádný významnější průmysl letecký. S koncem Velké války zůstala letecká technika na frontě, takže letectvo muselo být budováno prakticky od nuly. Kromě rychlého pořízení alespoň použité letecké techniky bylo zásadní vybudovat co nejdříve soběstačný letecký průmysl a nová letiště. Ačkoliv síla a hodnota meziválečného letectva byla posuzována právě podle kapacity leteckého průmyslu, do té doby byla na našem území jen jediná správkárna letounů Al-Ma v Praze, která byla rakouskými úřady zřízena jako pobočka vídeňského Albatros-Phönix Werke. Potom ještě letecká továrna Breitfeld, Daněk a spol., vyrábějící licenčně letecké motory Hiero 230 HP. To však bylo z leteckého průmyslu vše. Jediné, čeho byl v té době relativní dostatek, byl letecký personál. Ten se do republiky vrátil z různých bojišť. Letecký průmysl se nakonec podařilo vybudovat velmi rychle, ale než začal dodávat naší armádě první domácí konstrukce, bylo třeba toto období překlenout pořízením techniky rakouské a francouzské.

2.1 Chebská anabáze a první útvar letectva v Plzni

První vážný záměr na vojenské využití borského letiště se datuje k listopadu 1918. Borská pláň tehdy tvořila opěrný bod pro ovládnutí vojenského letiště v Chebu, kde se nacházela alespoň malá část rakouských letadel. Chebské letiště bylo stále ovládáno prorakouskými silami a hrozilo, že Československo přijde o cenný vojenský majetek zdejších vojenských dílen. „*Na chebském letišti do té doby působila rakouská 16. záložní letecká setnina (Flek 16). Účelem setniny byl pokračující výcvik pilotních žáků a sloužila také ke zotavení unavených frontových pilotů.*“¹⁹ Ve dnech 10. – 13. listopadu 1918 došlo k vojenské operaci „akce Eger“, během které zvláštní motorizovaná jednotka z Prahy, složená z příslušníků českého námořnictva, spolu s rotou legendárního plzeňského 35. pěšího pluku, obsadila chebské letiště. Obě jednotky o síle 132 mužů vyrazily do Chebu společně z Plzně, protože velitel akce kpt. Jaroslav Rošický doufal, že v místní Škodovce získá chybějící nákladní automobily pro přepravu vojenského materiálu. Kolona odjela po silnici na Stříbro již dne 9. listopadu 1918, aby v brzkých ranních

¹⁹KAŠE, Jan, 2005. Akce Cheb a Planá. *Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 3(6), s. 26, ISSN 1801-0628.

hodinách následujícího dne v Chebu zahájila akci. Odpor sice byl kladen již po cestě, došlo dokonce na stavění barikád v obci Oberschön, nakonec však obránci z řad sudetoněmeckého Volkswehru ustoupili a ke krveprolití nedošlo. Kolona dorazila do Chebu, zejména pro poruchy vozidel, až během dopoledne. To, ve spojení se špatným počasím, zkomplikovalo původní plán na přesun ukořistěné techniky během jediného dne.

Důležité však bylo, že technika byla vydána bez boje, ačkoliv v následujících dnech musely být do Chebu vyžádány posily z důvodu provokací místního Volkswehru. Navíc dorazila zpráva, že z Liberce na místo míří dva ozbrojené prapory. Vídeňská vláda totiž ke dni 30. října 1918 jednostranně vyhlásila osamostatnění oblasti Deutscheböhmen. Byla ustanovena Zemská vláda se sídlem v Liberci, která nerespektovala autoritu československé vlády. O dva dny později jsou obdobně vyhlášeny další tři samostatné německé provincie: Sudetenland, Böhmenwaldgau a Deutschmähren, které získává RČS pod svoji kontrolu až v polovině prosince 1918. Po varovných výstřelech českých námořníků byli zatčeni dva letci, kteří se snažili ulétnout do Německa. Také byli odzbrojeni strážci hangárů.

Následně bylo třeba přelétnout ukořistěné letouny do Prahy-Strašnic. Po důkladné kontrole jejich stavu a zjištění technických závad u řady z nich, ale také z důvodu špatného počasí, bylo rozhodnuto, že k mezipřistání bude použito borské letiště. Přímo do Strašnic dorazilo jen jediné letadlo. Vzduchem bylo do Prahy přelétáno devět strojů. S jedním smrtelně havaroval ještě v Chebu během zalétnutí jednoho z letounů šikovatel Václav Antoš, který před tím sloužil právě u Flik 16. Stal se tak vůbec první obětí československého letectva. Další letec Belza ztratil orientaci a se svým strojem omylem přistál v Bavorsku. Letoun mu byl zabaven. Některá přelétnutá letadla musela nouzově přistávat, ale nakonec do Prahy dorazila. Přelétnutí techniky se zúčastnil také v Plzni dobře známý Rudolf Polanecký. Ten již 2. listopadu 1918 přelétl vůbec první letoun našeho letectva z Dolních Rakous, jednalo se o Hansa-Brandenburg B.I (Fd) 276.19.

Po železnici bylo do Prahy přesunuto dalších 13 úplných a 20 neúplných letadel. Jak uvádí Salz, „*Již v průběhu chebské operace však velitel Leteckého sboru setník Jindřich Kostrba předběžným ústním rozkazem zřídil Letecký oddíl 4 Plzeň, který se měl stát oficiálně součástí Leteckého sboru k 1. prosinci 1918. Jeho velitelem byl ustanoven npor. let. Ferdinand Soukup.*“²⁰ „*Tento útvar bývá označován také jako Letecká setnina Plzeň*

²⁰ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 1. část*. Plzeň: UNI, 2000. 220 s. ISBN 80-902017-6-8, s. 45.

či *Letecká setnina 4.*²¹ Za tím účelem byl v Plzni ponechán poslední chebský letoun Brandenburg B I (Fd) 176.95, přelétnutý čet. Ladislavem Goldschmidtem. Ten ho zde při následném letu a přistávání poškodil. Dne 8. prosince 1918 byl plzeňský Brandenburg přelétáván do Prahy, ale opět havaroval u obce Bučí na Severním Plzeňsku. Při následném pokusu o vzlet stroji opět vysadil motor a po další havárii byl vyřazen. Letecký oddíl 4 se nakonec stal de facto jen administrativní jednotkou.

K 10. březnu 1919 byl útvar převelen do Chebu. Důvodem byla skutečnost, že chebské letiště bylo již vybavené, tudíž nebylo třeba budovat v Plzni letiště zcela nové. Chebský Letecký oddíl Voi-4 již v té době používal starší francouzské bombardéry Voisin X.Bn2 v počtu 3 ks. Pro úplnost uvádím, že cenný letecký materiál byl dne 29. prosince 1918 ukořistěn také ze skladu letectva v Plané. Díky tomu získalo naše letectvo dohromady 198 draků letadel, 85 leteckých motorů, značné množství náhradních dílů a v té době tak nedostupné pohonné hmoty a oleje. Kořistní materiál se soustřeďoval na pražském výstavišti a ve správárně Al-Ma. Velká část letadel však nebyla využitelná. Zejména chyběly letecké motory do získaných draků. Také jejich bojová hodnota byla velmi malá. Spíše se hodila pro výcvik či kurýrní službu.

2.2 Základní organizace letectva

Ale ještě zpět k Leteckému sboru. Ihned po vzniku Republiky Československé se zformoval kolem osoby Jindřicha Kostrby zárodek našeho letectva názvem Letecký sbor. Někdy je označován také jako Československý letecký sbor. Tento vojenský útvar byl oficiálně ustanoven až k 1. prosinci 1918 a ve svých počátcích soustřeďoval síly a prostředky v Praze, Olomouci a Pardubicích. Jednotkami letectva byly letecké setniny, někdy označované jako letecké oddíly. Letecké setniny vznikají následovně: 1. Letecká setnina v Praze-Vysočanech (následně Uherské Hradiště, Košice, Pezinok a Nitra), 2. Letecká setnina v Uherském Hradišti (následně Nitra), 3. Letecká setnina v Olomouci, 4. Letecká setnina v Praze-Kbelích (původně Plzeň, následně Cheb a Nitra), 5. Letecká setnina v Praze-Kbelích (následně Olomouc), 6. Letecká setnina v Bratislavě (následně Nitra), která byla transformována z francouzské eskadry Br.590 (viz níže), 7. Letecká setnina v Užhorodu (následně Košice – administrativně), 8. Letecká setnina v Chebu (následně Praha-Kbely), 9. Letecká setnina v Olomouci, 10. Letecká setnina v Praze-Kbelích (administrativně). Než se ustálily tyto letecké setniny,

²¹ KAŠE, Jan, 2005. Setnina Plzeň. *Leteckví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 3(6), s. 43, ISSN 1801-0628.

působily v počátcích setniny také v Pardubicích, Brně, Strašnicích a Letecká poštovní setnina. Z té se zformovala kbelská 5. Letecká setnina. 1. a 2. Letecká setnina vznikly z takzvaných polních leteckých setnin, které se účastnily prvních bojů po získání samostatnosti. Jednalo se o 1. Polní leteckou setninu, jejíž techniku tvořili chebské Brandenbury, a uherskohradištskou 2. Polní leteckou setninu. Ta operovala nejprve z letiště Velké Kunčice u Moravské Ostravy. Tyto polní setniny bojovaly proti Polákům na Těšínsku a proti Maďarům na Slovensku. Kořistní rakouská letadla rozhodně nezaručovala náležitou obranu země. „*Kvalifikovaný odhad letuschopných rakouských strojů různých typů je rozhodně méně než padesát.*“²² Obzvláště to platilo za situace, kdy již krátce po získání samostatnosti bylo naše vojsko nuceno zasáhnout proti Polákům. Na Těšínsku bojovala naše 2. Polní letecká setnina. Daleko větší problém však představovalo letectvo Maďarské republiky rad na Slovensku. Proto se právě na Slovensko přesunula větší část našich leteckých setnin. Letecké setniny byly podřízeny leteckým skupinám následovně. Letecká skupina Čechy s velitelstvím v Praze (podřízené Letecké setniny 4, 5 a 8), Letecká skupina Morava (podřízené Letecké setniny 3 a 9), Letecká skupina Slovensko (podřízené Letecké setniny 1, 2, 6, 7, později 8). Reorganizací ze dne 20. října 1920 se letecké skupiny transformují do leteckých pluků.

Naše letectvo bylo budováno na základě spojenecké dohody ve spolupráci s Francií. Francouzskou vojenskou misi v RČS podepsal ministr zahraničí Dr. Edvard Beneš s francouzským premiérem Georgesem Clemenceau dne 20. ledna 1919. Mise podléhala přímo M.N.O. a vedl ji gen. Maurice Pellé. V podstatě vystřídala v bojích na Slovensku italské velení, pod kterým zde bojovali českoslovenští legionáři. Jak uvádí Vystavěl, „*za zbudování akceschopného letectva byl zodpovědný mjr. Alfred Bordage. Tento Francouz se stal 30. října 1919 velitelem Československého vzduchoplavectva, které vzniklo reorganizací Československého leteckého sboru.*“²³ Významnou stopu v budování našeho meziválečného letectva zanechal také armádní generál Louis Eugène Faucher, náčelník francouzské vojenské mise na Slovensku. V jejím rámci na Slovensku působí celá francouzská eskadrila Bré.590 velitele kapitána Georgese Marcella Lachmanna. Eskadrila používala stroje Bréguet XIVA.2 a Salmson 2A.2. Později byla transformována do Československého vzduchoplavectva i s technikou jako 6. Letecká setnina. Z té po změně organizace letectva na Slovensku vzniká Letecký pluk 1 (v rámci pozdější reorganizace Letecký pluk 3). Francie kromě toho darovala

²²KAŠE, Jan, 2005. O stavu československého letectva. *Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 3(6), s. 65, ISSN 1801-0628.

²³VYSTAVĚL, Stanislav. *Letiště: odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva od Chebu po Užhorod v letech 1918 až 1938, od Chebu po Košice v letech 1945 až 1992, a od Plzně po Mošnov v letech 1993 až 2014*. Cheb: Svět křídel, 2014. 295 s. ISBN 978-80-87567-66-1, s. 7.

Československu použité stroje z první světové války, čímž byl umožněn vznik dalších letek. Jednalo se o 50 pozorovacích letounů Salmson, 50 stíhacích letounů Spad a 15 bombardérů Voisin. Kromě těchto darovaných strojů Francie Československu další odprodala. Například stíhacích Spadů u nás létalo celkem 117 ve verzích Spad VII. a Spad VIII. Na základě těchto dodávek vzniklo tedy celkem sedm leteckých setnin. Další tři setniny byly pouze administrativní, neobsazené. Letecké setniny byly v určitém období označovány podle francouzského vzoru. Ten spočíval v jejich označení podle používané letecké techniky. Takže hovoříme o Letecké setnině 1 jako o Letecké setnině Bra-1 (Brandenburg), obdobně Spa-2 (Spad), Sal-3 (Salmson), Voi-4 (Voisin), podobně, jako tomu bylo u francouzské Bré.590 (Bréguet). Dalším důkazem nejednotnosti v označování letectva tohoto období je skutečnost, že se někdy hovoří o leteckých setninách jako o letkách. Rovnou pět ze sedmi polních letek (leteckých setnin) bylo umístěno na Slovensku. Bylo to vzhledem k maďarskému nebezpečí.

Po transformaci leteckých setnin na letecké pluky vypadala organizace letectva následovně. Zmíněn již byl Letecký pluk 3 Generála letce M. R. Štefánika v Nitře a následně v Píšťanech (s detašovanými pracovišti v Nitře, Bratislavě-Vajnorech a Košicích). Další letecké pluky z října 1920 byly Letecký pluk 1 T. G. Masaryka v Praze (s detašovanými pracovišti v Milovicích a Chebu) a Letecký pluk 2 Dr. Edvarda Beneše v Olomouci, kde se nacházely rovněž hlavní letecké sklady. Tyto letecké pluky se staly základem pro další organizaci našeho letectva a postupně k nim přibýly další. Armádní letecké učiliště bylo nejprve v Praze, následně přesunuto do Chebu, odkud se postupně od r. 1924 stěhovalo do nově budovaných prostor v Prostějově. Organizace leteckých pluků dlouho zůstávala beze změn, až později přibýly další tři pluky.

Co se však měnilo byla organizace ústředí, do jehož podřízenosti pluky náležely. Blíže jí vysvětluje plzeňský rodák, vojenský letec a publicista pplk. Antonín Hartman v dobovém periodiku Letectví: „*Ústředním úřadem v období 1919–1922 bylo 13. oddělení M.N.O., pod které spadalo vojenské ústředí názvem Vzduchoplavecká skupina hlavního štábu. Závěrem roku 1920 dochází k přechodné změně a vzniká Velitelství československého letectva, to však bylo záhy zrušeno. V letech 1922–1923 je ústředním úřadem Vzduchoplavecký odbor ministerstva, jehož nástupcem se pro období 1923–1927 stává samostatný Letecký odbor ministerstva. Ten je po roce 1927 transformován do III. Odboru (leteckého) ministerstva, který se dále dělil na čtyři oddělení: letecko-vojenské, obrany proti letadlům, letecko-technické a letecko-*

hospodářské. ²⁴ V čele ministerského odboru stál nejprve div. gen. Ing. MontDr. František Kolařík, následně div. gen. Stanislav Čeček a konečně div. gen. Ing. Jaroslav Fajfr. Další vysocí představitelé letectva koncem 30. let byli: brig. gen. Alois Vicherek (1. oddělení III. Odboru M.N.O.), brig. gen. Karel Hašek (2. oddělení III. Odboru M.N.O.), gen. Ing. Jaroslav Kejla (3. oddělení III. Odboru M.N.O.), brig. gen. Karel Janoušek (velitel Zemského letectva pro Čechy) a brig. gen. Karel Procházka (velitel Letecké brigády v Praze).

Počet leteckých pluků se nakonec ustálil na šesti. Roku 1928 vzniká Letecký pluk 4 v Hradci Králové (do zbudování hradeckého zázemí sídlil ještě v Praze), roku 1929 je zřízen Letecký pluk 6 v Praze a roku 1930 jako poslední Letecký pluk 5 v Brně (ten byl původně sloučen s 6. leteckým plukem v Praze do letecké brigády a ke změně dislokace do Brna došlo až r. 1937). Plukovní znaky uvedených leteckých pluků, kterými byla označována letecká technika, jsou přílohou této práce. Letecké pluky byly z větší části smíšené, což znamená, že v rámci jednoho pluku byly zřízeny perutě a letky různého zaměření (stíhací jednosedadlové a dvousedadlové, pozorovací, zvědné, lehké bombardovací, těžké bombardovací, ochranné či bitevní). Samotné letky byly vždy pouze jednoho druhu, tedy homogenní, stejně jako perutě. Letecký pluk je vojenským útvarem, jehož oddíly se nazývají perutě.²⁵ Letecký pluk měl zpravidla dvě až čtyři perutě. Peruť se dále dělila na letky,²⁶ kterých bylo také od dvou do čtyř. Letka představovala základní organizační jednotku letectva. Každá z letek měla kolem deseti letounů a dělila se zpravidla na dvě šipky. Vyšší organizační články letectva představovaly letecké brigády. Ty sdružovaly stejnorodé letecké pluky. Vznikaly tak letecké brigády bombardovací, stíhací apod. Zejména v předválečných letech u leteckých pluků sloužili i vojáci prezenční služby, kteří absolvovali civilní letecký výcvik. To samé platilo i o leteckých mechanicích. Letci vycvičení u civilních pilotních škol byli vojenskou správou přijímáni rovnou do II. ročníku vojenského leteckého učiliště v Prostějově. Letectvo představovalo v organizaci naší armády samostatnou zbraň (složku), stejně jako dělostřelectvo či pěchota, se kterými bylo postaveno na roveň. Oficiální název naší armády zněl v meziválečném období Branná moc RČS. Ta se dělila na čtyři zemská velitelství. Plzeňsko a Karlovarsko tvořily Druhou divisi (od roku 1938 názvem Druhá pěší divise) s velitelstvím v Plzni. Divise spadala pod Zemské vojenské velitelství pro Čechy (později názvem Zemské vojenské velitelství v Praze a od roku 1935 Velitelství Prvního sboru). Součástí Druhé pěší divise byly tři pěší pluky, včetně plzeňského 35. pěšího pluku Foligno, tři hraničářské prapory

²⁴ HARTMAN, Antonín, 1937. Naše vojenské letectvo. *Letectví*. 17(5–6), s. 196, ISSN 1805-7330.

²⁵ Do roku 1923 byly nazývány leteckým praporem.

²⁶ Do roku 1923 byly nazývány leteckou rotou.

a Dělostřelecký pluk 2.²⁷ Myšlenka samostatného ministerstva letectví po vzoru jiných zemí u nás realizována nebyla a letectvo spadalo po celou dobu do působnosti M.N.O. Dle Rajlichy „ke konci roku 1919 disponovalo naše letectvo celkem 125 bojovými letouny, z toho nejvíce bylo francouzských Salmsonů v počtu 48 ks, Spadů všech verzí v počtu 41 ks a rakouských Brandenburgů v počtu 22 ks.“²⁸

2.3 Domácí letecký průmysl

V průběhu let 1918 a 1919 vznikají tři hlavní letecké továrny: Vojenská továrna na letadla, Aero a Avia. VOJENSKÁ TOVÁRNA NA LETADLA vznikla jako první z nich transformací Československého leteckého arsenálu (ještě dříve Hlavní letecké díly) v místě Průmyslového paláce na pražském výstavišti. Až do roku 1926 spadala přímo pod vojenskou správu. Podnik byl následně přesunut do Kbel, ale po požáru tamních dřevěných hangárů natrvalo přesídlila do pražských Letňan. Hlavní šéfkonstruktor byl rodák z Mýta u Rokycan Ing. Alois Šmolík a také Ing. František Novotný, který následně odchází do Avie. Letadla vyráběná Vojenskou továrnou na letadla nesla označení Šmolík, např. Šmolík Š-20, následně Letov, např. Letov Š-16. Armádě byl dodán vůbec první stroj domácí konstrukce Šmolík Š-1 a odvozený Š-2. Jednalo se o bitevní dvouplošníky. Následuje stíhací Š-4 a bombardovací Š-6. Letoun Š-10 neboli populární Sardinka byla licenční výrobou původních rakouských letounů pro elementární výcvik Hansa-Brandenburg B.I série 76, které jsme získali po rozpadu monarchie a následně bylo rozhodnuto o jejich domácí výrobě. Nejednalo se vlastně o licenční výrobu v pravém slova smyslu, ale doslova o kopii, neboť po rozpadu monarchie nebylo licence třeba a stavělo se podle získaného vzorového stroje, který později létal u Západočeského aeroklubu v Plzni. Dále to byl stíhací Š-20 a z něho odvozený školní akrobatický Š-21. Velmi úspěšný byl školní elementární Š-18 a v sériích vyráběné četné modifikace se zástavbou silnějších motorů Š-118 a Š-218. Významného úspěchu dosáhla továrna se svým prvním typem celokovové konstrukce, dálkově výzvědného a bombardovacího Š-16, který byl stavěn také pro Lotyšsko či Turecko. Vzhledem k možnosti zástavby motorů o různých výkonech vznikly pokračující série Š-116, Š-216 a Š-316. Z posledních meziválečných konstrukcí to byl velmi rozšířený pozorovací Š-328.

²⁷ FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920–1938*. Praha: Libri, 2006. 767 s. ISBN 80-7277-256-2, s. 50–720.

²⁸ RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře: Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. 188 s. ISBN 978-80-2060-221-3, s. 173.

Soukromá společnost AERO vznikla zakoupením prostor bývalé správkárny Al-Ma. Postupně využívala prostory v Bubenči, Holešovicích a následně přesídlila do moderních leteckých dílen v pražských Vysočanech. Firma byla původně pověřena opravou darovaných francouzských letadel typů Spad, Salmson a Bréquet, zatímco ve Vojenské továrně na letadla se opravovala převážně letadla rakouská. Hlavní šéfkonstruktér společnosti Aero byl Ing. Antonín Husník a Ing. Antonín Vlasák. Letouny společnosti Aero nesly označení písmenem A, např. Aero A-4. Z počátku probíhala rovněž výroba podle vzorového kusu původního Hansa-Brandenburg B.I série 76, jako v případě shora uvedených Šmolíkových Sardínek. Na rozdíl od nich se však nejednalo o přesnou kopii stroje. Aerovka je označovala typem Ae-10, setkat se lze také s označením Ae-01, armádní označení potom bylo A-1. Z vlastních konstrukcí byly armádě dodány především první domácí stíhač Aero A-2 a úspěšné letouny pozorovací a bitevní (noční) dvousedadlové A-11 a Ab-11, včetně odvozených typů. S odlišnou motorizací byly dodávány také finskému letectvu. Dále to byl stíhací jednosedadlový A-18 nebo dálkově výzvědný A-30. Společnost dokonce otevřela pobočku v Bulharsku. Ve 30. letech byl armádě ve velké sérii dodán lehký bombardér A-100.

Nejskromněji začínala společnost AVIA, která proslula mezinárodně především svými revolučními dolnoplošnými konstrukcemi. Zakladatelé a šéfkonstruktéři společnosti byli Ing. Pavel Beneš a Ing. Miroslav Hajn. Letadla Avia byla označována písmeny B.H. či BH, což jsou počáteční písmena příjmení obou konstruktérů. Armádní označení se většinou omezovalo na písmeno B, např. Avia B-534. Společnost začala ve skromných pronajatých prostorech bývalého pivovaru ve Vysočanech, následně se stěhuje do vystěhované továrny společnosti Aero v Holešovicích, aby se nakonec usadila v Letňanech. Do společnosti vstupují roku 1921 průmyslníci Miloš a Karel Bondyové a společnost od té doby nesla název Miloš Bondy a spol., továrna na letadla, následně Avia, Miloš Bondy a spol., továrna na letadla. V roce 1926 společnost kupují Škodovy závody v Plzni, které do Avie přesouvají leteckou výrobu. Armádě je dodáván v sérii nejprve revoluční, ale nepříliš úspěšný, stíhací jednoplošník typ Avia B.3 a o poznání povedenější školní dvousedadlový jednoplošný Avia BH-5 „Boska“²⁹ a od něho odvozené typy BH-9, BH-10 a BH-11. Je škoda, že M.N.O. po zklamání z typu B.3 zavrhl další vývoj a dodávky jednoplošné koncepce a požadovalo po Avii výlučně dvouplošníky. Jak se ukázalo před válkou, při pohledu na vysoce výkonné stíhací stroje Německa, byla to velká chyba. Letectvo následně přebírá dvouplošníky, stíhací BH-17, ale především z něho odvozené

²⁹ Touto přezdívkou jsou v letecké hantýrce označovány všechny malé dolnoplošné Avie odvozené od vývojové řady BH-5. Je odvozena od imatrikulace L-BOSA z letadla BH-5, na kterém létal pilot JUDr. Zdeněk Lhota, držitel četných vítězství v leteckých závodech.

typy B.21, B.22 a B.33. Úspěšná B.21 byla vyráběna také licenčně v Belgii pro zdejší letectvo. Náš nejrychlejší a v největší sérii vyráběný předválečný stíhač Avia B-534 a vyspělá školní akrobatická Avia B-122 potom výborně reprezentovaly naše letectví na památném meetingu v Curychu 1937.

Na letectví se postupně začíná zaměřovat také náš největší průmyslový podnik ŠKODOVY ZÁVODY, celým tehdejším názvem Akciová společnost, dříve Škodovy závody, se sídlem v Plzni, kde vzniká roku 1925 letadlové oddělení. Zprvu jsou k získání zkušeností vyráběny licenčně francouzské letecké motory. Z nich Škodovka postupně vyvíjí motory vlastní. Výroba leteckých motorů probíhá rovněž v mladoboleslavském závodě Laurin & Klement, do kterého Škodovy závody majetkově vstupují. Specifikum plzeňského závodu spočívalo v tom, že se zde vyráběly vůbec prvně v Československu celokovové duralaluminiové konstrukce, konkrétně licenční typ Škoda-Dewoitine D-1 s motorem vlastní výroby Škoda L 450 HP. Ten je následně dodáván letectvu v počtu 25 kusů. Sloužili u 4. leteckého pluku, leteckých učilišť a od r. 1935 též u četnických leteckých hlídek. Jednalo se o stíhací hornoplošník odvozený od francouzského Dewoitine D.21. Letoun byl ve 30. letech již značně zastaralý. Významnou osobností Škodových závodů na úseku letectví byl JUDr. Karel Loevenstein. Škodovy závody kupují ve druhé polovině 20. let také závod Avia, kam je přesunuta jak výroba draků, tak i leteckých motorů. Škodovy závody vlastnily podíl rovněž na varšavském závodě na licenční výrobu leteckých motorů Polskie Zakłady Škody Spółka Akcyjna.

Později ve 30. letech se přidává také společnost ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK (Č.K.D.) s konstrukcemi PRAGA. Tato letadla vyrábí letecké oddělení automobilky Praga, které patří do koncernu Č.K.D. Šéfkonstruktéry jsou Ing. Miroslav Hajn, Ing. Pavel Beneš a po jejich odchodu také Ing. Jaroslav Šlechta. Armádě byly dodány jako standardní armádní školící stroje hned v několika sériích elementární školní Praga E-39 a přechodný akrobatický Praga E-41. Dále stíhací dvouplošník Praga E-44, E-45 a pozorovací bombardovací dvouplošník E-36.

Továrny na výrobu leteckých motorů byly v meziválečném období Č.K.D., která vzniká spojením tří závodů, mimo jiné již zmíněnou továrnou Breitfeld & Daněk. Dále je to především jinonická továrna WALTER a zmíněná LAURIN & KLEMENT. Na našem území byl rozvinutý také kompletní pomocný letecký průmysl: zbrojovky, výroba padáků, palubních přístrojů, speciálních druhů oceli atd., takže jsme byli již po velmi krátké době po získání samostatnosti v leteckém průmyslu zcela soběstační. Navíc některé domácí konstrukce byly

předmětem exportu a licenční výroby. Jak uvádí Plass, „v roce 1928 bylo naše letectvo již z 95% vybaveno stroji čistě domácí konstrukce!“³⁰ Vývoj jejich typických kamufláží, markingu a výsostných označení je shrnut v příloze.

2.4 Plzeňská letiště

Název této kapitoly by mohl působit dojmem, že autor použil množného čísla omylem. Ale není tomu tak. V Plzni skutečně byla dvě letiště, i když spolu bezprostředně sousedila a následně splynula v jedno. Každé z nich zprvu sloužilo jinému účelu. To původní bylo civilní, druhé vojenské.

LETIŠTĚ PLZEŇ I–BORY se nacházelo na dnešním pozemku Západočeské univerzity v Plzni, tedy v těsné blízkosti borské věznice. Letiště Plzeň-Bory, později označované jako letiště Plzeň I, bylo oním prvním stálým letištem u nás, kam byl přesunut starý malesický hangár a kde působili průkopníci našeho letectví. „Bylo využíváno jako civilní soukromé letiště a pomocné veřejné letiště denní, to však až od roku 1936.“³¹ Od září 1938 bylo v souvislosti s bezprostředním válečným ohrožením Československa vedeno také jako pomocné vojenské letiště. Jak již bylo zmíněno, na borské pláni se létalo již před Velkou válkou. V letech 1923 až 1926 bylo letiště modernizováno a vybavení čítalo postupně tři zbudované hangáry a objekty skladů a leteckých dílen, jak je patrné z přiloženého dobového schématu. Rozměry přistávací plochy byly 1000 x 250 m a nadmořská výška činila 350 m. Před druhou světovou válkou bylo připraveno ke krátkodobé dislokaci vojenské jednotky. Ta však nakonec působila pouze z druhého plzeňského letiště. Vyobrazení vzájemné polohy obou letišť je uvedeno v příloze. V areálu Západočeské univerzity v Plzni, v prostoru před bývalými hangáry, je dnes pomník obětem druhé světové války z řad členů tehdejšího aeroklubu.

LETIŠTĚ PLZEŇ II–SKVRŇANY bylo situováno 3 km jihozápadně od centra Plzně, severozápadně a ve vzdálenosti zhruba 1 km od původního letiště Plzeň I Bory. Bylo budováno až od roku 1937, kdy si M.N.O. uvědomilo strategickou polohu Plzně při obraně vlasti. V exponované oblasti západních Čech sice působilo letectvo v Chebu, ale zdejší letiště bylo, vzhledem ke své poloze na samotné hranici s Německem, velmi zranitelné. V září 1938 bylo skvrňanské letiště těsně před dokončením a již v období od února roku 1938 do 14. září 1938 na něm byla krátce dislokována právě chebská 4. průzkumná letka 1. Leteckého pluku T. G. M. Kromě toho měla na letišti základnu také Četnická letecká hlídka Plzeň. Těmto útvarům bude

³⁰ PLASS, Jaroslav, 1928. Co bylo dosud vykonáno. *Letectví*. 8(3), s. 65, ISSN 1805-7330.

³¹ ZA v Plzni, 1936. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub v Plzni. *Letectví*. 16(12), s. 512, ISSN 1805-7330.

věnována pozornost v dalších kapitolách. Přistávací plocha byla travnatá, téměř ideálně čtvercová, o rozměrech 750 x 780 m. Vybavení čítalo jeden zděný a další celtové hangáry. Jak vyplývá z archiválií (č.j. 7564-Taj.-hl.št./1. odd. 1937): „*O výstavbě zděného hangáru bylo rozhodnuto v květnu 1937. Jednalo se o hangár typu HK a rozpočet pro stavbu činil 1.184.760 Kč. Stavba byla zadána Škodovým závodům.*“³² Kasárna se nacházela v bezprostřední blízkosti přes celou přistávací plochu severním směrem od zděného hangárů. Plocha bývalého letiště je dnes zastavěna průmyslovou zástavbou, zejména halou společnosti JTEKT, Daikin a přilehlých výrobních hal v prostoru vymezeném ulicemi Univerzitní (resp. Teslova), U Nové Hospody, Folmavská a U Panasonicu. Na snímcích v příloze³³ si lze povšimnout komunikační sítě v pravé horní části dobového leteckého snímku, která je patrná i na dnešním snímku satelitním, a jedná se o objekt bývalých kasáren. Stejně tak je patrné i zahnutí dnešní ulice Univerzitní na snímku vpravo dole, za kterým stál první zděný hangár. Přestože hovoříme o letišti Plzeň II Skvrňany, časem se pro něj vžil obecný název Letiště Plzeň-Bory. Jednalo se tedy o letiště polní. Martínek s Bekem potom doplňují poválečné technické údaje letiště takto. „*Volacím znakem letiště byl „Lotos“.* *Po roce 1945 má travnatá VPD rozměry 1400 x 50 m a pomocná „německá“ VPD v severní části rozměry 600 x 60 m. Ta se však již neudrzuje.*“³⁴

Československé letectvo využívalo až do vyhlášení mobilizace v roce 1938 celkem 28 stálých vojenských letišť. Jedním z nich bylo také letiště Plzeň II (Skvrňany). Kromě stálých vojenských letišť armáda aktivizovala v době těsně před mobilizací a krátce po ní dalších 21 letišť pomocných. Mezi ty bylo zařazeno také letiště Plzeň I (Bory). V té době již byly vytipovány také další přistávací plochy letectva pro případ války. Jednalo se o takzvaná polní letiště, kterých bylo v republice na 535! Na Plzeňsku to byla letiště Přeštice a Tymákov. Polní letiště Přeštice se nacházelo 1,5 km severovýchodně od centra Přeštic (vztažný bod na GPS souřadnicích 49°35'3.408"N, 13°20'38.116"E). Zřizování pomocných a polních letišť mělo jednoduchý důvod. Měla sloužit v případě nouze k přesunu leteckého materiálu, pokud by došlo k bombardování stálých letišť a ke zničení jejich zázemí a přistávacích ploch.

³² VÚA – VHA. 1919–1939. *Letiště budování*. In: Fond Ministerstvo národní obrany, hlavní štáb, 1. odd. organizační, i. č. 4245, sign. 27 4/4 8,10, kart. 150. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

³³ Příloha č. 7.

³⁴ MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp.* Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 30.

2.5 Sportovní letectví v Plzni a jeho branná funkce

Meziválečná historie borského letiště je spjata téměř výlučně s letectvím sportovním. Ačkoliv bylo představiteli místního aeroklubu dlouhodobě žádáno o přidělení dopravní letecké linky, chyběla vůle příslušného ministerstva veřejných prací (M.V.P.), do jehož působnosti civilní letectví spadalo. Veřejná dopravní letiště byla v tehdejší Československu v Praze-Kbelích, Mariánských Lázních (letiště Skláře), Karlových Varech (letiště Olšová vrata), Brně-Černovicích, Bratislavě (letiště Vajnory), Košicích, Užhorodu, později také ve Zlíně, Liberci a Píšťanech. Po téměř celé meziválečné období, kromě krátké epizody chebské Letky 4 a Četnické letecké hlídky Plzeň těsně před válkou, zde nebyl dislokován žádný letecký útvar. Zato se zde dělalo opravdu mnoho pro výchovu budoucích vojenských pilotů, čímž si sportovní letectví plnilo svojí brannou funkci. Civilní aviatika, jak sportovní, tak i dopravní, udržovala žádoucí stavy nejen pilotů samotných, ale také ostatního leteckého personálu, pozorovatelů, mechaniků, inženýrů a dalších. Vojenská správa mohla tyto záložní lidské zdroje v případě vypuknutí války takřka okamžitě nasadit v boji. Civilní pilotní školy se staly místem elementárního i pokračujícího pilotního výcviku, předvýchovy dorostu. Právě v meziválečném období, jako již nikdy potom, mělo fungující sportovní letectví pro obranu států nesmírnou cenu. A obrovskou měrou k tomu přispěl rovněž Západočeský aeroklub v Plzni. Než se přesunu k hlavnímu těžišti práce klubu, tedy k propagaci letectví, náboru leteckého dorostu a provozování pilotní školy, zmíním se alespoň krátce ke klubové historii.

Základy *Západočeského Aviatického Klubu Plzeň* (od r. 1924 názvem *Západočeský Aeroklub v Plzni* – dále jen Z.A.) byly položeny již předválečným příchodem Aviatického družstva Bohemia do Plzně. Jsou spojeny zejména s osobou jejího šéfkonstruktéra Ing. Oldřicha Hallera. Dalšími významnými zakládajícími členy byl Ing. Josef Zýka, Josef Kliebr,³⁵ Emanuel Kabát a další. Po válce se pokračovalo ve skromných podmínkách v jediném starém „malesickém“ hangáru. Spolek Bohemia zde pokračoval pod vedením Ing. Hallera ve stavbě dvoumístného dvouplošného cvičného letadla vlastní konstrukce Bohemia B5, prvního v Československu vyrobeného letadla. Výrobu dílů prováděla plzeňská továrna J. K. Rudolf. Letadlo bylo dokončeno v prosinci 1918 a zalétnuto Rudolfem Polaneckým z Bohemie v dubnu 1919. Bohemia záhy z Plzně odešla do Prahy i s letadlem. To před tím v Plzni havarovalo. Při nehodě utrpěl vážná zranění Rudolf Polanecký. Pilotní žák Kliebr při ní zahynul. Tentokrát smutné prvenství, jednalo se totiž o vůbec první

³⁵ Nesprávně uváděno počestně Klíbr – RAJLICH, Jirí. *Cheb 1917–1947: aviatci a letadla prvního vojenského letiště v Českých zemích*. Cheb: Svět křídel, 2020. 396 s. ISBN 978-80-7573-077-0, s. 126.

civilní leteckou katastrofu v RČS! V Plzni naštěstí zůstal Ing. Haller, který se hned pustil do stavby dalšího letadla Haller H-6, na němž pracoval s Jaroslavem Balíkem, který pro stavbu poskytl příslušný finanční obnos. Následovaly ho také p. Žalud a p. Balík s vlastními konstrukcemi. Současně byla Ing. Hallerem prováděna stavba jednoplošného kluzáku označení ZA-2 v Lochotínské ulici u pana Pecháčka (z důvodu nedostatku místa v klubovém hangáru). „Dne 21. září 1919 se konala ustavující valná hromada Z.A. v zahradní besídce restaurace U Jonáků.“³⁶ Jednalo se o prostory dnešní restaurace Potrefená husa v Martinské ulici. V tomto období vzniká také Moravský Aero-Klub-Brno, druhý venkovský klub, a posléze také Slovenský aeroklub Generála letce M. R. Štefánika v Bratislavě. Z.A. však zůstává v meziválečném období největším venkovským klubem u nás. Jakési ústředí tvořil Československý Aviatický Klub v Praze (později Československý Aeroklub). Od roku 1921 klub pořádá pravidelné členské schůze a valné hromady ve spolkové místnosti zimní zahrady Svobodovy restaurace v Perlové ulici v Plzni,³⁷ počínaje rokem 1934 v salonu „Literárce“ Měšťanské besedy.³⁸ Dne 3. června 1923 vypukl požár, který zcela zničil borský hangár a techniku v něm uloženou. Klubu tak zbylo jediné (bezmotorové) letadlo ZA-2 uložené v Lochotínské ulici. Ani tato rána nezpůsobila zánik klubu a již v prosinci téhož roku byl vybudován hangár nový, do kterého byla zakoupena dvě hotová letadla od pana Arigiho z Mariánských Lázní. Postupně se letecký park vzhledem k provozování pilotní školy rozšiřoval a bylo třeba postavit hangár další. To se přes značné hmotné obtíže klubu podařilo až v roce 1926. Druhý hangár byl postaven plzeňským tesařským mistrem Štruncem. I přes tuto skutečnost byl klub nucen část techniky v roce 1927 uskladnit v hangáru Škodových závodů. Později dokonce byla některá letadla, která klub z různých důvodů nutně nepotřeboval, přelétána do obce Chyšce, kde byla uskladněna v prostorách člena klubu p. Lažanského. Roku 1931 byl zakoupen od Akc. spol. dříve Škodovy závody tolik potřebný třetí hangár. Jednalo se o velký hangár kovové konstrukce a výměře 900 m². Ten umožňoval pojmout i větší dopravní letadla. Uvnitř byl hangár vybaven dílnami, skladištěm a kanceláři.³⁹ Počet členů Z.A. se každoročně zvyšoval a k roku 1932 měl již 284 členů, což byl meziroční nárůst o 44 členů.⁴⁰ Ne všichni byli samozřejmě členové aktivní, do tohoto počtu se řadí například čestní členové, z nichž snad nejvýznamnější byl továrník Tomáš Baťa, sám majitel několika letadel. Aktivních členů, kteří denně docházeli do hangárů borského letiště, ať už členů dorostu, ošetřovatelů

³⁶ HOF, Emil, 1930. Deset let Západočeského aeroklubu. *Letectví*. 10(1), s. 5, ISSN 1805-7330.

³⁷ SEYČEK, Otakar, 1927. Výchova sportovců – letců. *Letectví*. 7(5), s. 101, ISSN 1805-7330.

³⁸ ZA v Plzni, 1934. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 14(2), s. 72, ISSN 1805-7330.

³⁹ ZA v Plzni, 1931. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 11(11), s. 425, ISSN 1805-7330.

⁴⁰ ZA v Plzni, 1932. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 12(11), s. 51, ISSN 1805-7330.

letadel, pilotních žáků, samostatných letců, diplomovaných pilotů, učitelů pilotní školy a dalších činovníků klubu, bylo samozřejmě mnohem méně. V březnu roku 1935 měl klub již 377 členů, z toho 209 činných⁴¹ a počátkem roku 1937 celkem 527 členů.⁴² Na základě informací z dobového odborného periodika *Letectví*, rubrika Klubovní zprávy, jsem se v příloze pokusil vyhotovit kompletní jmenný seznam významných činovníků klubu a všech letců, o kterých je v časopisu zmínka v souvislosti se získáváním pilotních diplomů. Na základě této rubriky, ale také z dalších uváděných zdrojů, jsem dále v příloze sestavil kompletní seznam letecké techniky používané v klubu.

Z.A. pořádal každoročně velké množství leteckých dnů v okolních městech a vesnicích. Zbůch, Klatovy, Švihov, Domažlice, Staňkov, Merklín, Rokycany, Blovice, Nepomuk, Lužany, nebo vzdálenější Strakonice, Louny, Příbram či Budějovice představují jen část této propagace letectví. Na těchto leteckých dnech často účinkovala i technika vojenská. A nejen to. Jak se píše v *Letectví*: „*Není téměř dne, aby dopoledne nebo odpoledne nepřistálo, zvláště poslední dobou, několik vojenských letadel. Často se sejdou celé skupiny letadel z Prahy i z Chebu současně.*“⁴³ Je tedy zřejmé, že letectvo v Plzni přistávalo nikoliv jen nouzově, ale zcela plánovitě a pravidelně. Například „*v r. 1931 zde přistálo 42 cizích letadel, z toho 38 vojenských.*“⁴⁴ Přestože plzeňské letiště nebylo letištěm dopravním, nárůst počtu přistání cizích letadel vedl klub k tomu, aby zažádal o dostatečné osvětlení komínu borské trestnice v bezprostřední blízkosti letiště. Na letištní plochu se totiž přistávalo od východu přes budovu věznice a vzletalo se směrem západním. Letadla prováděla po vzletu otočku vpravo zpět k městu. Otáčka opačným směrem od města nebyla bezpečná. Pokud by vysadil motor, nevhodný členitý terén říčního údolí řeky Radbuzy, kde byla později zbudována přehrada České údolí, by znemožnil nouzové přistání. Již tehdy si proto Plzeňané občasně stěžovali na hluk letadel nad městem. Z důvodu bezpečnosti Z.A. žádal město o vykácení stromořadí v severní části letiště.⁴⁵ Stejně jako u ostatních aeroklubů, bylo třeba i v Plzni řešit řadu problémů finančních. Ty pramenily z nulových podpor klubového létání ze strany státu i města. Klub byl odkázán zpočátku na vlastní konstrukce pánů konstruktérů Ing. Hallera, Žaluda a Balíka, následně na armádní odprodeje staré techniky. Od armády klub přijímal zejména stroje osazené motory vodou chlazenými, které nevyhovovaly, neboť vykazovaly vysokou spotřebu paliva a vyžadovaly

⁴¹ ZA v Plzni, 1935. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 15(3), s. 108, ISSN 1805-7330.

⁴² ZA v Plzni, 1937. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 17(3), s. 120, ISSN 1805-7330.

⁴³ ZA v Plzni, 1927. Z plzeňského letiště. *Letectví*. 7(8), s. 189, ISSN 1805-7330.

⁴⁴ ZA v Plzni, 1932. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 12(2), s. 50, ISSN 1805-7330.

⁴⁵ ZA v Plzni, 1934. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 14(4), s. 139, ISSN 1805-7330.

častější opravy, než klubem požadované motory hvězdicové, tedy vzduchem chlazené. Těch se však přes četné žádosti nedostávalo. Navíc se armáda ve 20. letech zbavovala přednostně strojů zahraničních, kořistních rakouských nebo darovaných francouzských. V prvním případě se jednalo nejpočetněji o stroje Brandenburg, tzv. Brandřák. Z francouzské techniky potom klub získal tři stroje Spad, což byly sice legendární stíhací stroje, ovšem ještě z dob Velké války. Tato letadla navíc sloužila již jako použitá od samého počátku existence našeho letectva, byla tedy nejdříve opotřebována. Domácí letecký průmysl se po roce 1918 teprve budoval, a tak i armáda dostávala domácí stroje až později. Letadla zahraniční výroby, byť v Z.A. perfektně udržovaná, dostatečně nereprezentovala Československo při klubových letech do zahraničí. Jak dále vyplývá z klubovních zpráv v časopisu *Letectví*: „*Klub měl na přelomu 20. a 30. let průměrně kolem 15 letadel, z toho kolem 11 letuschopných.*“⁴⁶ Technika nepotřebná byla pro nedostatek místa demontována a uskladněna v hangárech či za účelem uskladnění přelétuta na jiné místo. Slovem nepotřebná je myšleno buď technika zastaralá, nevyhovující již potřebám výcviku ani bezpečnosti provozu, nebo taková, kterou si klub nemohl dovolit provozovat z ekonomických důvodů, pro spotřebu paliva tak vysokou, že dosahovala až několikanásobku spotřeby běžných školních letadel. Využívala se proto jen příležitostně, např. k dálkovým letům. Letadla vzácnější, která již nevyhovovala potřebám výcviku, klub věnoval pro muzejní účely. To se týkalo například jediného letuschopného stroje Anatra ruské výroby, se kterým létali ještě naši ruští legionáři. Jindy zas byla vyřazená letadla pro své stáří nabízena pro studijní účely průmyslovým školám. Klub již koncem 20. let sice využíval domácí leteckou techniku, ale jednalo se o nevhodné stroje Aero A-12. Potom také několik kusů nepříliš ekonomicky výhodných letadel pro elementární výcvik Šmolík Š-10 Sardinka,⁴⁷ československé kopie původních zastaralých rakouských Brandenburgů B. I série 76. Takže nemohla být ani řeč o tom, že se jednalo o letadlo československé. Klub každoročně hospodařil s velmi napjatým rozpočtem a prostředky si opatřoval ve 20. letech zejména pořádáním leteckých dnů a vybíráním členských příspěvků. To ovšem sotva pokrylo provozní náklady na pohonné hmoty a údržbu. Situace byla tak špatná, že chyběly prostředky i na takové samozřejmé věci, jako jsou zimní letecké kombinézy pro žáky pilotní školy. Ve 30. letech se tato situace změnila. Klub konečně začal od letectva dostávat alespoň stroje domácí provenience s požadovanou motorizací. Zejména žádaným byl pro svůj ekonomický provoz a vlastnosti motor Walter 60HP

⁴⁶ ZA v Plzni, 1931. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. **11**(2), s. 60, ISSN 1805-7330.

⁴⁷ Letoun získal u letců tuto přezdívku z důvodu, že se mu při stání zaplavovaly poslední válce (vodou chlazeného) motoru motorovým olejem a údajně také proto, že letoun byl letově tak stabilní, že klouzal při letu vzduchem lehce jako sardinka v oleji, což prý nebylo zrovna žádoucí při přechodu pilotních žáků na standardní techniku používanou u letectva.

z jinonické továrny. Ten byl osazen např. v klubovém letadle Avia BH-11 získaném v r. 1930, se kterým uskutečnil klubový pilot Vavřinec Šedivec a pozorovatel škpt. Fritscher let do francouzského Deauville na pozvání místního aeroklubu. Konečně měl klub důstojný stroj v podobě tohoto klenotu československého leteckého průmyslu, legendární Bosky. Pravý rozkvět sportovního letectví však nastal až od poloviny 30. let, kdy aerokluby profitovaly z výtěžku národní letecké sbírky. O té ještě pohovořím.

PILOTNÍ ŠKOLA Z.A. byla vůbec první klubovní pilotní školou v Československu! Jak uvádí Letectví: „Z klubovní školy Z.A. se za podpory M.N.O. stává důležité středisko předvojenské výchovy leteckého dorostu a výchovy letců záložních. Letci se v pilotní škole naučili letecké teorii a podstoupili povinné a přísné zdravotní testy. Bez jejich úspěšného absolvování by M.V.P. nevydalo pilotní diplom a licenci, takže by veškeré vynaložené úsilí spojené s výcvikem bylo zmařeno.“⁴⁸ Rozdíl mezi vycvičeným pilotem, který absolvoval zkoušku, a samostatným letcem bez pilotního diplomu byl v praxi ten, že samostatný letec nesměl opustit domovské letiště. Nicméně i tyto letce mohlo vojsko v případě války nasadit. Po letecké teorii a zdravotní prohlídce byli vybráni ti nejlepší a nejzpůsobilější, kteří byli připuštěni k praktickému výcviku. V rámci toho byly na letadlech s dvojitým řízením žáci školeni v základních leteckých činnostech či základní akrobacii. Na konci kursu byla možnost získat diplom sportovního a turistického pilota poté, co žák složil příslušnou teoretickou a praktickou zkoušku před zkušební komisí M.V.P. Takový pilot byl potom připraven pro další výcvik u letectva, neboť letecký materiál byl srovnatelný a praxi získal takto vycvičený pilot po krátkém vojenském výcviku během služby u vojenského letectva. Další význam sportovního letectví spočíval také v udržování určitého počtu leteckých záloh z řad bývalých vojenských pilotů a dalších aktivních letců sdružených v klubech. Pilotní škola Z.A. každoročně vychovala pro vojenské letectvo několik pilotů a samostatných letců. Ti byli často po dohodě s M.N.O. na doporučení aeroklubu předáváni rovnou do II. ročníku vojenského leteckého učiliště. U vojska našla své uplatnění i celá řada ošetřovatelů letadel. Ti byli často přejímáni vojenskou správou v rámci své prezenční služby rovnou k letectvu. Od poloviny 20. let se pilotní škola Z.A. svým kursem průvodčích letadel zaměřovala také, a to již velmi cíleně, na vojenskou předvýchovu žáků pro službu letců-pozorovatelů a průvodčích letadel. Zájem o kvalitu kursů opět projevil M.N.O., které na ně vysílalo i svojí zkušební komisi. V roce 1928 se klubu dostalo velké pocty. Jak se píše v Letectví: „M.N.O. uznalo organizaci letecké školy Z.A. a nařídilo, aby s absolventy

⁴⁸ ZA v Plzni, 1928. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 8(10), s. 347, ISSN 1805-7330.

*leteckého kursu bylo disponováno jako s vycvičenými ošetřovateli letadel.*⁴⁹ Teoretická náplň kurzu zahrnovala nauku o mapách, leteckou orientaci a navigaci, seznámení se s mezinárodními leteckými předpisy a zákony, nauku o konstrukci a obsluze letadel a leteckých motorů a meteorologii. Praktická část výcviku trvala následně minimálně po dobu jednoho roku a obnášela montážní či servisní práce na letecké technice pod vedením vrchního ošetřovatele letadel, tzv. rukodělný výcvik, a následně rovněž orientační lety za použití mapy a kompasu. Místní škola si zakládala na odpovědnosti svých členů v duchu zásady: „*nedovede-li se obírat se zájmem ošetřením letadla, velmi pravděpodobně nebude svědomitým a dobrým pilotem.*“⁵⁰ Každý zájemce o létání si musel nejprve projít pracemi v hangáru, naučit se péči o letadla, až poté bylo těm nejvytrvalejším a nejvhodnějším zájemcům, kteří zvládli příslušnou teorii a byli zdravotně zcela způsobilí, umožněno létat s vidinou získání pilotního diplomu či se stát samostatnými letci. Pilotní výcvik v Z.A. trval, ve srovnání s tím vojenským, velmi dlouho. Ve vojenských leteckých učilištích se cvičili piloti nepřetržitě a velmi intenzivně. Zatímco v klubu připadalo na jedno školní letadlo hned několik žáků. Docházelo také k prodlevám ve výcviku z důvodu servisování techniky. V klubu zpravidla uplynul jeden rok od prvních cvičných letů do pilotní zkoušky I. stupně. Ta bývala absolvována žáky na letadle školního typu Šmolík Š-10. Až po delší době byl pilot vzat do pokračujícího výcviku na cestovních letadlech typu Aero A-26 či Aero A-12. Aby se šetřila školní letadla s citlivějším řízením, bylo v rámci přechodného výcviku používáno také letadel typu Gotha a Albatros.

Absolventů pilotního výcviku bylo zprvu jen velmi málo. Sportovní letectví bylo veřejností vnímáno jako něco luxusního a nepotřebného, co si nemůže dovolit každý. Proto bylo třeba náležité propagace letectví s akcentem na význam letecké zbraně pro obranu vlasti v příští válce. Za okolností velké hospodářské krize počátkem 30. let však nebylo snadné přesvědčit veřejnost, ani vládní představitele, aby myšlenku silného letectva, tedy i toho sportovního, podpořila. Došlo k tomu až v souvislosti s uvědoměním si reálné hrozby války s Německem a především díky vyhlášení akce Národní letecké sbírky. A tak najednou „*z 1.383 letů uskutečněných v roce 1927 to bylo v roce 1935 již 4.753 a v roce 1937 neuvěřitelných 11.533 letů. Klub v r. 1928 využíval pouze 7 letuschopných strojů, v roce 1937 jich bylo již 28. Pilotní škola Z.A. vycvičila v roce 1934 pouhých 6 žáků, ale v roce 1937 jich bylo 49. Celkem v ní bylo vycvičeno v meziválečném období 121 pilotů.*“⁵¹ Řada z nich byla přijata k letectvu a

⁴⁹ SEYČEK, Otakar, 1928. Letecká škola Západočeského aeroklubu. *Letectví*. 8(2), s. 36, ISSN 1805-7330.

⁵⁰ SEYČEK, Otakar, 1928. Letecká škola Západočeského aeroklubu. *Letectví*. 8(2), s. 36, ISSN 1805-7330.

⁵¹ SALZMAN, František, 1938. Přehled práce plzeňských letců. *Letectví*. 18(2), s. 82, ISSN 1805-7330.

významným způsobem se následně podílela na osvobození vlasti službou u francouzského a anglického letectva.

Pokud bych měl zmínit všechny VÝZNAMNÉ OSOBNOSTI MÍSTNÍHO AEROKLUBU, zabralo by to opravdu velkou část této práce. Proto jsem se rozhodl uvést základní informace alespoň ke dvěma z nich, skutečným legendám plzeňského letectví a průkopníkům svého oboru. Další osobnosti jsou uvedeny v kapitole věnované osudům plzeňských letců za druhé světové války a také příloze.

Vůbec nejvýznamnější stopu zanechal v klubu Ing. Oldřich Haller (*27.5.1893 v Čechách pod Kosířem – †14.1.1954 v Praze). Byl jedním z průkopníků československého letectví, jeho neúnavný propagátor a sám autor několika leteckých konstrukcí. V roce 1913 absolvoval Vyšší průmyslovou školu v Plzni a s jeho jménem je spojeno předválečné a celé meziválečné dění kolem letectví v Plzni. Spolu s Jaroslavem Balíkem se stal dne 28. září 1925 vůbec prvním držitelem civilního pilotního diplomu získaného po výcviku mimo tehdejší vojenská letecká učiliště. Jako konstruktér zhotovil do konce meziválečného období jedenáct letadel, z toho tři bezmotorová. Sestrojil dokonce i vlastní tříválcový letecký motor. Jeho nejslavnější konstrukcí je první československý letoun Bohemia B5. Na něm se podílel jako šéfkonstruktér sdružení Bohemia od návrhu draku letadla po rekonstrukci starého německého motoru NAG. Byl to právě Ing. Haller, kolem jehož osoby vzniknul Západočeský Aviatický Klub Plzeň a místní první civilní pilotní škola v Československu. Stal se klubovým starším pilotem a učitelem létání. Sám byl leteckým samoukem. Požehnáním pro něho bylo, když v Plzni přistálo vojenské letadlo a on mohl od pilota získat nové poznatky. Zkoušku nakonec úspěšně složil před vojenskou komisí, nikoliv před komisí ministerstva veřejných prací, neboť v té době ještě u nás neexistoval letecký zákon upravující letectví civilní. Zkouška byla vykonána na klubovém letadle Brandenburg 176 označeném imatrikulací L-BIZB. Zároveň se stal roku 1919 členem Československého Aviatického Klubu a roku 1926 též členem Svazu pilotů RČS. Klub v letech 1936 a 1937 pořádal na jeho počest prestižní závod Hallerův západočeský okruh, do té doby asi nejnáročnější letecký závod u nás, neboť prověřil kromě dovedností letce také schopnosti orientační a navigační, tak důležité při výcviku vojenských pilotů.⁵²

Jan Štok „Jean Loustau“ (*27.12.1892 v Úlicích – †26.7.1965 v Plzni) kromě rodných Úlic na Severním Plzeňsku bydlel také v sousedních Pňovanech. V dětství mu zemřeli oba rodiče a ujali se ho již dospělí sourozenci žijící v Plzni. Zde vystudoval německou měšťanku a po vzoru rodičů a bratrů se následně vyučil zahradníkem v Praze. V roce 1912 odcestoval za

⁵² SALZMAN, František, 1935. Dvě jubilea Ing. O. Hallera. *Letectví*. 15(10), s. 397, ISSN 1805-7330.

prací do Francie, kde je zaměstnán v několika zahradnictvích poblíž Paříže. Dne 22. srpna 1914 ve Francii vstupuje do cizinecké legie. Jako člen naší slavné roty Nazdar je zraněn u Arrasu. Po zotavení se v září 1915 na výzvu M. R. Štefánika hlásí k letectvu. V prosinci 1915 nastupuje pilotní školu v Pau a v září 1916 nastupuje ke stíhací eskadrile N.26. U té se účastní bitvy na Sommě, ale pro neshody s velitelem v listopadu odchází. Ještě před tím si však na stroji Nieuport 17 připisuje podíl na sestřelení nepřátelského letadla. Úsměvné je, že následným sloučením jeho N.26 s dalšími eskadrilami vzniká bojová skupina Les Cigognes, tedy čápi. Přitom příjmení Štork je odvozeno z německého slova téhož významu. Dále pokračuje na dvoumotorových strojích Caudron G.4 (později na Caudron G.6 a R.4) u společné francouzsko-belgické eskadrily C.74. Jako nejlepší pilot eskadrily je v březnu 1917 povýšen do hodnosti seržanta a v září ho belgický král Albert I. vyznamenal rytířským křížem řádu Leopolda II. Při řízení dělostřelecké palby je Štorkův Caudron R.4 zasažen u Ypres a přistává s těžce poškozeným letounem. Následně si Štork zažádal o přeložení ke klidnější eskadrile R.G.A. na letišti v Le Bourget, následně v Étampes. U této eskadrilly zalétává a přelétává opravené stroje na frontu. Je rovněž velen do pohotovosti na obranu Paříže, kde létá na Spad 7C1 a Nieuport 27C1. Dosahuje hodnosti poručíka a je vyznamenán francouzským, belgickým i československým válečným křížem a revoluční medailí. Jean Loustau,⁵³ jak se nechal za války přejmenovat, se oženil s Francouzskou a po návratu do vlasti žije v Klatovech, Městě Touškově a Plzni. Již se nevěnuje letectví, ale vrací se k zahradnictví, následně pracuje u drah. Až od poloviny 30. let znovu usedá do letadla, neboť se stal členem Z.A., se kterým znovu navštěvuje Francii.⁵⁴

V meziválečném období u nás působily dále tyto CIVILNÍ LETECKÉ ORGANIZACE. Svaz československých pilotů (později Svaz letců RČS), sdružující výkonné letce vojenské i civilní. Masarykův letecký fond (později Masarykova letecká Liga), zabývající se podobně jako aerokluby, avšak daleko významnějším způsobem, propagací letectví, dále leteckým modelářstvím a sportovním letectvím. Oproti aeroklubům byla M.L.L. zaměřena na bezmotorové létání, tedy plachtařství. Každá z uvedených organizací měla své specifické postavení. M.L.L. se zaměřovala jednak na nejširší veřejnost a jednak na ty nejmladší. U nich probouzela zájem o letectví nejprve leteckým modelářstvím. Následoval plachtařský výcvik a předání vycvičeného dorostu aeroklubům, kterým byla svěřena výchova národní letecké

⁵³ Pozn. autora: Zřejmě odvozeno od fr. „loustic“ (čes. šprýmař, týpek), neboť právě takový měl Jan Štork ve skutečnosti být.

⁵⁴ ČEJKA, Zdeněk, 2006. Jan Štork (Jean Loustau). *Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 4(8), s. 62–74, ISSN 1801-0628.

brannosti. Nebylo to však pravidlem a do pilotní školy v aeroklubech se hlásil letecký dorost i bez výcviku v M.L.L. Svaz letců RČS potom sdružoval výkonný letecký personál, řešil stavovské otázky letců a pečoval o letecké tradice. Počet aeroklubů se postupně zvyšoval a v červenci 1935 se v západních Čechách zformoval další, Pošumavský aeroklub v Klatovech. Dále fungovala Ústřední letecká škola v Praze. Němečtí letci se organizovali do vlastních klubů Verband Deutscher Flieger in der ČSR.

2.6 Budování letecké zbraně na obranu vlasti

*„Ano, svět zbrojí, otevřeně již a beze studu. A zbrojí zase nejvíce ti, kdož byli vždy příčinou všech svárů v Evropě, ti, kdož začali a prohráli poslední válku. Kdož nechťi přiznati, že byli poraženi a kdož pokládají dobu za příznivou k tomu, aby konečně uskutečnili své pyšné světovládné sny. Odhazují dnes pokryteckou masku a nesnaží se ani popírat, že jim jde o odvetu a že se připravují k ráně.“*⁵⁵ Takto se píše v úvodu červencového vydání *Letectví* z roku 1933. To, na co bylo již počátkem 20. let upozorňováno francouzským tiskem a co ještě řadu let naivně podceňovali někteří evropští politici, nebo to spíše nechtěli slyšet, dostává rokem 1933 zcela jasné obrysy. V následujících letech začalo být stále více jasné, že další válka je nevyhnutelná. Německo již počátkem 20. let beztestně obcházelo versailleské odzbrojovací úmluvy a produkovalo velké množství letadel, která vydávala za sportovní a dopravní. Ve skutečnosti je během velmi krátké doby bylo možné přestavět na stíhače a bombardéry. Civilní letectví bylo od počátku řízeno bývalými vojenskými důstojníky a stejně probíhal i výcvik civilních pilotů. Německo přesouvalo leteckou výrobu do jiných zemí a objednávalo velmi silné motory do svých letounů, což zdůvodňovalo nutností pokroku a novými výzvami v oblasti civilního letectví. Politika Německa, kdy jedno její křídlo lobuje za odzbrojení států a druhé mezitím skrytě zbrojí, přinesla Německu již v polovině 30. let dosud netušenou převahu v letectví i nad tehdejšími velmocemi, Francií a Anglií. S těmi se také hodlalo v budoucnu poměřovat. A nebyla to jen převaha početní. Německá letadla tvořila špičku v letecké technice 30. let. To umožnily masivní státní investice do leteckého výzkumu, výroby i výcviku. Německo tak mělo dostatek kvalitních letadel i obrovské množství vycvičených pilotů. Ve velkém se budovala nová letiště. Provozovány byly zcela nerentabilní dopravní letecké linky jen pro to, aby se v dobré kondici udržovaly civilní (budoucí vojenští) piloti a bylo odbytu pro domácí letecký průmysl. *„Koncem roku 1936 německé letectvo, mimo civilních strojů, disponovalo již 2.358 letadly, z toho činili 972 bombardovací, 810 stíhací a 576 pozorovací.*

⁵⁵ HARTMAN, Antonín, 1933. Předmluva. *Letectví*. 13(7), s. 189, ISSN 1805-7330.

*Počet letců byl odhadován na 7.000. Pokud jsou započítávány i osoby s pilotním diplomem sportovním či plachtařským, činil jejich počet až 20.000 lidí.*⁵⁶ V dubnu 1933 je zřízeno německé ministerstvo vzduchu a pod vedením ministra letectví Hermanna Göringa je světu oficiálně oznámeno, že Německo má vojenské letectvo. Navíc si úspěšnost svého úsilí mohlo brzy vyzkoušet ve španělské občanské válce, podobně jako Itálie v Habeši. Velmi brzy pochopila Francie, Anglie či USA, že musejí začít masivně zbrojit. Sovětský svaz měl již v té době asi nejvíce letadel ze všech světových velmocí, nebyla však nejmodernější. Masivní letectvo Sovětského svazu bylo zase zámkou pro budování silného letectva Japonska.

Poměrně pozdě zareagovala naše vláda. Právě rok 1933 se stal jakýmsi pomyslným dělítkem, kdy se i Československo reálně na obrannou válku začalo připravovat. Bylo jasné, odkud úder přijde a naši politici konečně uznali to, o čem byli již dlouhá léta přesvědčování nejen armádními kruhy, a sice, že právě silné letectvo je předpokladem úspěšné obrany naší země. Pozvolné překonání následků celosvětové hospodářské krize a oprávněný pocit ohrožení nakonec donutil vládu k budování letectva jako základního předpokladu k uhájení národní suverenity. Letectvo mělo nést tíhu prvotního útoku nepřítele v příští válce. Mělo být nárazníkem a zároveň útočnou zbraní v podobě bombardérů, provádějících odvetné útoky nad územím nepřítele. Ovšem náš letecký průmysl, krátce po svém založení tak uznávaný, který produkoval letecké konstrukce udivující v celé Evropě, již nebyl tím, co býval. Došlo totiž k významnému poklesu objednávek a zpomalení vývoje. Bylo třeba ho znovu podpořit. Z této nutnosti těžilo i letectví civilní.

V září 1933 se v Praze konal armádní letecký den, který měl obrovský úspěch a stal se impulsem k událostem následujícím. Národní rada československá učinila v říjnu 1933 svolání k československému národu. Jeho obsahem bylo sdělení, že *„nestačí opatření ke zmenšení účinku leteckých útoků. Nejdůležitější jest síla vlastního letectva, které by dovedlo útoky odrážeti a působilo i morálně tím, že by dovedlo vzbuditi obavu z odvety.*“ V prohlášení jest dále konstatováno, že *„československé letectví má dobré pracovníky: výkonné letce vojenské i civilní, inženýry, techniky i dělníky. Není však dostatečného pochopení pro jeho význam.*“ Československý národ je vyzván, aby přispěl na národní leteckou sbírku příspěvkem na účet u poštovní spořitelny nazvaný **NÁRODNÍ LETECKÁ SBÍRKA**. Na závěr jest svoláno: *„Nemá budoucnost národ, který nepřinese oběti pro své letectví! Československému*

⁵⁶ SLAVÍK, Karel, 1937. Několik dat o německém letectví. *Letectví*. 17(7), s. 314–316, ISSN 1805-7330.

*letectví zdar!*⁵⁷ Národní letecká sbírka byla povolena výnosem M.V. pod č.j. 65570 ze dne 4. října 1933 a to formou sběracích listin, předkládaných v domech ve dnech 23. října až 8. listopadu 1933 za součinnosti okresních a obecních úřadů, či formou výzvy rozesílané přímo vlivným činitelům našeho hospodářství. Jak vyplývá z archiválií: „*Národní letecká sbírka byla součástí Jubilejního fondu na obranu státu. Ve věci byl ustanoven Pracovní výbor pro jubilejní dar pro fond na obranu státu, který projednával hospodaření se sbírkovými prostředky mezi ministerstvy financí a národní obrany.*“⁵⁸

Sbírka se setkala s velkým ohlasem veřejnosti, ovšem po hříchu, jak to tak bývá, spíše u té chudší části obyvatelstva, které projevilo obrovský zájem o národní otázku. Zároveň se řešilo, jak využít sbírkou získané prostředky co nejúčinněji. Již zpočátku bylo jasné, že asi tím nejméně efektivním řešením je použít sbírku na hotové armádní výlohy spojené s přímým nákupem leteckého materiálu, ačkoliv prvotně prostředky k tomuto účelu skutečně směřovaly. Byť byl výtěžek sbírky obdivuhodný a k říjnu 1935 bylo vybráno bezmála 18 mil. Kč, bylo jasné, že na více než nákup několika kusů letounů, by nestačil. Přitom armáda jich potřebovala alespoň stovky v době, kdy síla letectva německého byla jistě bezmála 2000 letadel vojenských či civilních, které bylo možné po drobných úpravách použít u Luftwaffe.⁵⁹ „*Do první uzávěrky bylo z výtěžku sbírky pro armádu pořízeno 15 letounů Šmolik Š-328 (včetně 20 náhradních motorů Walter Pegas II-M-2), přičemž jeden kompletní z těchto strojů darovala Československá obec sokolská.*“⁶⁰ Tato letadla byla armádou provozována s jednou zvláštností. Na trupu z boku nesla státní vlajku ve tvaru trojúhelníku, u sokolského stroje navíc s logem Č.O.S. a nápisem Č.O.S. – ARMÁDĚ. Veřejnost si žádala vidět okamžitý prospěch letectví ze svých příspěvků. Proto bylo uvažováno, že prostředky budou nadále použity pro povzbuzení národního sebevědomí tím, že se ČSR bude opět ucházet o vítězství v mezinárodních leteckých závodech, ve kterých jsme byli tak úspěšní ve 20. letech s prvními letouny naší konstrukce. Nakonec bylo rozhodnuto ze sbírky podpořit sportovního letectví nákupem vhodných letadel a dotováním výcviku nových pilotů. Jinými slovy tedy podpořit brannou funkci sportovního letectví. Vždyť v cizině bylo sportovní letectví již dávno v nejtěsnějším styku s armádou. Začalo se tedy s nákupem čistě školních letadel a jejich následnému zapůjčení civilním pilotním

⁵⁷ Národní rada československá, 1933. Československému národu! Národní letecká sbírka. *Letectví*. 13(10), s. 298–299, ISSN 1805-7330.

⁵⁸ VÚA – VHA, 1919–1939. *Národní letecká sbírka*. In: Fond Ministerstvo národní obrany, hlavní štáb, 1. odd. organizační, i. č. 5753, sign. 14 6/1 6, kart. 228. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

⁵⁹ STEIN, František, 1934. Letecké zprávy. *Letectví*. 14(9), s. 350, ISSN 1805-7330.

⁶⁰ HARTMAN, Antonín, 1935. Slavnost odevzdání letounů, zakoupených z Národní letecké sbírky. *Letectví*. 15(11), s. 431, ISSN 1805-7330.

školám. Jednalo se jak o zápůjčky vojenskou správou, tak i ze strany M.V.P. Šlo především o typ Letov Š-239 a legendární Praga E-114 Air Baby, tzv. Bejbina. Úspěch národní letecké sbírky, oproti původnímu předpokladu, způsobil, že se stala institucí trvalou. Mimo to bylo rozhodnuto, že vojenská správa bude ihned doplňovat své řady právě z pilotů vycvičených ve sportovním letectví. Pilotní školy obdržely za každého takto vycvičeného pilota ze Sbírkou úhradu nákladů spojených s výcvikem, tedy zhruba 5.000 Kč.

Aeroklub RČS také ihned reagoval, když na jaře roku 1935 vyhlásil cíl pro nejbližší období, vycvičit tisíc nových pilotů republiky. Jednalo se o tzv. II. ODDÍL NÁRODNÍ LETECKÉ SBÍRKY na výcvik tisíce nových pilotů Československu, zkráceně akce 1000 NOVÝCH PILOTŮ. „*K říjnu 1935 bylo pro tyto účely vybráno přes 600.000 Kč, v prosinci téhož roku již téměř 1 mil. Kč.*“⁶¹ V Z.A. se akce 1000 nových pilotů okamžitě projevuje. Klub je pověřen ústředím československých aeroklubů k náležitě propagaci Sbírkou. Propaguje Sbírkou v místním tisku, rozesílá dopisy se složenkami vybraným subjektům, koná pouliční sbírky, vylepuje plakáty a zahajuje prodej nálepek a z ústředí distribuovaných skleněných letadélek za 1 Kč, kterých bylo pro účely Sbírkou vyrobeno na 800 tisíc. M.N.O. zapůjčuje roku 1935 klubu v rámci Akce letoun Šmolík Š-218 a také Praga E-114. Prvním pilotem vycvičeným v Plzni z Akce je pan Karel Schneiberg. Klub se v té době významně podílí na natáčení propagačního národního filmu názvem M. R. Štefánik. Jako jediný klub disponující letadly typu používaného v době Velké války zapůjčuje filmařům leteckou techniku včetně klubových pilotů. Některé bojové scény byly natáčeny přímo na borském letišti. Do pilotní školy se hlásí stále více uchazečů, ale brzy bylo jasné, že tisíc pilotů republiky stačit nebude. Pilotů bylo třeba vycvičit tisíce. „*Vždyť v Německu tou dobou bylo jen sportovních pilotů na 5.000, ve Francii potom 2.421. U nás to bylo pouhých 267 pilotů.*“⁶² Vznikaly také neustále nové aerokluby na místech, kde se dosud vůbec nelétalo. Aerokluby vznikaly i z letek M.L.L. Nutno podotknout, že mimo výtěžku sbírky nebyla ani v roce 1935 stále žádná podpora sportovního letectví ze státního rozpočtu. „*Plzeňský klub vychoval pro vojenské letectvo v letech 1935–1936 celkem 29 pilotů.*“⁶³

Československo se, jako jedna ze třinácti zemí, zúčastnilo zřejmě nejprestižnějšího leteckého závodu – MEZINÁRODNÍHO LETECKÉHO MEETINGU VE ŠVÝCARSKÉM CURYCHU V ROCE 1937. Ten probíhal v meziválečném období v pětiletých intervalech a

⁶¹ ALEXANDER, Josef, 1935. Na výcvik 1.000 nových pilotů. *Letectví*. 15(12), s. 485, ISSN 1805-7330.

⁶² ALEXANDER, Josef, 1935. Pro výcvik 1.000 nových pilotů! *Letectví*. 15(4), s. 122, ISSN 1805-7330.

⁶³ ZA v Plzni, 1937. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub. *Letectví*. 17(3), s. 120, ISSN 1805-7330.

stal se měřítkem pokroku v letectvech jednotlivých zemí. Ve dnech 23. července až 1. srpna 1937 se konal jeho IV. ročník. Tentokrát to bylo již v atmosféře zhoršující se mezinárodní situace. S celkem 14 soutěžními letadly Avia 534 a Avia 122 se výborně umístili naši vojenští piloti Peřina, Hlad'o, Šnobl, Novák, Široký, Hubáček a Výborný. Československo obsadilo druhé místo za vítězným Německem. Podobně jako armádní letecký den z roku 1933 dal impuls k uspořádání Národní letecké sbírky, i tento oslnivý úspěch měl mocný význam pro posílení národního sebevědomí. Jak píše časopis *Letectví*: „*Ve chvíli nejvyšší vhodnou jsme ukázali, že nejsme beránkem čekajícím pokorně na svého řezníka, ale že jsme národem odhodlaných a schopných mužů, kteří bez paniky se připravují na všechny možné okolnosti.*“⁶⁴ Možná až naivně potom vyznělo prohlášení armádního generála Fauchera, který uvedl: „*Vítězství Čechoslováku v Curychu je velkým přispěvkem pro mír!*“⁶⁵ Naši letci na sebe navíc upozornili již dříve, úspěšným vystoupením na XI. letních olympijských hrách roku 1936 v Berlíně. Byť letecké schopnosti našich pilotů a vyspělost našich leteckých konstrukcí opět vyvolala ve světě uznání, včetně nacistického Německa, vypuknutí války to již zabránit nemohlo. Navíc se s odstupem času začalo pohlížet na curyšský úspěch přeci jen trochu strážlivějším pohledem. Vždyť ve všech klíčových vojenských disciplínách, ukazujících na vyspělost leteckých konstrukcí, zvítězilo Německo, které již v té době ověřovalo jejich potenciál v ostrých bojích ve Španělsku. A tak se často spekuluje o tom, že se nejednalo ve skutečnosti ani tak o „curyšské vítězství“, jako spíše o „curyšské mámení“. Tisk hodnotil výsledky našich letců až příliš optimisticky.

Je pravdou, že jsme měli před válkou poměrně mohutné letectvo. Pomineme-li však nadějně prototypy ve fázi testování, jako byl např. Praga E-51, Aero A-300 či Avia B-35, jediným skutečně moderním letounem byl ruský bombardér SB-2. Ten se u nás vyráběl v licenci jako Avia B-71. „*Nejpočetnějším typem u letectva v době okupace byl stíhací Avia B-534 počtem 443 ks, pozorovací Letov Š-328 počtem 338 ks, zastaralý těžký bombardér Marcel Bloch MB-200 počtem 67 ks, moderní lehký bombardér Avia B-71 počtem 60 ks (ve výrobě dalších 161 ks!), lehký bombardovací Aero Ab-101 počtem 60 ks, zvědný Aero A-100 počtem 39 ks. Ačkoliv bylo okupanty zabaveno celkem 1909 československých letadel, z toho 279 ještě ve výrobě, což je jistě úctyhodné číslo, páteř letectva tvořily kvalitní, ale nikoliv již nejmodernější letadla. Velká část z nich byla letadla bez bojové hodnoty, tedy cvičná, kurýrní*

⁶⁴ HARTMAN, Antonín, 1937. Předmluva, Curych 1937, IV. mezinárodní meeting v Curychu. *Letectví*. 17(8), s. 331–340, ISSN 1805-7330.

⁶⁵ HARTMAN, Antonín, 1937. Předmluva, Curych 1937, IV. mezinárodní meeting v Curychu. *Letectví*. 17(8), s. 331, ISSN 1805-7330.

*a letadla tzv. II. linie – starší výroby.*⁶⁶ Úspěšnost případného měření sil mezi armádami Německa a ČSR je častým předmětem debat nejen historiků, ale i širší veřejnosti, stejně tak jako poměrování našeho letectva s Luftwaffe. Další diskutovanou otázkou je, proč naši letci před okupanty neulétli z ČSR a umožnili tak, aby se veškerá technika dostala do rukou nepřítele. Můžeme hovořit o nepřipravenosti našeho letectva. Jak uvádí John: „*Plán na úlet byl sice připravován, ale až v odpoledních hodinách dne 14. března 1939. Velení letectva připravovalo rozkazy jednotlivým polním letkám. Nákladní vozidla s pohonnými hmotami se fakticky přesouvala na Slovensko, kam měla přelétnout také veškerá technika. Bohužel politická situace na Slovensku tento záměr zhatila. Následně hrály roli také další faktory jako malá vzdálenost našich letišť od hranic, povětrnostní podmínky či nedostatečné výkony letounů.*“⁶⁷

2.7 První skutečný útvar letectva v Plzni – průzkumná Letka 4

Jak již bylo uvedeno, v období od 31. ledna do 14. září roku 1938 byla na ještě nedokončeném vojenském letišti Plzeň II Skvrňany dislokována Letka 4 (průzkumná), která byla součástí smíšeného 1. Leteckého pluku T. G. M. v Praze. Ta sem byla přesunuta z Chebu z důvodů již zmíněných. V Chebu totiž působila de facto již na nepřátelském území. Jak vyplývá z archiválií, již v dubnu 1937 bylo M.N.O. požádáno o částku 109.000 Kč na úpravu letištní plochy v Plzni s odůvodněním, že „*úprava je naléhavá, aby letiště před používáním bylo řádně zarostlé. Práce měly obnášet odstranění kamenů, spálení plevelu, odstranění cest, mezí, a předepsané kultivování pozemku*“⁶⁸ Jak vyplývá z dalšího archivního materiálu, konkrétně z vyjádření mjr. gšt. Jana Švíglera (přednosty jisté skupiny C) ze dne 20. března 1937, práce s výstavbou letiště provázely komplikace: „*Části letiště a staveniště, které město ještě má vykoupiti, ale kde jsou obtíže ze strany majitelů, budou vyvlastněny. O nájmu zbylých částí letištní plochy jedná město. Jednání je obtížné, a proto si vyžádá ještě nějaké doby. Může býti letos započato se stavbami a úpravou letištní plochy, v roce 1938 by pak mohla být letka umístěna v Plzni. Blíže nelze dobu přemístění dnes ještě určit.*“⁶⁹ Jak se dále uvádí pod č.j. 2652-taj.III/1. odd.1937 ze dne 13. dubna 1937 ve věci: Hangáry pro nové letky – nutnost výstavby s největším urychlením, na výstavbu hangárů se opravdu spěchalo s tímto odůvodněním: „*V případě, že nové hangáry nebudou včas, t.j. nejpozději do*

⁶⁶ RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře: Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. 188 s. ISBN 978-80-2060-221-3, s. 187.

⁶⁷ JOHN, Miloslav. *Okupace čs. letišť v r. 1939*. Cheb: Svět křídel, 1992. 87 s. ISBN 80-85280-06-X, s. 19.

⁶⁸ VÚA – VHA, 1919–1939. *Kasárna 4. letky v Plzni – úprava letištní plochy*. In: Fond Ministerstvo národní obrany, hlavní štáb, 1. odd. organizační, i. č. 4240, sign. 27 4/1 3, kart. 150. Místo: VÚA Praha.

⁶⁹ VÚA – VHA, 1919–1939. *Mobilizační stanice 4. letky LP I*. In: Fond Ministerstvo národní obrany, hlavní štáb, 1. odd. organizační, i. č. 4354, sign. 32 22/4 2, kart. 159. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

1. října 1937 vybudovány, budou nové letouny v zimním období státi na letištích bez jakéhokoliv přístřešku. Vzhledem ke stamilionové ceně tohoto leteckého materiálu není možno riskovat možnost jeho zničení povětrnostními vlivy.⁷⁰

Letka 4 vznikla dne 1. prosince 1929 jako součást III. perutě Leteckého pluku 1 a velel jí do roku 1931 škpt. Vladimír Komberec, následně škpt. Jan Štrof. V době jejího plzeňského působení byl v čele kpt. Jan Bílek. U letky sloužili také vojáci, kteří absolvovali pilotní školu v Z.A. a byli stále jeho aktivními členy: por. Oldřich Hořejší, piloti četaři Jiří Fína, Jan Roman Ircing (později Irving), František Marek, čet. mechanik Jaroslav Slapnička, des. Otakar Egermaier, svobodníci Jaroslav Mašek, Rudolf Komorous, Josef Březina, dále pilot letec Karel Schneiberk.⁷¹ „Do 21. října 1938 se na plzeňském letišti nacházelo dále Středisko hlásné služby Plzeň, Letecká radiotelegrafní stanice 2 a Letecká povětrnostní stanice 14.“⁷²

Působení 4. letky v Plzni bylo epizodní. Již před mobilizací se přesunula na Mobilisační stanici Zbiroh (polní letiště Borek). To již byla vedena jako letka II/1 (příslušnost letky k II. peruti 1. leteckého pluku). Nakonec byla stažena ke kmenovému leteckému pluku do Kbel. Po vyhlášení všeobecné mobilizace ze dne 23. září 1938 se jejím nástupcem stalo „Mobilisační těleso 601 – Mobilisovaný útvar 601-A-4“.⁷³ To zaniklo 22. října 1938. Výzbroj letky tvořily pozorovací Letov Š-328. Krycí jméno letky před válkou bylo Bohdan.

2.8 Četnická letecká hlídka Plzeň

Jak již bylo uvedeno, z vojenského letiště Plzeň II Skvrňany působila také místní hlídka „letecké policie“. Nejednalo se tedy o těleso vojenské, ale o organizační složku ministerstva vnitra, po válce nazývanou bezpečnostním letectvem. Používaný letecký materiál byl však čistě vojenský. Jednalo se o standardní stíhací a pozorovací stroje československého letectva. Původních pět hlídek bylo vybaveno vyřazenými a již nevyhovujícími typy Škoda D-1 (celkem 7 ks, minimálně pod imatrikulacemi OK-PAA, -PAB, -PAC, -PAG a -PAH) a Aero AP-32 (celkem 4 ks). Brzy se však ukázalo, že pro plnění náročných úkolů hlídek se vůbec nehodí. Tyto starší stroje dosahovaly malé rychlosti i stoupavosti a jako stíhací mohly být sotva využity již koncem 20. let. A tak padla volba na modernější stíhače Avia B-534. Těch sloužilo u

⁷⁰ VÚA – VHA, 1919–1939. *Letiště budování*. In: Fond Ministerstvo národní obrany, hlavní štáb, 1. odd. organizační, i. č. 4245, sign. 27 4/4 8,10, kart. 150. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

⁷¹ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 2. část*. Plzeň: UNI, 2007. 220 s. 978-80-86680-09-5, s. 124.

⁷² VYSTAVĚL, Stanislav. *Letiště: odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva od Chebu po Užhorod v letech 1918 až 1938, od Chebu po Košice v letech 1945 až 1992, a od Plzně po Mošnov v letech 1993 až 2014*. Cheb: Svět křidel, 2014. 295 s. ISBN 978-80-87567-66-1, s. 46.

⁷³ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/topic/view/52601>. [citováno 2023-12-10].

policejních hlídek celkem 27 ks. Dodány byly rovněž pozorovací Letov Š-328 v počtu 13 ks. Přes začlenění Č.L.H. do rezortu M.V. nutno dodat, že vlastně po celou dobu existence Č.L.H. na jejich fungování participovaly jak M.V. s M.V.P., tak i M.N.O. To zdaleka nejvíce, neboť dodávalo z větší části techniku, většinu pilotů a zajišťovalo také opravy.

Ke zřízení letecké policie došlo dne 1. července 1935 Výnosem M.V. pod č. j. 45866/13-1935 v reakci na nutnost zakročovat proti narušitelům vzdušného prostoru ČSR v souvislosti se zhoršující se bezpečnostní situací na hranici s Německem, ale také horthyovským Maďarskem. Velitelem letecké policie byl po celou dobu mjr. Antonín Vlk, působící do té doby jako velitel plzeňského četnického oddělení. Rozhodujícím okamžikem pro její zřízení bylo oficiální prohlášení Německa z roku 1935 o vzniku německého letectva Luftwaffe. Tím Německo již zcela neskrytě odmítlo versailleskou smlouvu, kterou léta tajně porušovalo. Za značné materiální podpory Německa a Itálie došlo následně také k porušení trianonské smlouvy, když bylo ustanoveno maďarské letectvo Magyar Királyi Honvéd Légierő. A proč se vlastně úlohy letecké policie nezhostilo letectvo, když k tomu mělo veškeré prostředky? Nešlo o to, že by nebylo schopno nebo ochotno tuto službu zajistiti. Zajištění ochrany vzdušné hranice policií, nikoliv letectvem, mělo zabránit tomu, aby se dále zhoršovaly již tak napjaté vztahy s agresivními sousedy. Výsledek byl však zcela opačný. Nedostatečné zajištění služby a omezování letecké policie v razantnějších zákrocích proti narušitelům pouze posílily agresivitu henleinovců. Až do oficiálního zřízení letecké policie letectvo tuto službu od roku 1932 fakticky suplovalo a mělo i jasnou vizi o budoucí organizaci letecké policie a nákladů na její provoz. V podstatě naprojektovalo ministerstvu vnitra celý systém letecké policie. To se však zprvu nemělo k tomu, aby pro to vyčlenilo prostředky ze svého rozpočtu. Technika byla propůjčována hlídkám ze strany M.N.O., následně M.V.P. Až v roce 1938 se našly pro tento účel prostředky také u M.V. Uvedená ministerstva se nebyla schopna domluvit na tom, kdo ponese náklady a jakému z rezortů mají být hlídky vlastně podřízeny.

Mezi hlavní úkoly letecké policie spadal dohled na dodržování leteckých koridorů, tedy povolených vzdušných cest pro překročení státní hranice a pohyb v našem vnitrozemí. Na jihozápadě to byla Železná Ruda v místě, kde hranici přetíná železnice a 7,5 km na obě strany. Nutno poznamenat, že koridory byly porušovány zcela cíleně. Jednalo se o provokace, testování pohotovosti hlídek, zejména však o špionáže. Němci prováděli cílený fotoprůzkum našeho pohraničí, zejména potom výstavby pohraničního opevnění. Nejprve se tak dělo za využití sportovních, školních či dopravních letadel. Posléze fotošpionáž zajišťoval z důvodu utajení také vojenský útvar zvláštního použití, zvaný Staffel Rowehl či SOBIA. Docházelo

rovněž k provokativním a špionážním nízkým průletům nad vojenskými letišti velmi rychlými stroji. Často to byl německý Dornier Do-17, který již nebylo možné při návratu do Německa dostihnout. Mezi další úkoly hlídek patřilo zakročování proti nebezpečným zločincům, pomoc při živelných pohromách, kontrola dodržování leteckého řádu na veřejných letištích a spousta dalších. Primární úkol po celou dobu existence hlídek byl však zřejmý, hlídková služba za účelem vyhledání narušitelů.

V první fázi byly zřízeny Č.L.H. v Chebu, Růždole u Liberce, Hradci Králové, Dolním Benešově-Bohuslavicích na Opavsku a Bratislavě-Vajnorech.⁷⁴ Působnost hlídek odpovídala územním obvodům četnických oddělení. Oblast jihozápadních Čech zatím střežena být neměla. S rostoucím napětím a počtem případů narušení vzdušného prostoru se však počet hlídek zvýšil. Situace se ještě více zkomplikovala po anšlusu Rakouska ze dne 11. března 1938. Tím se prodloužila hranice pro možné narušení našeho vzdušného prostoru, kterou bylo třeba střežit. Právě to urychlilo zbudování nových Č.L.H. v Plzni, Českých Budějovicích a Brně. Nové hlídky měly být zřízeny dále v Karlových Varech, Praze-Kbelích, Terezíně, Vysokém Mýtě, Starém Městě (u Moravské Třebové), Zvolenu, Užhorodu, Košicích, eventuálně v Žilině. Poslední tři slovenská stanoviště nakonec zřízena nebyla, neboť vedle mnichovské dohody následovala 2. listopadu 1938 vídeňská arbitráž, na základě které byla Maďarsku odstoupena území v jižní části Slovenska a Podkarpatské Rusi.

Došlo také k rušení a přesunu některých leteckých hlídek v souvislosti s bezpečnostní situací v Sudetech a po jejich zabrání. To se týkalo Chebu (přesun do Karlových Varů, v období od května 1938 byla krátce přeložena do Plzně) a nakonec i Č.L.H. Plzeň, která byla přesunuta do Klatov. V době květnové částečné mobilizace od 20. května 1938 do 13. června 1938 a dále v době všeobecné mobilizace branné moci od 23. září 1938 do 22. října 1938 přešla všechna letadla do stavu letectva k polním letkám i s piloty, resp. z podřízenosti M.V. pod M.N.O. Následně se hlídky vrátily zpět pod M.V., kromě těch slovenských. To již hlídky působily pouze v těchto destinacích: Klatovy, České Budějovice, Praha-Kbely, Jičín, Chrudim, Kralupy, Jihlava, Německý Brod, Brno, Olomouc, Vajnory a Zvolen. V lednu 1939 na území ČSR působilo 11 hlídek a chystala se jejich reorganizace. V rámci té měly být hlídky dislokovány hlavně na Slovensku. V Čechách a na Moravě měly působit pouze z Prahy a Brna. Věci však

⁷⁴ VÚA – VHA, 1919–1939. *ČLH – zřízení*. In: Fond Ministerstvo národní obrany, hlavní štáb, operační odd., i. č. 4163, sign. 27 1/17, kart. 290. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

nabraly rychlý spád a okupace všechny plány zhatila. Hlídky byly okupační mocí oficiálně zrušeny ke dni 31. března 1939.

Č.L.H. Plzeň byla zřízena společně s hlídkou budějovickou dne 16. dubna 1938 Výnosem M.V. č. j. 28403/1938. Z důvodu zabránění Sudet a posunutí státní hranice do vnitrozemí je Č.L.H. Plzeň v říjnu 1938 přesunuta do Klatov. Již tři dny před zřízením plzeňské hlídky bylo nařízeno Leteckému pluku 1, jehož pozorovací Letka 4 působila na borském letišti, aby poskytl místní letecké policii ošetření letadel, hangár, pohonné hmoty a další nutnou pomoc pro její řádné fungování. Velitelem pluku byl kapitán Vladimír Svozil, který posléze velí Č.L.H. Cheb. Prvním letounem plzeňské hlídky se stal Avia B-534.339 OK-PAS, který byl přelétnut por. Vanclem ze skladu v Kbelích. Vyřešen byl také častý problém se služebními vozidly letecké policie. Hlídkce byl přidělen vůz Jawa 700 a jeho řidičem ustanoven stržm. Valeš. Působnost plzeňské hlídky byla v tehdejších okresech Plzeň, Přeštice, Rokycany, Stříbro, Horšovský Týn, Domažlice, Klatovy, Sušice, Strakonice a Blatná. Hlídku z velké části personálně zajišťovalo M.N.O. a to nejen vojenskými piloty, ale také dalším vojenským leteckým personálem. Byl to por. let. Josef Hanuš, por. p.p.l. František Vanc (oba ze 4. letky Leteckého pluku 1, která působila na letišti v Plzni). Dále letec stržm. čet. František Pechouš, což byl jeden z devíti dobrovolníků přímo z řad četnictva, kteří si podali žádost o převelení k Č.L.H. Pechouš sloužil až do r. 1938 na četnické stanici Komárov. Další byli mechanici stržm. čet. Jaroslav Capůrka, Jan Berka a Karel Tykal.⁷⁵ Je jisté, že v Plzni létaly nastálo tyto 3 stoje. S jistotou to byly 2 stroje Avia B-534 (Vancův B-534.341 imatrikulace OK-PAZ⁷⁶ a Pechoušův B-534.365 imatrikulace OK-PBA). Doložitelný je také stroj Letov Š-328.284 imatrikulace OK-PCA, který je oficiálně veden u Č.L.H. Cheb a Č.L.H. Terezín. S tímto dvoumístným strojem měl létat por. Josef Hanuš, jako pozorovatel potom stržm. Josef Bajer, popř. por. František Vanc, který byl velitelem Č.L.H. v Plzni. Por. Hanuš měl být převelen i s letounem OK-PCA k Č.L.H. Terezín, kde sloužil spolu se strážmistrem Janem Prokopem, členem Z.A., původně sloužícím u 6. leteckého pluku. V archivních záznamech figuruje pod imatrikulací plzeňské hlídky celkem 7 strojů. Jak však uvádí Salz, *„jeden a týž letoun uvádějí záznamy v témže čase u dvou různých dislokací. Nepomáhá ani tehdejší dosti zvláštní praxe, že déle opravované letouny okamžitě ztrácely svou státní poznávací značku, která navíc přecházela na letoun provozně schopný. Nelze ani vyloučit, že dva letouny měly nějakou dobu*

⁷⁵ MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čs. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 226.

⁷⁶ Písmeno „P“ v imatrikulaci označovalo policejní letadla.

stejnou značku“.⁷⁷ Takový absurdní případ je zdokumentován i fotograficky. Ve stejný čas a na stejném místě létaly u Č.L.H. Cheb současně dva letouny Škoda D-1.18 a 1.19, oba s imatrikulací OK-PAB.⁷⁸ Je tedy možné, že v Plzni létala také následující letadla, dle Salze⁷⁹ to jsou: Avia B-534.194 imatrikulace OK-PAF, létal s ní však také kpt. Svozil, velitel Č.L.H. Cheb. Dále to mohla být Avia Bn-534.371 (verze pro noční létání) imatrikulace OK-PAR. Původně byla tato značka přidělena úplně jinému stroji č. 534.195 Č.L.H. Hradec Králové. Současně je však imatrikulace přidělena stroji Č.L.H. Klatovy, který zřejmě před tím létal u plzeňské hlídky. U dalšího stroje Bn-534.339 byla jeho imatrikulace OK-PAS původně přidělena rovněž jinému stroji č. 534.196. Po opravě havarovaného stroje č. 534.339 byl stroj rovněž předán Č.L.H. Klatovy, zde však létal pod imatrikulací OK-PCR. Poslední stroj Bn-534.372 imatrikulace OK-PAK je současně veden u Č.L.H. Karlovy Vary. Por. Vancl měl již v době ustanovení hlídky létat na stroji Avia B-534.305. Ten ale v seznamu letadel Č.L.H. vůbec nefiguruje a jedná se nejspíše o stroj přidělený plzeňské Letce 4. O tom, že Vanclův OK-PAZ, Pěchoušův OK-PBA, Svozilův OK-PAF a Hanušův OK-PCA, byly jakési osobní stroje těchto letců, svědčí také skutečnost, že se s nimi uvedení letci hlásili v době mobilizace u kmenového leteckého pluku.

Avie B-534 byly až na výjimky (v podobě letectvem zapůjčených strojů) všechny ve verzi IV., tedy již s krytou kabinou. V době rozšíření stanovišť Č.L.H. bylo využíváno rovněž několika letounů výrobce Beneš-Mráz Be-50 Beta Minor, Be-51B a Be-550 Bibi, dále jednotlivě Aero A-211 či Praga E-39. Stroje se od standardních armádních lišily barevným provedením. Nenesly standardní khaki ani tmavě zelenou barvu, ale zvláštní světlejší odstín šedozelené. Charakteristická byla šarlatová (nachová či vínová) barva doplňků v přední části trupu či jen na náboji vrtule. Dále na náběžné hraně svislé ocasní plochy a koncích křídel. Nachová byla rovněž imatrikulace letadel s bílým lemováním. Na rozdíl od vojenských kruhových kokard s výsostným značením, nesla letadla Č.L.H. výsostné značení v podobě sférického trojúhelníku. Vyobrazení standardního letounu Č.L.H. a jeho označení je přílohou této práce.

„Plzeňská hlídka neprováděla v době podřízenosti M.N.O., na rozdíl od té chebské s dislokací v Plzni, která měla 8 zásahů, žádné operační lety na příkaz letectva. Jen informovala o běžných hlídkových letech Letku 4, působící ze stejného letiště. Dne 13. července 1938

⁷⁷ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 2. část*. Plzeň: UNI, 2007. 220 s. 978-80-86680-09-5, s. 125.

⁷⁸ RAJLICH, Jiří. *Cheb 1917–1947: aviatci a letadla prvního vojenského letiště v Českých zemích*. Cheb: Svět křídel, 2020. 396 s. ISBN 978-80-7573-077-0, s. 346.

⁷⁹ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 2. část*. Plzeň: UNI, 2007. 220 s. 978-80-86680-09-5, s. 125.

zabloudil stržm. Pechouš z Č.L.H. Plzeň na své B-534 do bavorského Chamu, kde objevil obrovský vojenský tábor nepřítele. “⁸⁰ Z událostí týkajících se hlídky Č.L.H. Plzeň dále vybírám tu, při které „dne 20. června 1938 zabloudil pilotní žák Luftwaffe s letounem Arado 66C, imatrikulace D-IHSI, a přistál na plzeňském vojenském letišti. “⁸¹

Během studia různých zdrojů jsem narazil na nejasnost ohledně skutečného místa působení plzeňské Č.L.H. Zatímco Salz uvádí jako jediné působiště vojenské letiště Plzeň II, Marek naopak letiště Plzeň I a dodává, že „hlídka se původně měla přesunout z civilního na vojenské letiště, ale nakonec se z ní stala Č.L.H. Klatovy. “⁸² O působení hlídky z letiště Plzeň I svědčí také Markovo tvrzení, že „Č.L.H. Plzeň používala letiště Plzeň-Bory, což bylo smíšené letiště (výstavba vojenského pozastavena), od ledna 1938 základna pozorovací Letky 4. “⁸³ O tom, že Č.L.H. sloužila převážně ze smíšeného letiště Plzeň I svědčí také skutečnost, jak dále uvádí Marek, že v hangáru letiště „měl být vyslýchán zabloudivší německý pilotní žák. “⁸⁴ Z archivu jsem zjistil, že k 15. říjnu 1938 je v písemnosti M.N.O., Hlavní štáb, III. oddělení, označené č.j. 6085/1938 Důvěrné, uvedeno následující: „Je třeba nově určit umístění četn. let. hlídek v důsledku změny hranic. U plzeňské hlídky je dále uvedeno. Dosavadní umístění: Plzeň, navrhuje se umístit: Plzeň /na vojen. letišti/. Jestliže umístění v Plzni vzhledem na dosud nepřesné určení státních hranic nezaručuje bezpečnou činnost hlídky, t. j. aby při vzletu nebo přistání zaručeně nebyly přelétávány nyní stanovené hranice, umístěte hlídku v Klatovech. “⁸⁵ To znamená, že působení Č.L.H. Plzeň z vojenského letiště skutečně není doloženo. Faktem však je, že na leteckém snímku v Příloze č. 7 jsou jasně zachycena dvě vojenská letadla, která ale dost možná patří letecké policii. Jedná se sice o snímek z období července 1938, kdy z letiště měla ještě působit Letka 4, ale pokud by zde v té době fakticky působila, jistě by před hangárem stála více než dvě letadla.

Služba u letecké policie byla náročná. Ačkoliv letadla hlídek byla vyzbrojena, nemohla v případě neuposlechnutí stanoveného signálu světlicemi proti narušiteli nijak zasáhnout, aby

⁸⁰ MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čas. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 73.

⁸¹ MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čas. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 78.

⁸² MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čas. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 100.

⁸³ MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čas. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 229.

⁸⁴ MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čas. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 78.

⁸⁵ VÚA – VHA, 1919–1939. *ČLH – zřízení*. In: Fond Ministerstvo národní obrany, hlavní štáb, operační odd., i. č. 4163, sign. 27 1/17, kart. 290. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

se tím Německu nedala sebemenší záminka k ozbrojenému výpadu. Jen v krajním případě bylo povoleno užít výstražné střelby z palubních kulometů. Také samotné vypátrání narušitele bylo problémem, neboť systém hlásné služby byl velmi primitivní. Než se hlášení od pozemních hlásek dostalo přes ÚHS na letiště, uběhlo několik minut. Když hlídka odstartovala, narušitel byl často zpět za hranicemi, nebo se jeho další pohyb ve vnitrozemí nepodařilo zmonitorovat. Nebyla vybudována síť dostatečně silných radiostanic, která by celý proces urychlila. Navíc vysoko letící letadla nebylo možné ze země identifikovat vůbec. Bylo tedy nutné hlídkovat ve vytipovaných prostorech našeho pohraničí. Hlásnou službu v pohraničí zajišťovalo četnictvo, státní policie a pohraniční finanční stráž, které byly koncem října 1936 včleněny do sboru nazvaného SOS – Stráž obrany státu. Byly také zjištěny případy, kdy členové sudetoněmeckého Verband Deutscher Flieger z řad stoupenců henleinovské páté kolony, působící na letištích, dávali do Německa hlášky o přistání hlídek, čímž umožnili nerušený let německých letadel nad naším územím. Němci často narušovali vzdušný prostor pomocí balónů, které byly schopné uniknout hlídce vystoupaním do výšky cca 8000 m, kde nemohli být již ohroženy, protože letadla neměla příslušný dostup a nebyla vybavena kyslíkovými přístroji. Přeci jen hlídky svou přítomností alespoň posilovaly sebevědomí českých občanů tak těžce zkoušených sílícím terorem henleinovců v pohraničí. Ti zas nabývali sebevědomí každým dalším nízkým průletem německého letadla. Výstižně zhodnotil službu u letecké policie a její hlavní význam v marném boji proti narušitelům pilot Č.L.H. Cheb Josef Bajer: „*Německé letouny byly prostě rychlejší. Léetaly často až nad Plzeň a my jsme je s našimi pětistovkami nemohli dohnat. Nemohli jsme je pronásledovat ani do větších výšek, protože jsme v letadlech stále ještě neměli kyslíkové přístroje. Ovšem ani v případě dostižení jsme nesměli použít zbraně, pokud by na nás narušitel přímo nezaútočil. Měli jsme jej pouze manévrem nutit k přistání, pokud by nebyla uposlechnuta výzva k následování dávaná světlicí. Pravidelně jsme hlídkovali v našem úseku, který vedl od Přimdy až za Klínovec, a věděli jsme, že i obyčejné hlídkové lety mají velký význam pro naše lidi v pohraničních vesnicích.*“⁸⁶ Situace v pohraničí se zcela vymkla kontrole poté, co Hitler pronesl dne 12. září 1938 svůj noční projev na sjezdu NSDAP v Norimberku. Následoval henleinovský puč, kterému nemohlo zabránit četnictvo na zemi ani ve vzduchu. Ten je na západě Čech spojen zejména s obcemi Gossengrün a Haberspirk, kde umírala řada místních občanů i příslušníků četnictva.

⁸⁶ MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čs. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křidel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 69.

3. PLZEŇŠTÍ LETCI V ZAHRANIČNÍM A DOMÁCÍM ODBOJI

Českoslovenští letci, kteří se rozhodli pro odchod z vlasti, aby bojovali za tzv. československou věc, odcházeli nejčastěji přes Polsko. Větší část z nich byla následně prezentována v Paříži do československé branné moci a sloužila v jednotkách cizinecké legie ve Francii. Jen malá část letců bojovala krátce také v polském letectvu, než se po porážce Polska dostala východní cestou a po moři do Anglie k R.A.F. Každý voják měl v legii přidělen svůj odvodní lístek s evidenčním (odvodním) číslem. Naši letci mnohdy začínali u československých branných sil (pěších pluků, dělostřelectva). Záhy však byli uvolněni do československé letecké skupiny, kde se cvičili pro bojové nasazení u francouzského letectva Armée de l' Air. Podobně jako za Velké války, sloužili přímo u francouzských perutí. Seskupení našich letců ve Francii a jejich začlenění do francouzských jednotek organizovali tehdejší vrcholní představitelé československého letectva. Při následné službě u britské R.A.F. sloužili většinou u československých perutí: 310., 312. a 313. stíhací perutě a u 311. bombardovací perutě.

Členové Z.A. se zúčastnili výlučně takzvaného západního odboje, a to velmi významným způsobem. Není prostor pro to, abych v této práci vylíčil do hloubky osudy téměř padesátky plzeňských letců Z.A., kteří se rozhodli ilegálně opustit Protektorát, aby mohli bojovat za osvobození Československa. Přesto považuji za nezbytné uvést encyklopedicky alespoň jejich kompletní výčet s velmi stručnými životními příběhy. Při sestavování tohoto přehledu jsem vycházel ze dvou publikací. Jednak to byl Váňa a spol.,⁸⁷ jednak Vitík.⁸⁸ Zejména k osobě Jana Romana Irvinga jsem potom čerpal z proslovu jeho dcery Ivety Irvingové u příležitosti zahájení letecké výstavy věnované československým pilotům od 311. bombardovací perutě R.A.F. Výstava se uskutečnila v prostoru muzea v Plzni-Křimicích dne 8. března 2024.

Karel BALÍK byl v srpnu 1939 přijat do tzv. českého legionu a působil u polského letectva. Následně se dostává východní cestou z Indie lodí do Anglie a v prosinci 1940 vstupuje do Royal Air Force (R.A.F.), kde působí jako přelétávací pilot a následně jako pilot dopravní, přepravující vysoce postavené státníky. Za to mu bylo uděleno vyznamenání AFC. Zahynul v roce 1946 jako pilot ČSA při havárii dopravního letounu, zapříčiněné hustou sněhovou vánicí během přistání poblíž letiště Ruzyně. Bohumil BAUMRUK (* Nová Ves) létal od října 1939

⁸⁷ VÁŇA, Josef – SIGMUND, John – PADIOR, Emil. *Příslušníci československého letectva v RAF*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1999. 272 s. ISBN 80-86049-58-2, s. 73–201.

⁸⁸ VITÍK, Ladislav, 2002. Z historie československých letců na západních frontách 2. světové války. In: VITÍK, Ladislav et al. *Letectví a město Plzeň. 3. část*. Plzeň: UNI, 2002. 250 s. ISBN 978-80-86680-10-1, s. 7–65.

v Armée de l' Air jako pilot bombardéru Marcel Bloch MB-210 u GB II/21. Následoval přelet s bombardérem do Anglie a služba v R.A.F. u československé 311. bombardovací perutě (dále jen sq). Zahynul 16. ledna 1941 během náletu na Wilhelmshaven. Jaroslav BENEŠ (* Plzeň) sloužil na blíže nezjištěné pozici v hodnosti desátníka na francouzské letecké základně v Bordeaux. Následně vstupuje do R.A.F. jako instruktor na leteckém trenažéru u 311. sq. Po válce zůstal v Anglii. Václav BLAHNA (* Blovice) po službě u pozemních leteckých jednotek ve Francii i Anglii vstupuje do R.A.F. jako palubní střelec bombardéru Liberator u 311. sq. Zahynul během nezdařeného startu z letiště Beaulieu v roce 1943. Václav BRAND (* Líně) měl trochu jiný osud, neboť byl zařazen u tzv. vládního vojska. Až roku 1944 se mu podařilo dezertovat během nasazení v Itálii k tamním partyzánům. Koncem války je přijat jako letec k R.A.F. Do bojů zřejmě nezasáhl. Po válce slouží jako letecký instruktor u čs. letectva v Olomouci a Hradci Králové. Roku 1949 je z politických důvodů propuštěn. Miroslav DRNEK (* Blovice) jako pilotní žák, desátník ve službách R.A.F, smrtelně havaruje roku 1941 během cvičného letu. Antonín DVOŘÁK (* Zbůch) sloužil před válkou u 1. lp na pozorovacích letounech Letov Š-328 a bombardéru Aero A-100. Za války bojuje ve francouzském letectvu a následně vstupuje do R.A.F. Přidělen je k britské bombardovací 501. sq. Po zotavení z těžkého zranění působí u československé stíhací 312. sq. Po příletu do vlasti je komunistickým režimem donucen k vystěhování a znovu vstupuje do R.A.F. Po vypršení pětiletého vojenského úvazku žije v Kanadě, kde v roce 2003 ve vysokém věku umírá. Rudolf FIALA (* Vídeň) se po válce stěhuje do Plzně. Od roku 1936 je přidělen k 2. lp. Bojuje jako stíhač u francouzského letectva, perut' GCI/1. V souboji je těžce raněn a zachraňuje se seskokem na padáku. Naštěstí se nedostal do zajetí a po doléčení zranění v neokupované části Francie se přesouvá do Británie. Jelikož nebyl schopen další vojenské služby (částečně oslepl), je v roce 1942 přijat k Velitelství československého letectva v Londýně. Po válce působí v Hlavním štábu našeho letectva, následně je z politických důvodů propuštěn. Josef FIŠERA (* Vrchlabí) za války slouží jako mechanik 312. sq. Následně se přeškoluje na pilota bombardéru Liberator. Roku 1943 zahynul při výcviku. Jiří FÍNA (* Plzeň) před válkou sloužil u 2. lp v Olomouci. Po přeškolení na francouzskou techniku a kapitulaci Francie nastupuje jako pilot Wellingtonu k 311. sq. Zahynul v roce 1942 během náletu na Kiel. Pražský rodák a student Masarykova reálného gymnázia v Plzni Jiří HARTMAN je dalším z držitelů vyznamenání DFC. Před válkou sloužil jako pozorovatel u 6. lp, následně jako pilot u 4. lp. Po pádu Francie byl přijat do R.A.F., kde mimo jiné zastává pozici posledního vedoucího 310. sq. Následuje velitelská funkce v československém letectvu, propuštění z armády, sledování tajnou policií, ilegální odchod do Anglie a znovu služba u R.A.F. Jaroslav HOFRICHTER (* Plzeň) po přesunu do Anglie působí

u 311. sq jako palubní střelec na Wellingtonu, následně jako palubní mechanik na Liberatoru. Rehabilitován povýšením do hodnosti plukovníka byl ještě za svého života. Zemřel v roce 2016 v úctyhodných 96 letech. Oldřich HOŘEJŠÍ (* Plzeň) byl po krátké službě ve Francii přijat do R.A.F. jako pilot u 311. sq. Po válce zůstal v Anglii. Karel HURT (* Únětice) se rovněž dostal jako pilot k 311. sq. Osudným se mu stal cvičný let nad mořem koncem roku 1941 (prohlášen za nezvěstného). Jan Roman IRVING, roz. Ircing, se narodil v Lisově u Stoda (dům čp. 15), ale vyrůstal v Úhercích u Nýřan (dům čp. 60). Jedná se bezesporu o jednu z nejvýznamnějších československých osobností zahraničního odboje. Před válkou byl zařazen u pozorovací letky 1. lp v Praze, kde létal na Letovech Š-328. Dne 25. května 1938 byl přemístěn k pozorovací Letce 4 do Plzně. Od 19. května 1940 po dobu jednoho měsíce létá u francouzské GB I/21 jako pilot bombardéru Amiot-351, se kterým krátce před kapitulací Francie ulétá do Jugoslávie a následně se přes Palestinu dostává námořní cestou do Británie. V R.A.F. létá u 311. sq. na Wellingtonech a Liberátorech. Absolvuje celý operační turnus, tedy sto letů nad nepřátelské území a v rámci protiponorkového hlídkování. Po válce nastupuje k ČSA, ale následně je propuštěn a dva roky vězněn. Rehabilitace se dočkal již v roce 1968. Francouzským prezidentem mu byl propůjčen Národní řád za zásluhy s titulem rytíře a prezident Václav Havel ho vyznamenal medailí Za hrdinství. Irving zemřel roku 1997 v Praze v hodnosti generálmajora ve výsluže. Josef JÍLEK (* Druztová) létal v R.A.F. u stíhacích perutí 313. sq a 310. sq. Pojí ho podobný osud s Antonínem Dvořákem. I on po komunistickém převratu emigruje a vrací se k R.A.F., následně dožívá v Kanadě. Antonín KAŠPAR byl v Plzni vystudovaný učitel, který v letech 1935-1937 vyučuje na obecné škole. U R.A.F. absolvoval pilotní výcvik jako pilot spojařské školy na letounu Percival Proctor Mk. I. Zahynul během výcviku v roce 1941. Jiří KESTLER (* Vochov) byl zajat v Polsku a pět měsíců internován v Sovětském svazu. Následně se dostává přes Turecko po moři do Anglie. Pilotní výcvik však nedokončil a zastával post leteckého mechanika u 311. sq. Byl vyznamenán Československým válečným křížem. Oldřich KESTLER (* Čižice) uniká do Polska se svými později slavnými kamarády Ladislavem Světlíkem a Stanislavem Peroutkou. Jako jeden z mála vstoupil do polského letectva. V R.A.F. nebyl přiřazen k československým perutím, nýbrž k britské stíhací 605. sq, kde létal na Hurricane. Zásáhl do bitvy o Británii. Zemřel po srážce s letounem Spitfire v dubnu 1941. Na jeho počest byla na štěnovické škole instalována pamětní deska. Rudolf KOERPER (* Plzeň) jako syn obchodníka s papírem cestoval před válkou obchodně do Anglie a po okupaci se již nevrátil. Pracoval v papírně v Manchesteru. V roce 1942 je přidělen k 311. sq, kde se účastnil zejména operací proti německým ponorkám. Po válce emigruje z vlasti do Anglie. Jindřich KŘEPEL (* Plzeň) sloužil v Anglii u pozemních vojsk, následně je v únoru 1942 přijat

k 311. sq s výcvikem parašutisty a navigátora. V dubnu 1943 zahynul po zřícení Wellingtonu do moře. Jaroslav KUČERA (* Plzeň) před válkou sloužil u 1. lp. Po emigraci se přeškoluje na francouzská letadla a slouží jako četař u polní letky perutě GCD I/55. U R.A.F. následně jako pilot 312. sq. Zahynul v prosinci 1941 po srážce s jiným letounem během cvičného letu. František MAREK (* České Budějovice) před válkou slouží u Letky 4 v Plzni. Zařazen byl u britské stíhací 19. sq. Zahynul během bitvy o Británii při obraně Londýna v důsledku technické závady kyslíkového přístroje. František MAREŠ se narodil v jihočeských Liběticích. Byl zaměstnán ve Škodových závodech. Po emigraci absolvuje letecký výcvik ve Francii a společně s Antonínem Kašparem se dostává do Británie, kde vystřídal několik britských i československých perutí. Létal na Hurricanech i Spitfirech. Za službu se mu dostalo vyznamenání DFM. Po válce se usadil v Británii. Miroslav MIRTIL (* Plzeň) se přes Polsko a následně východní cestou dostává do Francie, kde absolvuje poddůstojnický letecký kurz. V R.A.F. je pro zdravotní nezpůsobilost zařazen jako pozemní personál (zbrojír) u 311. sq. Po válce nastupuje k policii, ale ještě před únorem 1948 emigruje do Anglie. Vilém NOSEK (* Líně) v první fázi války slouží na pozici mechanika u francouzské GC II/5 a následně u 311. sq. Po absolvování pilotního výcviku létá 312. sq. jako doprovod bombardovací 311. sq. Zahynul ve svém Spitfiru během návratu z operačního letu při invazi do Francie, když v důsledku špatné viditelnosti narazil do svahu. Karel PAVLÍK (* Plzeň) nastoupil službu u 313. sq. Zahynul v květnu 1942 u belgického Dranouteru při leteckém souboji, když ve svém Spitfiru doprovázel konvoj bombardérů při náletu na elektrárnu v Lille v rámci operace Circus 157. Té se účastnil i legendární František Fajtl jako velitel britské 122. sq (byl rovněž sestřelen, ale podařilo se mu utéct z místa nouzového přistání). Stanislav PEROUTKA (* Plzeň) byl vyučen kadeřníkem. Sloužil před válkou jako polní pilot u 4. lp. Létá jako rotný u francouzské GC II/3 na stíhacím Dewoitine D-520. V R.A.F. létá u 310. a 312. sq. Po válce slouží v našem letectvu a zároveň se věnuje klubovní činnosti v Z.A. Po převratu emigruje do Anglie. Miloslav PETR (* Plzeň) byl za války zařazen u 310. sq. Zahynul v lednu 1943 po zásahu jeho letounu, když se vracel z náletu na železniční viadukt v Morlaix. Zřítel se do moře a byl prohlášen za mrtvého. Není zcela jasné, zda byl zasažen střelou pozemní protiletadlové obrany nad územím okupované Francie, nebo v leteckém souboji. Stanislav PLZÁK (* Plzeň) byl již před válkou zkušený dělesloužící pilot, instruktor cvičné letky, který létal na Avíích B-534 u 1. lp. Po emigraci byl bojově nasazen ve Francii u GC II/2 na stíhacím Morane-Saulnier MS-406. Spolu s Františkem Markem je potom zařazen u britské 19. sq a účastní se bitvy o Británii. V srpnu 1941 je sestřelen nepřátelským letounem nad Lamanšským průlivem (nezvěstný, prohlášen za mrtvého). František POKORNÝ (* Dobřív-Pavlovsko) po

emigraci do Polska a nasazení u tamního letectva je internován Rudou armádou. Následně je v červenci 1941 zařazen k 313. sq. V dubnu 1942 padl v leteckém souboji s přesilou německých Focke-wulfů. Karel POŠTA (* Plzeň) je rovněž spojen se 4. letkou detašovanou v Plzni a jako dělesloužící četař se následně stává instruktorem plukovní pilotní školy. Ve Francii je nasazen u GC II/4, následně přelétá do Alžiru a po moři se dostává k R.A.F. U 312. sq posléze zastává pozici velitele letky a je vyznamenán DFC. Po únoru 1948 emigruje za rodinou do Anglie a pokračuje až do roku 1958 u R.A.F. Jan PROKOP (* Plzeň) byl leteckým mechanikem u 6. a 1. lp, následně u Č.L.H. Terezín. Jako letecký mechanik pokračoval také ve Francii u GC III/3 a v Anglii u 312. sq. Přesto si připsal sestřel německého letounu Dornier Do-17 pozemní kulometnou palbou na francouzském letišti Cormeille-en-Vexin, za což mu náleží francouzský Válečný kříž s jednou hvězdou. Byl vězněn v letech 1948 až 1966, čímž se stal nejdéle vězněným západním letcem u nás. V Plzni přesto zemřel až ve vysokém věku v roce 2004. Josef PROKOPEC z Chrudimska sloužil v R.A.F. u 310. a 312. sq. Po válce slouží u 5. lp v Plané u Českých Budějovic jako kapitán a školí izraelské piloty. Následně je propuštěn z armády a pracuje ve sklárně Heřmanova Hut'. Jan (Hanuš) ROUBÍK (* Plzeň) student Masarykova reálného gymnázia v Plzni a nedostudovaný právník, povoláním redaktor, vstupuje do armády v Tel Avivu k jednotce protivzdušné obrany. Až v polovině roku 1944 je přidělen k 311. sq jako střelec-radista. Po návratu do vlasti je demobilizován jako letec v záloze a následně emigruje do Anglie. Alois ROZUM (* Plzeň) již před válkou sloužil u letectva. Ve Francii absolvuje výcvik na bombardéru MB-210, následně je pilotem na Wellingtonu u 311. sq. V červnu 1941 zahynul během nočního náletu na Wilhelmshaven, když byl při návratu sestřelen nepřátelským letounem nad Nizozemím u obce Niedorp. Karel SALZ (* Stod) je v R.A.F. přidělen k 311. sq, kde se cvičí na radistu a palubního střelce. Zahynul při výcviku ve stroji B-25 Mitchell, krátce po vzletu z letiště Nassau na Bahamách. Jiří SCHWARZ (* Plzeň) absolvuje pilotní výcvik u francouzského letectva a následně v R.A.F., kde v září 1941 umírá při cvičném letu na stroji Hurricane. Vilém SOUKUP (* Plzeň) ve Francii zastává pozici leteckého mechanika v Pau, následně v R.A.F. jako četař pilot umírá u 311. sq na Wellingtonu během náletu na Hamburk v září 1941. Josef STACH (* Plzeň) absolvoval letecký výcvik u francouzského letectva v Bordeaux-Mérignac. V Anglii je přidělen k 311. sq jako kapitán Liberátoru. Držitel vyznamenání DFC za odvrácení skupiny Ju-88 útočících na jeho Liberátor a sestřelení dvou z nich z palubních zbraní bombardéru. Ladislav SVĚTLÍK (* Plzeň) byl vyučen soustružníkem v místní Škodovce. Před válkou slouží u 38. letky 3. lp v Piešťanech na Avíích B-534. Z vlasti odchází spolu s Peroutkou a Kestlerem přes Polsko do Francie, kde je nasazen jako stíhač u

CG II/5 od prosince 1939 do července 1940. V R.A.F je přidělen k 312. sq. Od roku 1944 létá u britské dopravní 14. sq. Po návratu do vlasti potom u ČSA. V roce 1950 ulétá s letadlem ČSA do Bavorska, následně je přijat do R.A.F., kde slouží ještě dalších 16 let. Poté žije na Maltě, než se trvale přestěhoval na Nový Zéland. Zde ve věku 91 let roku 2008 umírá.

Ondřej ŠAMBERGER (* Lubenec) po službě ve Francii slouží jako motorář u R.A.F. Pilotní výcvik absolvuje až v roce 1944. Jako rotmistr se v únoru 1945 zřítíl z výšky 8.500 m do moře poté, co se zřejmě porouchalo zařízení jeho kyslíkového přístroje. Václav ŠINDELÁŘ (* Plzeň) nejprve působí jako letecký mechanik ve francouzském Bordeaux, po evakuaci dělá mechanika také u 312. sq. Umírá v dubnu roku 1943 jako pilotní žák při cvičném letu na stíhači Spitfire.

Antonín ŠKACH (* Kročehlavy) odchází do Polska, kde je zajat Rudou armádou a následně se východní cestou dostává z Istambulu po moři do Anglie. Jako stíhací pilot u 310. sq létá nejprve na Hurricanech. Umírá v září 1944, když se jeho Spitfire zřítíl po průletu oblačnosti během operačního letu. Karel ŠLOUF (* Dvorec u Nepomuku) je po absolvování poddůstojnické školy ve Francii přidělen na pozici zbrojíře u 312. sq. U perutě však začíná létat až ke konci války na Spitfire Mk.IX. Po válce je pilotem u 4. lp v Českých Budějovicích, následně vězněn. Jeho bratr Václav ŠLOUF před válkou slouží u 3. lp. Ve Francii bojově nasazen u GC III/3 na stíhači Dewoitine D-520. Je sestřelen a zachraňuje se na padáku. Vyznamenán francouzským Válečným křížem – Croix de Guerre a řádem Rytíře Čestné legie – Chevalier de la Legion d' Honneur. Následně je nasazen v bitvě o Británii jako stíhač 312. sq. V roce 1945 je jmenován do Inspektorátu československého letectva v Londýně. Po válce nastupuje k 2. letecké divizi do Českých Budějovic, následně létá jako pilot ČSA. S Dakotou odlétá na zahraniční lince do Paříže. Odtud emigruje do Anglie a znovu nastupuje do R.A.F. Spolu s bratrem mají na svém rodném domě v Dvorci čp. 26 instalovanou pamětní desku. Arnošt TRÍSKA (* Plzeň) před válkou pracuje jako zahraniční montér Škodových závodů v Iránu, odkud se dostává do Francie. Zde je zařazen do pěšího pluku, následně jako mechanik u 311. sq. Roku 1950 je z politických důvodů propuštěn z armády. Jaroslav VYHNIS (* Plzeň), desátník u 4. lp, nastupuje po emigraci do polského letectva jako jeden ze 13 československých letců. Následně je v září 1939 internován Rudou armádou ve Volyni. Po propuštění se v červenci 1940 dostává po moři do Anglie. Až po roce je převelen z pozemního vojska k R.A.F. Létá však jen u nebojových jednotek. Po válce se stává leteckým instruktorem, ale brzy z armády odchází. Alois ZÁLESKÝ (* Plzeň) je ve Francii nejprve přidělen k pěchotnímu vojsku, následně přemístěn k letecké skupině. V Anglii létal u všech československých stíhacích perutí, tedy 310., 312. i 313. V dubnu 1942 umírá po explozi jeho Spitfiru. Spolu s Pavlíkem a Šindelářem mají pamětní desku na škole v Plzni-Doubravce. Jindřich ZÁŘECKÝ (* Plzeň) byl přidělen k letecké

skupině v Bordeaux-Mérignac, odtud se dostává do Anglie. Zde je nejprve mechanikem u 310. a 312. sq, následně jako pilot rotný u 312 sq. Po návratu do vlasti emigruje a znovu vstupuje do R.A.F. Umírá roku 1957 při havárii vojenského transportního letounu Blackburn Beverley. Stanislav ZOUL (* Plzeň) sloužil jako četař u 310. sq. Jednalo se vůbec o jednoho z nejmladších pilotů ve službách R.A.F. Po válce nastupuje jako pilot k ČSA.

Na závěr zmiňuji ještě osudy příslušníků 4. pozorovací letky 1. lp a Č.L.H. Plzeň. František VANCL od září 1939 slouží jako příslušník stíhací perutě GCI/7 u francouzského Armée de l' Air v Severní Africe a následně v Sýrii. Odtud se dostal do Palestiny k Britům a v říjnu 1940 je nasazen u R.A.F. Stává se v jejich řadách jedním z nejúspěšnějších Čechů a od 1. listopadu 1943 do 15. května 1944 jako štábní kapitán velí 312. sq. Následně se stává součástí Velitelství československého letectva v Londýně. Držitel britského vyznamenání DFC za šest vzdušných vítězství nad letadly Luftwaffe. Josef HANUŠ byl nočním stíhačem u francouzské perutě GC III/1 s jedním sestřelem. Účastní se rovněž bitvy o Británii se třemi sestřely a jedním poškozením nepřátelského letadla. Dále se vyznamenal v bojích v Severní Africe. Stejně jako Vancl se stal držitelem vyznamenání DFC a rovněž působil u Velitelství československého letectva v Londýně. Oba po válce nastupují k československému letectvu v hodnosti podplukovníků, ale po únoru 1948 odchází natrvalo do Anglie.

Uvádím také další letce, jejichž jména jsou spjata s Plzní. Ač nebyli členy Z.A., stali se významnými osobnostmi západního odboje. Generál Antonín LIŠKA (* Hromnice) se po krátké anabázi u polského letectva dostává východní cestou do Velké Británie. U R.A.F. létá na Spitfirech nejprve u britské 1. sq, následně u 312. sq. Po zotavení z těžkého zranění působí jako styčný důstojník dopravního letectva. I po válce létá u Leteckého dopravního pluku, ze kterého je v roce 1949 propuštěn. Umírá v roce 1998. Kpt. Jiří KUČERA byl jedním z 29 československých stíhacích es, neboť si připsal pět potvrzených samostatných sestřelů nepřátelských letadel, z toho tři na nebi Francie a dva ve Velké Británii. Tento letec spojil své jméno s Plzní až v poválečném období, neboť působil u 24. lp. Po propuštění z armády se zde usadil a roku 1980 také zemřel. Z plzeňských letců se mezi stíhací esa zařadili ještě zmínění npor. Ladislav Světlík se stejným počtem sestřelů a nejúspěšnější byl ppor. Stanislav Plzák se sedmi sestřely. Vůbec nejvíce sestřelů z československých letců dosáhl npor. Karel Kuttelwascher, rovných 20 sestřelů.⁸⁹

⁸⁹ RAJLICH, Jiří, 2006. Generál nebe odešel. *Letectví+kosmonautika*. 82(6), s. 15, ISSN 0024-1156.

Nebe nad Protektorátem bylo téměř po celou dobu války relativně klidným prostorem. Bylo to zapříčiněno polohou mimo dosah spojeneckých bombardérů. Proto se zde nacházely především školní letky Luftwaffe, nikoliv ty bojové. V Plzni to byla Schule/FAR 13.⁹⁰ To se v průběhu války změnilo a na borském letišti byly umístěny také bojové letky Luftwaffe.⁹¹ To by znamenalo, že odtud vzlétaly všechny tehdejší standardní stíhače, které měly tyto letky ve svém stavu, tedy Messerschmitt Bf 109, Focke-Wulf Fw 190 i proudové Messerschmitty Me 262. O jejich skutečném operačním nasazení však vyjádřil pochybnosti můj konzultant Ladislav Vitík. Letiště, spolu se Škodovými závody, bylo totiž tou dobou cílem amerických bombardérů a hloubkových náletů. Na druhou stranu Foud, bez uvedení příslušného zdroje, uvádí, že „nad Plzní byly v dubnu 1945 sestřeleny dva německé Me 262.“⁹² To by mohl být důkaz o operačním nasazení této moderní proudové techniky v Plzni. Operační využití borského letiště je však doloženo ještě dávno před tím. V březnu 1939 ho využila Luftwaffe jako opěrného bodu při ovládnutí Polska.⁹³ V každém případě Němci vybudovali během války na Borech, ze skromného a vlastně ještě rozestavěného letiště s jedním hangárem, mohutný letištní komplex o čtyřech hangárech a s několika ubikacemi. Ten byl posledním bombardováním ze dne 25. dubna 1945 významně poničen. Jak dále uvádí Martínek s Bekem: „Také zde byla za války vybudována betonová VPD v severní části letiště o rozměrech 600 x 60 m, která se po válce již neudrzuje.“⁹⁴

Pokud hovořím o dění v Plzni za Protektorátu, nelze opomenout ani letecký průmysl. Zatímco za první světové války téměř žádný letecký průmysl na našem území nebyl, za okupace Němci přikládali protektorátní válečné výrobě velký význam. Není divu, vzhledem u nás byly potřebné výrobní kapacity v podobě hned několika fungujících meziválečných leteckých, zbrojních a dalších podniků mimo dosah spojenců. Škodovy závody patřily k největším zbrojním závodům Německa vůbec, nejen v Protektorátu.⁹⁵ Nacisté si samozřejmě toto klíčové místo chránili. Na pozoru však museli být i uvnitř podniků, neboť docházelo k častým sabotážím. Na ochranu Škodových závodů před bombardováním zřídila okupační moc v bezprostřední blízkosti Plzně dvě významnější stanoviště protiletadlových baterií. První se

⁹⁰ FOUĐ, Karel. *Křídla nad Plzní: 85 let letectví na Plzeňsku*. Plzeň: NiKo, 1995. 11 s., s. 2.

⁹¹ RAJLIČ, Jiří, 2005. Konec Luftwaffe v Čechách. *Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 3(5), s. 64, ISSN 1801-0628.

⁹² FOUĐ, Karel. *Vrtulníkové letectvo v Plzni 1961–1994*. Plzeň: NiKo, 1994. 29 s., s. 4.

⁹³ FOUĐ, Karel. *Křídla nad Plzní: 85 let letectví na Plzeňsku*. Plzeň: NiKo, 1995. 11 s., s. 2.

⁹⁴ MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp.* Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 30.

⁹⁵ KUČERA, Pavel, 2007. Letecká výroba a výzkum v Protektorátu Čechy a Morava. *Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 5(9), s. 4–6, ISSN 1801-0628.

nacházelo v Chotíkově na kopci za místním hřbitovem zvaném Štuperk, druhé ve Vejprnicích U křížku. Spojenci podnikli opakované neúspěšné nálety na Škodovy závody již v letech 1942 a 1943. První noční nálet provedla britská R.A.F. dne 25. dubna 1942. Zmařen byl poté, co výsadkové skupiny Anthropoid, Silver A a Out Distance umístili do tajného úkrytu naváděcí radiomaják, který však záhadně zmizel a skupina se narychlo rozhodla pro náhradní plán, zapálit dvě stavení vymezující místo shozu pum. Jednalo se o objekt Goldschneiderovky a statek ve Skvrňanech. Zdroj záření byl však tak slabý, že si ho osádky bombardérů nevšimly a shodily pumy mimo cíl. Druhý noční nálet R.A.F. podnikla v noci z 16. na 17. dubna 1943. Osádky však omylem označily rozsáhlý areál léčebny v Dobřanech za komplex továrny. Ani další útok v noci z 13. na 14. května 1943 nebyl přesný a bomby dopadly zhruba dvě míle severně na obec Radčice a okolí. Spojenci prováděli nálety v noci, aby tak co nejvíce zabránili obětem na životech československých dělníků. Ukázalo se však, že je dosti obtížné v noční dobu přesně zasáhnout relativně malý cíl uprostřed obytné zástavby, jako tomu bylo v případě Plzně. Problém činily jednak rozmary počasí, jednak dosud nedokonalé navigační přístroje. A tak bylo spojení rozhodnuto o provedení kobercového bombardování s vědomím, že dojde také ke značným ztrátám na životech civilistů. Poprvé ve velkém měřítku byla tato taktika zvolena 13. února 1945. Hrůzného náletu na Drážďany se zúčastnilo v několika vlnách a z různých náletových směrů po 22. hodině více jak 800 spojeneckých bombardérů Halifax a Lancaster. Doprovodná Moskita označovala světlicemi místo shozu a naváděla bombardéry na cíl. Následně pokračovali v náletech přes den i Američané. Výsledkem bylo úplné zničení místního zbrojního průmyslu, ale také více jak 35 tisíc civilistů doslova upálených zaživa v důsledku použití zápalných bomb. Podobnému osudu se naštěstí Plzeň vyhnula. Až dne 25. dubna 1945 provedli úspěšný nálet Američané. Zatímco Britové bombardovali v noci, Američané prováděli denní nálety. Toho dne ráno odstartovalo z Velké Británie 276 bombardérů B-17 z 1. divize 8. letecké armády USAAF a 92. bombardovací skupiny. V době od 10.30 hod. do 11.15 hod. byly odhozeny pumy na Škodovku, borské letiště a přilehlé části města i širší okolí. Ztráty byly relativně nízké, neboť britská BBC nálet předem ohlásila s vědomím ztrát na vlastním letectvu, aby uchránila životy Plzeňanů. Obětí bylo 8 přímo v továrně a 67 v jejím okolí. O tvrdé protiletadlové obraně svědčí sestřelení letounu Boeing B-17G, UX-N, 43-38369, kapitána npor. Fishera patrně protiletadlovou baterií v Chotíkově. Letoun se po výbuchu zřítil v prostoru dnes zvaném U letadla východně od obce Čeminy. Dodnes tuto událost připomíná pomník padlým letcům přímo na místě neštěstí a druhý uprostřed obce.

V rámci této kapitoly je třeba uvést také významnou roli domácího odboje. V první fázi to byl právě domácí odboj a zejména někteří členové Z.A., kteří aktivně pomáhali plzeňským letcům při útěku do Polska. Zvláště aktivní byli v tomto ohledu bývalý předseda Ing. Jan Placák a pilotní učitel Josef Rais, kteří k tomu použili peníze získané z akce 1000 nových pilotů. Oba byli krátce na to zadrženi gestapem a vězněni v koncentračním táboře. „*Do zahraničí odešlo přes padesát členů Z.A., různými cestami. Svě mladé životy položilo na oltář vlasti osmnáct z nich a z koncentračního tábora se jich nevrátilo dvanáct, to je polovina a je to velmi smutné.*“⁹⁶ V koncentračních táborech byli někteří z nich popraveni, jiní umučeni. Mezi popravenými byli pilotní učitel Alois PSOHLAVEC pro spolupráci se sovětskými zpravodajci, zmíněný předseda Z.A. pan Ing. Jan PLACÁK, dále Václav KOVAŘÍK a funkcionář klubu Vladimír KRATOCHVÍL za činnost v odbojářské skupině Jindřicha PAVLÍKA v rámci tzv. škodovického odboje. Vedoucím plzeňské odbojové skupiny (vojenské) byl pplk. Jaroslav Weidmann. Dále byli popraveni úředníci Škodových závodů a členové Z.A. pan Zdeněk FIALA za pomoc uprchlým sovětským zajatcům, Jiří JURÁNEK za činnost v organizaci Obrana národa, příslušník protektorátní police Bohumil LUKEŠ za schvalování atentátu na Heydricha a v rámci tzv. 2. československého odboje rovněž pan František ŽENÍŠEK. „*Popravovalo se nejen v Německu, ale také přímo v Plzni. Nejprve v Lobzích, následně na popravišti v Suchém lomu ve Vejprnicích. Za oběť nacistické perzekuce padlo 262 škodováků.*“⁹⁷

⁹⁶ KÁRNÍK, Jan, et al. *Letectví a město Plzeň. 4. část.* Plzeň: UNI, 2007. ISBN 80-86680-11-8, s. 6.

⁹⁷ KAŠE, Jan. *Popravy, stovky zavražděných a umučených, nálety a další válečné hrůzy připomíná výstava v Plzni.* Online. In: Novinky.cz 26. 04. 2014. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/vase-zpravy-popravy-stovky-zavrazdenych-a-umucenych-nalety-a-dalsi-valectne-hruzy-pripomina-vystava-v-plzni-280579>. [citováno 2024-02-01].

4. NÁVRAT NAŠICH LETCŮ A BUDOVÁNÍ POVÁLEČNÉHO LETECTVA

4.1 Západní odboj

Návrat našich letců z Velké Británie provázela řada obtíží. V jednu chvíli to sice vypadalo, že naše stíhací perutě aktivně zasáhnou dne 7. května 1945 do bojů na pomoc Pražskému povstání. Perutě měly operovat z polního letiště 9. letecké armády USAAF R-89 (Plzeň-Bory), ale Američané byli nakonec nuceni respektovat dohodnutou demarkační linii a přilet našich perutí nebyl povolen. To ještě letci netušili, že se do osvobozeného Československa nepodívají ještě dlouhé týdny a měsíce. Nebylo to způsobeno jen tím, že sovětské velení otálelo s udělením souhlasu k jejich návratu do vlasti, ale také skutečností, že letci byli stále příslušníky R.A.F. Velká Británie proto musela vyřídít všechny potřebné formality, což způsobilo významné zpoždění návratu. Nakonec bylo rozhodnuto, že „*letecké jednotky budou v Československu jen detašovány, ale Rusům se to říkat nebude, pro ně má přesun vypadat jako trvalý návrat československého letectva do Československa.*“⁹⁸ Bylo nařízeno, že letci musí mít československé uniformy a techniku označenou československými výsostnými znaky. Britská byrokracie umožnila rozpuštění československých leteckých jednotek, tedy 310., 311., 312. a 313. sq, až k 15. únoru 1946. Definitivně byli Čechoslováci z R.A.F. vyvázáni až k 30. červnu 1946! Návrat letců oddálila rovněž skutečnost, že někdejší generální inspektor československého letectva ve Velké Británii a zmocněnec našeho hlavního štábu pro zvláštní úkoly, div. gen. Karel Janoušek, vznesl až v druhé polovině června 1945 požadavek na zakoupení zcela nových strojů pro všechny naše stíhací perutě. V těch se měli letci také vrátit domů. Nutno podotknout, že všechny naše stíhací perutě létaly v té době na 2–3 roky starých a bojem opotřebovaných strojích Spitfire verze Mk.IXc. Ani bombardovací 311. peruč se nemohla vrátit s předstihem, protože bylo stanoveno, že návrat všech jednotek bude společný. V té době R.A.F. evidovala na 1602 československých příslušníků letectva, ale do vlasti se nevrátili zdaleka všichni. Někteří se rozhodli zůstat v Británii, jiní byli repatriováni do dalších zemí, zejména Francie, Kanady a USA. Přesun našich perutí byl nakonec naplánován na 7. srpna 1945 z letiště v Manstonu s mezipřistáním na německých letištích a místem přistání v Praze-Ruzyni. Přelétávána byla letecká technika v počtu 18 nových letounů Spitfire LF Mk.IXe na každou ze stíhacích perutí, celkem tedy 54 strojů. Kromě toho ČSR zakoupila ještě rezervu Spitfirů stejného typu v počtu 16 ks. Jednalo se o tzv. hloubkovou verzi se zkrácenými křídly (LF = low-altitude fighter) pro boj v malých a středních výškách, kterých

⁹⁸ RAJLICH, Jiří, 2005. Ve Velké Británii v roce 1945. *Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví*. 3(5), s. 6, ISSN 1801-0628.

bylo jako jediných dostatečný počet ve skladech R.A.F. O výškovou verzi HF (high-altitude fighter) s dlouhými křídly totiž projevil velký zájem Sovětský svaz. Naše spitfiry byly před přeletem opatřeny československými výsostnými znaky a markingem. Ten tvořil perutní kód NN u 310., DU u 312. a RY u 313. stíhací perutě. Zvláštností bylo, že na svislé ocasní ploše byl pro toto období nezvyklý meziválečný výsostný znak praporového typu, údajně proto, aby snáze překryl znak R.A.F. Trupový britský znak byl přestříkán kamufláží. Na křídlech byly již standardní československé kokardy. Letadla měla na krytu motoru pod výfuky menší kruhové vyobrazení perutního znaku R.A.F. Bombardovací peruč přelétla svojí použitou techniku, která čítala 15 ks Liberátorů GR Mk.VI. Bombardéry nouzově upravené pro transportní účely, a ještě opatřené britským označením, začaly odlétávat směr Praha a zpět již k 30. červenci, aby od tohoto data až do prosince 1945 zajišťovaly letecký most pro přepravu osob a materiálu. Již před tím 17. května však do Prahy odlétá Dakota s našimi představiteli, aby zjistili poměry na pražském letišti. Letecký most spolu s liberátory zajišťovala také ryze transportní letadla britských perutí, zejména potom typy Stearling a Halifax. Dne 7. srpna v 08.00 hod. skutečně odlétlo všech 54 spitfirů a 15 liberátorů směr Praha. Po přistání na polním letišti v Německu počasí znemožnilo pokračovat v letu. Odlet do Prahy mohl být uskutečněn až ve 14.20 hod. dne 13. srpna 1945. Po nízkém průletu ve slavnostní formaci nad Prahou letadla přistála krátce před 17.00 hod. na Ruzyni. Nejprve dosedly liberátory, následně spitfiry. Zde je nadšeně přivítaly desetitisícové davy. Dalších 12 spitfirů ze zakoupené rezervy bylo přelétáno do Prahy 24. srpna 1945, dne 8. září 1945 potom další 4. Nakonec bylo přelétáno celkem 72 spitfirů a dalších 6 bylo dokoupeno v průběhu r. 1946. Bez zajímavosti není ani to, že původně mělo být od Británie zakoupeno ještě dalších 175 spitfirů. Naše letectvo zakoupilo také tři spojovací letouny Auster AOP Mk.III (NK129/RY, MZ232/DU a MZ235/NN), jeden spojovací Oxford Mk.II. (PH511) a jeden Proctor Mk.I (P6240). U liberátorů bylo od počátku rozhodnuto, že je naše letectvo nepotřebuje a budou po splnění úlohy leteckého mostu vyměněny do Anglie za 24 strojů Mosquito FB Mk.VI.

4.2 Východní odboj

Jako první dosedli na území ČSR pochopitelně příslušníci československého letectva, které se zformovalo v Sovětském svazu až v lednu 1944. To umožnila dohoda mezi vojenským velením Sovětů a naším exilovým ministerstvem obrany v Londýně. Celkem 21 pilotů R.A.F. se přesunulo do Sovětského svazu, aby se zde přeškolili na ruskou techniku. Tím byl položen základ naší 128. československé samostatné stíhací letecké perutě. V létě 1944 byla peruč připravena na bojové nasazení a následně došlo k její transformaci na 1. československý

samostatný stíhací letecký pluk, kterému velel celou dobu mjr. František Fajtl. Následně vznikají vedle Fajtlova 1. československého stíhacího leteckého pluku také 2. československý stíhací letecký pluk pod velením mjr. Ivana Haluzického a 3. československý bitevní letecký pluk pod velením mjr. Mikuláše Guljaniče. Umožnilo to přelétnutí slovenských letců v průběhu Slovenského národního povstání, do kterého naše letecká jednotka zasáhla na podzim 1944. Dohromady utvořily tyto pluky 1. československou smíšenou leteckou divizi pod velením pplk. Ludvíka Budína. Divize se následně účastnila bojů na Ostravsku, aby jako celek dorazila do již osvobozené Prahy. Přesun proběhl ve dnech 15. až 22. května 1945 z letiště Albrechtický u Příbora (dnešní Mošnov) na letňanské letiště. Dne 20. července 1945 se naše divize vyvázala z operační podřízenosti Sovětů. Její technika se rovněž stala součástí nově budovaného československého letectva. Jednalo se zejména o stíhací Lavočkiny La-5FN a bitevní Iljušiny Il-2. Takzvané „lavočky“ vykazovaly vzhledem k úsporám ve válečné výrobě velmi rychlé opotřebení a nutnost brzkého vyřazení ze služby. Naopak populární Iljušiny „Štrumovik“ se již za války proslavili svou mohutnou konstrukcí a odolností. Proto byli ještě řadu let po válce, byť již značně zastaralé, vyráběny v ČSR licenčně. To již ale ve vylepšené verzi Il-10 jako Avia B-33. Poslední let vykonal tento letoun u nás v roce 1962!

Formování našeho poválečného letectva charakterizují tlaky dvou smýšlením odlišných skupin v armádě. Velmi výstižně popisuje tento ideologický střet uvnitř letectva mjr. František Grznár, první velitel (proudového) 5. leteckého stíhacího pluku v Líních: *„Chceme-li pochopit tradice a historii, musíme si uvědomovat situaci před Únorem 1948. Tehdy probíhala taková neviditelná čára mezi útvary, kde převládali západní letci a mezi útvary, kde byla většina východních letců. Zřetelnější se tato čára stala v oblasti politické. Drtivá většina západních letců dlouhým pobytem a stykem s anglickými letci, vlivem reakční politiky Benešovy londýnské vlády, přebírala západní buržoazní ideologii a odmítala projekt výstavby lidově-demokratického státu. Naproti tomu východní letci, kteří pozůstávali z 80% ze slovenských letců, přelétnuvších frontu, byli ve své většině laděni prosovětsky. Tento aspekt se pochopitelně promítal i do organizačního členění vojenského letectva, a to ať na štábech, na velení, tak i u vlastních útvarů. Geograficky se západní letci soustřeďovali v Čechách – v Plzni, Českých Budějovicích, Praze. V Brně už docházelo k jisté rovnováze, a na východě byla divize, skládající se téměř výlučně z letců východních. Východní letectvo mělo sovětskou techniku, západní anglickou.“⁹⁹*

⁹⁹ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 16.

4.3 Začlenění československých jednotek do poválečného letectva a jeho organizace

Z letecké techniky a letců, kteří se účastnili bojů v západním i východním odboji, byly ustanoveny letecké divize s podřízenými leteckými pluky, každý o třech letkách. Pro některé z těchto pluků se vžil i čestný název podle jejich válečného nasazení. Z bývalé 310. stíhací perutě vznikla 1. LETECKÁ DIVIZE V PRAZE (tvořená leteckými pluky č. 1, později přejmenovaný na č. 10, a č. 2, později přejmenovaný na č. 12, oba Praha-Kbely, jehož velitelem se stal pplk. František Vancl, bývalý pilot Č.L.H. Plzeň). Ze 312. stíhací perutě vznikla 2. LETECKÁ DIVIZE V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH (tvořená leteckými pluky č. 4 Letce Vašátka v Českých Budějovicích a od července 1948 v Plzni a č. 5 v Českých Budějovicích a od července 1949 v Plzni). Ze 313. stíhací perutě vznikla 3. LETECKÁ DIVIZE V PRAZE/BRNĚ (tvořená leteckými pluky č. 7 Invazní, později přejmenovaný na č. 9, a č. 8, oba původně v Praze-Kbelích, následně Brno-Slatina). Z bývalé 1. československé smíšené letecké divize byla postavena 4. LETECKÁ DIVIZE V TRENČÍNĚ/BRNĚ (tvořená leteckými pluky č. 1 Zvolenský ve Sliaci, č. 2 Těšínský v Piešťanech a č. 3 Ostravský postupně v Trenčíně, Prostějově, Piešťanech, který byl později přejmenován na č. 30). Ze 311. bombardovací perutě vznikla 6. LETECKÁ DIVIZE V HAVLÍČKOVĚ BRODĚ (tvořená leteckými pluky č. 24 Biskajský a č. 25 Atlantický, sloučeny později do Leteckého pluku 25 dislokovaného na letišti Plzeň-Bory). Další původně zamýšlené letecké divize nebyly ustanoveny, stejně tak ani některé původně plánované letecké pluky v rámci divizí již ustanovených. Zakoupená letecká technika byla záhy přeznačena, přičemž každá letka měla v rámci leteckého pluku svůj specifický kód sestávající ze dvou písmen a pořadového čísla letounu v letce.

4.4 Hlavní problémy při budování letectva v letech 1945–1950

Poválečný vývoj našeho letectva nemůžeme srovnávat se situací, v jaké se naše letectvo nacházelo v době vzniku první republiky. Zatímco tehdy u nás ještě neexistoval prakticky žádný letecký průmysl a technika byla zprvu ryze kořistní, nyní zde máme, vedle německé letecké techniky zanechané na ústupu, také dobře fungující letecké továrny a dostatečné množství výrobního materiálu. Stačilo tedy navázat na protektorátní výrobu. Problémem však bylo, že na našem území byla kompletně sestavována převážně nebojová letadla. Z poválečné výroby to byl v počtu 400 ks zejména letoun Arado Ar-96 jako Avia/Letov C-2, 179 kusová série a částečná úprava transportního a cvičného bombardovacího Siebel Si-204D (Aero C-3) pro doplnění bitevních letek (bombardovací verze C-3B).

Vedle zanechaných německých letadel, ať už kompletních, jejich částí, náhradních dílů či různě poškozených, bylo třeba bojovou techniku opatřit také jinde. Byla to technika britská a sovětská, se kterou se naši letci vrátili do vlasti a která umožnila vybudování prvních leteckých pluků. To ale nestačilo, bylo třeba dalších nákupů v zahraničí a klíčové bylo zapojení našeho leteckého průmyslu. Vedle zprovoznění poškozené techniky po okupantech, např. jednomístný S-99 či dvoumístný CS-99 (Messerschmitt Bf 109G-10 s původním motorem Daimler-Benz DB-605A/D) v počtu celkem 50 ks, byl ve velkých sériích vyráběn standardní stíhač konce 40. let Avia S-199. Tento typ sice přes nešťastně řešenou konstrukci (kombinace draku Messerschmittu Bf 109G/K a tehdy dostatečného motoru Jumo 211F/J včetně těžké vrtule původně určených pro bombardéry) vykazoval nedostatečné výkony a mnohdy nebezpečné letové vlastnosti, pro které se mu výstižně přezdívalo Mezek (od slova Messerschmitt). Přesto pomohl překlenout období do nástupu sovětské proudové techniky. Na standard S-199/CS-199 byla přestavována také část původních S-99/CS-99. Velká byla také série licenčně vyráběné a vylepšené verze původních sovětských bitevních Iljušinů Il-2 a sice verze Il-10 (jako Avia B-33), která létala i v Plzni.

Díky politickým tlakům komunistického křídla naší vlády vlastně od počátku vše směřovalo postupnými kroky k vybudování letectva podle sovětského vzoru. A tohoto úkolu se zhostil již dobře známý gen. Ing. Alois Vicherek, který sice za války velel našemu západnímu odboji jak ve Francii, tak i Velké Británii, avšak záhy byl pro názorové neshody od letectva takzvaně odejit, aby se v roce 1944 postavil do čela našich leteckých jednotek na východě. Jako první z meziválečného velení se vrátil do vlasti a po navázání kontaktů s prozatímní vládou se stává nejvyšším představitelem letectva, dostatečně loajálním našim komunistickým politikům, později i sovětskému velení. Stanul v čele Velitelství letectva osvobozeného území, později Velitelství letectva při Hlavním štábu branné moci. Gen. Vicherek se v počátcích dokonce pokusil zabránit tomu, aby bylo do letectva vůbec začleněno československé stíhací křídlo působící v R.A.F. a čítající naše stíhací perutě 310., 312. a 313. Až na zásah vrchního velitele branné moci, prezidenta Dr. Edvarda Beneše, bylo těmto snahám zabráněno.

Budování letectva podle sovětského vzoru znamenalo vytvoření ofenzivního bitevního letectva, ve kterém se smazává rozdíl mezi letectvem bombardovacím a bitevním. To totiž zároveň plní úkoly bombardování. Úkolem letectva byla podpora pozemních vojsk, z čehož plynula jeho podřízenost vojenskému velení jako celku. Proto se o letectvu této doby hovoří také jako o letectvu vojskovém. Uvedené pojetí bylo zcela opačné od toho západního, defenzivního, kde se po válečných zkušenostech uplatnil moderní trend samostatného letectva s vlastním velením a byl kladen velký důraz naopak na letectvo stíhací, jako hlavní složku

protivzdušné obrany. U nás byla stíhacímu letectvu přisuzovaná od počátku vedlejší role. Pokud srovnáme tento stav se stavem v meziválečném období, tak i tehdy u nás hrálo klíčovou roli letectvo stíhací a pozorovací (zpravodajské). Co se týče protivzdušné obrany v poválečném období, její koncepce byla čistě pasivní, zajišťovaná dělostřelectvem a opatřeními na ochranu civilního obyvatelstva.

Ostrahu vzdušného prostoru v době míru zajišťovalo až do počátku 50. let pouze LETECTVO SBORU NÁRODNÍ BEZPEČNOSTI, od konce roku 1947 názvem BEZPEČNOSTNÍ LETECTVO. V jeho čele stanul opět plk. Antonín Vlk. Můžeme tedy hovořit o jisté návaznosti na předválečnou tradici Č.L.H. Velká část předválečných úkolů zůstala převzata, rovněž označení letadel bylo podobné, změnil se však hlavní úkol. Nadále se sice zakročovalo proti narušitelům našeho vzdušného prostoru, ale koncem 40. let bylo hlídkování zaměřeno také na vyhledávání letounů pokoušejících se o úlet do exilu. A to nejen civilních, ale také vojenských.¹⁰⁰ „Každé letiště, kde byla hangarována motorová letadla a nebyla letišti vojenskými a kde byl zároveň letový provoz, byla dle Směrnice pro zajištění letišť a leteckého provozu (č.j. 020481/1950-BL), střežena stálými hlídkami (stráží) SNB. Mezi její povinnosti patřilo mimo jiné vyrozumět příslušnou leteckou hlídku SNB, pokud se letoun svévolně vzdálil od letiště, nebo nepřistál-li do 5–10 minut po předem určené době přistání.“¹⁰¹ Na území dnešního Plzeňského kraje (dle příložené mapy ke Směrnici) tak byla střežena SNB letiště Plzeň-Bory, Staňkov, Klatovy a Rokycany.

Leteckých hlídek podřízených M.V., respektive M.N.B., vzniklo celkem deset. Byly umístěny v Praze-Ruzyni, Brně, Českých Budějovicích, Karlových Varech, Jičíně, Olomouci, Bratislavě, Košicích, Rimavské Sobotě a Plzni na letišti Plzeň-Bory. Zde se uvolnilo místo po zrušení Leteckého pluku 24, o kterém bude ještě pojednáno. Existence těchto hlídek však byla jen dočasná. Koncem r. 1950 byly začleněny do letectva, konkrétně do Leteckého pluku 51 v Plzni a Bezpečnostní letky na pražské Ruzyni. Stalo se tak na základě Vyhlášky M.N.B. ze dne 23.12.1952 a následné zprávy Velitelství bezpečnostního letectva ze dne 27. prosince 1950 pod č.j. 781 Taj./1950-BL o zastavení činnosti BL.¹⁰²

Hlídky využívaly tehdejší nejlepší stíhací techniku. Základ tvořilo 20 stojů Avia C-10 (imatrikulace OK-BYB až OK-BYU), později u letectva jako S-99 (již zmíněná rekonstrukce

¹⁰⁰ IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945–1950. Díl I, Organizační vývoj a personální výstavba*. Cheb: Svět křídel, 2005. 831 s. ISBN 80-86808-33-5, s. 791.

¹⁰¹ VÚA – VHA. 1952. *Organizace bezpečnostního letectva a počty k 23.10.1950*. In: Fond Ministerstvo národní obrany 1952, i. č. 613, sign. 38/1/1, kart. 134. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

¹⁰² Archiv bezpečnostních složek. *eBadatelna Archivu bezpečnostních složek. Fond Letectvo SNB (BL). 1945–1950. Bezpečnostní letectvo – zastavení činnosti, sign. 310-18-5*. Online. Dostupné z: <https://ebadatelna.cz/?id=f256016>. [citováno 2024-04-12].

původních Messerschmittů Bf 109G-10, včetně dvoumístné verze CS-99). Dále to bylo 5 ks Spitfire Mk.IXe, několik Mezků, tedy Avia S-199/CS-199 a typ Lavočkin La-7 (S-97). Bezpečnostní letectvo kromě bojových letounů disponovalo také cvičnými, kurýrními a dopravními, která byla využívána k provozování Vládní letky na základě č.j. S-1428/01-1949.¹⁰³ Na samém počátku vzniku poválečných hlídek se diskutovala na ministerské úrovni otázka podřízení Letectva SNB v souvislosti s připravovaným návrhem zákona o SNB. Vědělo se, že hlídky budou spadat pod M.V., stejně jako před válkou. Diskuse se však točila kolem návrhu, že *„hlídky mají být podřízeny hlavnímu veliteli SNB a být jeho pořádkovou složkou.* Proti tomu vystoupilo M.N.O. pod č.j. 9215-Taj.let./1946, které s odkazem na četnické letectvo upozorňuje na skutečnost, že: *„služba hlídek není jen pořádková, ale zahrnuje v sobě také složku kriminální a státně bezpečnostní. Proto je nutné, aby tvořilo samostatný útvar podřízený přímo M.V., nikoliv veliteli četnictva. Hlídky nesmí být podřízeny zemským velitelům SNB také z důvodu, že ti nemají patřičnou odbornost.“*¹⁰⁴ Tato připomínka byla vyslyšena, neboť jak je patrné z přehledu organizace bezpečnostního letectva z konce roku 1950, hlídky BL byly podřízeny přímo Velitelství bezpečnostního letectva, pod které u slovenských hlídek spadal ještě SNB útvar 2211 Bratislava.¹⁰⁵

K plzeňské letce bezpečnostního letectva ještě doplňují z archivu následující. Velitel i zástupce velitele hlídky BL Plzeň byli zároveň piloti stíhači. U hlídky létalo také dalších šest stíhacích pilotů, jeden pilot kurýrní, působilo zde třináct leteckých mechaniků, dva pozorovatelé radiotelefonisté, a po jednom radiomechanikovi, zbrojíři, řidiči a kancelářské síle. Jednalo se po pražské Ruzyni o druhou největší hlídku BL. Působilo zde nejvíce pilotů stíhacích ze všech hlídek. Zatímco na Slovensku byly všechny hlídky BL stíhací, v Čechách to byla jen plzeňská a brněnská hlídka. Také stíhacích letounů měla plzeňská hlídka nejvíce ze všech, konkrétně 7 ks S-199, 1 ks CS-199, 4 ks S-97 (Lavočkin La-7), dále kurýrní a spojovací 3 ks K-65 a 1 ks C-104.¹⁰⁶

Generál Vicherek měl vizi silného letectva. Ta však neodpovídala možnostem malého státu krátce po osvobození. Původní plány na výstavbu 24 leteckých pluků o celkem 96 letkách a 1152 bojových letounech musely být několikrát přehodnocovány. Strízlivější plány již

¹⁰³ Archiv bezpečnostních složek. *eBadatelna Archivu bezpečnostních složek. Fond Letectvo SNB (BL). 1945–1950. Převzetí Vládní letky, sign. 310-18-5.* Online. Dostupné z: <https://ebadatelna.cz/?id=f256016>. [citováno 2024-04-12].

¹⁰⁴ VÚA – VHA. 1946. *Letectvo SNB – podřízení ministroví vnitra.* In: Fond Ministerstvo národní obrany 1946, i. č. 4760, č.j. 9215-Taj.let./1946, kart. 107. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

¹⁰⁵ VÚA – VHA. 1952. *Organizace bezpečnostního letectva a počty k 23.10.1950.* In: Fond Ministerstvo národní obrany 1952, i. č. 613, sign. 38/1/1, kart. 134. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

¹⁰⁶ VÚA – VHA. 1952. *Organizace bezpečnostního letectva a počty k 23.10.1950.* In: Fond Ministerstvo národní obrany 1952, i. č. 613, sign. 38/1/1, kart. 134. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

zahrnovaly výstavbu tohoto letectva na etapy. Ekonomicky zcela nereálnou se ukázala výstavba strategického letectva bombardovacího. V této oblasti se bylo třeba spoléhat na pomoc silného spojence. Válečné zkušenosti totiž ukázaly, že bombardování je efektivní pouze při masivním nasazení bombardérů a to si stát nemohl dovolit.

Organizace letectva v tomto období byla značně chaotická a v historii našeho letectva není po organizační stránce složitějšího vývoje, než v prvních pěti letech po válce. Když už některý pluk podle plánu vzniknul, měl často pouze jedinou letku. A tak např. v rámci Velitelství 2. letecké divize, která spadala pod budějovické Velitelství letectva Vojenské oblasti 2 pro jihozápad a jihovýchod Čech (od srpna 1947 potom názvem Velitelství II. leteckého sboru – VÚ 4681) měl na borském letišti vzniknout Letecký pluk 3 pod velením mjr. let. Václava Bergmana. Fakticky ale ustanoven nebyl. V Plzni měla rovněž působit III. letka zpravodajského letectva, obdobně jako 42. letecký pluk v rámci 6. letecké divize. Nakonec pluky a letky, které v Plzni působily, vznikly většinou na jiných místech a do Plzně byly přesunuty později. Důvodem byla také definitivní změna orientace naší politiky po únoru 1948. Jasně vytýčená byla prioritou ochrany „západní hranice“. Od počátku se předpokládalo, že naším budoucím nepřítelem bude do zhruba dvaceti let opět Německo a hlavním spojencem se měl v této předpokládané válce stát Sovětský svaz.

Podle sovětské doktríny se další prioritou stala ideologická očista armády od důstojníků spjatých se západním odbojem. V důsledku kádrových čistek docházelo k rušení některých velitelství letectva, která následně přecházela pod jiné organizační jednotky. To se týkalo jak Velitelství letectva Hlavního štábu, pod které spadaly letecké sbory a jejich nižší organizační články letecké divize a jim podřízené letecké pluky, tak i Velitelství leteckého týlu, pod které spadaly letecké okruhy a jim podřízené letecké základny (dříve velitelství letišť a velitelství letištních perutí), Ústřední letecký sklad a obecně letištní zabezpečení a povětrnostní letecká služba. Co se týče Velitelství letectva, plzeňské letecké útvary spadaly původně pod 2. leteckou divizi VÚ 4659, VÚ 9997 (stíhací divize – letouny měly zpravidla divizní modré vrtulové kužely) a 6. leteckou divizi VÚ 8948 (bitevní divize – letouny měly hnědé vrtulové kužely). 6. letecká divize byla v červnu 1948 rozpuštěna. Co se týče Velitelství leteckého týlu (později od roku 1950 Velitelství 1. až 3. letecké technické divize), zde Plzeň spadala pod 1. leteckou technickou divizi – VÚ 4570.

V roce 1949 z původních čtyř leteckých sborů zůstává jen III. letecký sbor a z pěti leteckých divizí jen 2., 3. a 4. Dalšího dění se již neúčastnil gen. Vicherek, který byl po splnění úkolu z velení letectva rovněž odstraněn. Celý velitelský sbor naší armády postupně ovládá KSČ prostřednictvím svého ministerstva obrany, čímž jsou zcela potlačeny prvky demokracie.

Armáda a letectvo již nejsou nepolitické a letectvo je poníženo. Již netvoří elitní součást vojsk. O veškerém dění v letectvu rozhoduje buď přímo, nebo s příslušným souhlasem, sovětský generální štáb. Na vše od května roku 1950 dohlíží přítomní sovětsí vojenští poradci. Komunistický režim byl dokonce tak důsledný, že mu v rámci očisty vadily i čestné názvy některých pluků, které jim byly přiznány teprve v březnu 1948, ale již dříve se neoficiálně používaly. To bylo rovněž důvodem pro jejich rušení, slučování či přecíslování. Například Letecký pluk 4 „Letce Vašátka“ na Letecký pluk 6. Čestné pojmenování bylo dle sovětské tradice ponecháno jen plukům východního odboje.

Z britské techniky používalo naše letectvo techniku, se kterou se naši letci seznámili v R.A.F. Zejména to byl již zmíněný stíhač Supermarine Spitfire LF Mk.IXe v celkovém počtu 78 ks (včetně později dodaných). Spitfiry se v našem letectvu označovaly S-89 a byly to nové stroje, o nichž nemá smysl dlouze pojednávat, protože se jednalo o jeden z nejslavnějších letounů historie letectví. Dalším typem byly De Havilland Mosquito FB Mk.VI, vyměněné za Liberátory v počtu 24 kusů, označované jako B-36 (také LB-36, lehký bombardovací) a 2 ks v cvičné verzi Mosquito T Mk.III (CB-36). Mosquita byl typ univerzálního letounu fighter-bomber, který vynikal vysokou rychlostí značným doletem, díky čemuž za války podnikal úspěšné výpady hluboko nad nepřátelské území. To se slučovalo také s tehdejší vizí o bitevním letectvu. Navíc ho naši letci za války používali v R.A.F. také v roli nočního stíhače. Pro přímou bitevní podporu vojska se počítalo s Iljušiny Il-10. Mosquita měla plnit operativní úkoly a provádět noční stíhání. Verze pro noční stíhání ale nebyla dodána, protože Velká Británie si uvědomila, že by se instalovaná technologie palubního radaru mohla dostat do rukou Sovětů, kteří ve vývoji podobných zařízení zaostávali, čímž by získali technologickou výhodu. Pro denní stíhání se do budoucna počítalo s turbínovými letouny. Jelikož Mosquito byl oproti zvyklostem dřevěný, hovořilo se o něm jako o dřevěném zázraku. Tato technika, byť kvalitnější a v daleko lepším stavu, než ta sovětská, byla využívána pouze po dobu, kdy trval kritický nedostatek bojové techniky. Následně se s ní již nepočítalo, neboť z ideologických důvodů nebylo možné nadále zajistit jejich provoz dodávkami náhradních dílů z Velké Británie. A tak velká část relativně nových Spitfirů je po krátké službě u letectva během léta 1948 dodána do Izraele v rámci tajné Akce DI (důvěrné-Izrael) v počtu 61 ks a ostatní ještě boje schopné stroje byly doslova ničeny z ideologických důvodů. Proto nebyl uskutečněn ani plánovaný nákup dalších 175 Spitfirů téže verze. Stejný osud podkál také ideově závadovou německou techniku.

Sovětské letouny v našem letectvu, to byly zejména lavočky různých typů. Lavočkin La-7 (S-97) v počtu 54 ks, La-5FN (S-95) v počtu 27 ks a La-5UTI (dvoumístné) v počtu 4 ks. Jejich problémem bylo značné opotřebení a celkově horší kvalita způsobená požadavky na válečnou výrobu v SSSR. Přestože Sověti doporučili vyřazení těchto strojů, zejména typu La-5FN, již v roce 1946, byl to právě nedostatek bojové techniky, který způsobil jejich provozování až do konce 40. let. Dále to byl dvoumotorový bombardér Petljakov Pe-2 (B-32) a válkou prověřený jednomotorový Iljušin Il-2/typ 3 (B-31). Na základě mezivládní dohody byla veškerá technika 1. československé smíšené letecké divize bezúplatně převedena do stavu naší branné moci. Pe-2 byl střemhlavý bombardér vyvinutý z prototypu výškového stíhače. Naši letci s ním však v Sovětském svazu nelétali, neboť vedle dvou stíhacích a jednoho bitevního pluku bylo sice v plánu ustanovit také čs. 4. bombardovací letecký pluk vyzbrojený touto technikou, ale ke konci války byla porážka Německa již neodvratná, tudíž nebylo třeba ho zřizovat. Navíc bombardování zajišťovali spojenci. Letoun Pe-2 byl u pilotů oblíben pro svojí rychlost, obratnost a odolnost podvozku. Na druhou stranu měl nepohodlný kokpit a nebyl schopen, narozdíl od Mosquit, horizontálního letu na jeden motor. A tak si získal přezdívku kamenný kvítek. Za zmínku stojí také licenčně vyráběný bitevník Iljušin Il-10 (B-33), který bude blíže zmíněn v kapitole o plzeňském Leteckém pluku 45.

Dle Fidlera byl stav bojové techniky našeho letectva k březnu 1948 následující. „*Spitfire Mk.IXe (S-89) 64 ks, Lavočkin La-7 (S-97) 34 ks, Petljakov Pe-2FT (B-32) 28 ks, Mosquito Mk.VI (B-36) 23 ks, Iljušin Il-2/typ 3 (B-31) 22 ks, Lavočkin La-5FN (S-95) 12 ks, Avia S-199 v počtu 12 ks, Avia S-99 v počtu 11 ks a jeden proudový Messerschmitt Me-262A Schwalbe (S-92), zatímco v roce 1951 již zcela dominuje Avia S-199 v počtu 436 ks a Iljušin Il-10 (B-33) v počtu 54 ks.*“¹⁰⁷

4.5 Poválečné útvary letectva v Plzni

4.5.1 Letecký pluk 4 „Letce Vašátka“ (VÚ 4699, VÚ 7708)

Pluk spadal do působnosti 2. letecké divise v Českých Budějovicích, která se rekrutovala z letky A československé 312. stíhací perutě R.A.F. Ta po přiletu z Anglie přelétla dne 22. září 1945 z Ruzyně na letišti Planá u Českých Budějovic, odkud začala dne 28. října 1945 působit jako Letecký pluk 4. Ustanoven byl Výnosem Hlavního štábu letectva M.N.O. č.j. 8104/Taj.let.45 ze dne 28. října 1945. Z letky B 312. sq potom vznikl ke stejnému dni

¹⁰⁷ FIDLER, Jiří – RAJLICH, Jiří. *Soumrak králů vzduchu: československé vojenské letectvo 1945–1950*. Praha: Ares, 2000. 106 s. ISBN 80-86158-24-1, s. 74.

Letecký pluk 5. V Českých Budějovicích byl umístěn pouze prozatímně, neboť se měl brzy stěhovat do Tábora. K tomu ale nedošlo a v červenci 1948 je přesunut na letiště Plzeň-Bory. Zaniká v rámci očisty letectva v květnu 1950. Poté byl ještě veden jako Letecký pluk 6 (VÚ 7708), to již bez čestného názvu, ale nakonec je i ten o dva měsíce později zrušen. Vedením agendy zrušeného útvaru byl pověřen Letecký pluk 5. Plzeňskými veliteli byli: kpt. let. Vladimír Schwarz, mjr. gšt. Václav Hájek, škpt. let. Pavel Ondrejovič, škpt. let. Jindřich Horský a mjr. let. Josef Vosáhlo. Pluk měl zpočátku jen jednu letku spitfirů. Do Plzně vlastně přešel bez letadel a zahajuje činnost až v září 1948, kdy dostává nové letouny S-199 a CS-199, které tvoří další dvě letky. Spitfiry v Plzni létat již nemohly, neboť od února 1947 začaly přecházet do stavu Stíhacího výcvikové střediska v Českých Budějovicích. Některé byly následně v říjnu a listopadu 1948 předány záводу v Kunovicích, který je repasoval pro export do Izraele. Ve II. pololetí 1948 již ani nejsou vykazovány žádné lety na tomto typu. Kódová písmena letek byla: JT (1. letka s S-89 JT-1 až JT-12), KS (2. letka s S-199), LR (3. letka s S-199) a FU (velitelský roj). Na sklonku roku 1949 má pluk kolem 38 ks stíhacích S-199, ale i díky personálním čistkám pouze 16 pilotů! Ti jsou většinou nově vycvičení a nemají již nic společného s válečným odbojem. Výcvik stíhačů tehdy probíhal ve Stíhacím výcvikovém středisku v Českých Budějovicích (SVS), později Stíhací kurs či Letecká vojenská akademie v Hradci Králové (LVA). Kromě bojových letounů u pluku působí několik školních C-4, C-2, CS-99 a kurýrní K-65.

Na borském letišti následně působí útvar názvem 4. letecký stíhací pluk (VÚ 8021). Ačkoliv se bývalý příslušníci tohoto leteckého útvaru později hrdě hlásili k odkazu letky A československé 312. stíhací perutě, tvořící původní Letecký pluk 4 Letce Vašátka, otázka kontinuity těchto pluků je sporná. Je až s podivem, že by letectvo přes veškeré své úsilí vypořádat se s čímkoliv, co by mohlo připomínat západní odboj, ustanovilo na témže letišti v tak krátké době po sobě dva pluky se stejným číselným označením. Navíc v situaci, kdy původní Letecký pluk 4 byl následně přejmenován na Letecký pluk 6. To vše zřejmě proto, aby již nepřipomínal svůj závadový odkaz letce Vašátka. Ostatně stejnou hrdost na tento odkaz projevují také příslušníci 5. leteckého stíhacího pluku, v kontinuitě na plzeňský Letecký pluk 5. Zde však nebyl historický vývoj ničím přerušen. Ať je to tak či tak, 4. letecký stíhací pluk byl založen v Plzni k 1. červnu 1951, aby k 1. listopadu 1954 natrvalo přesídlil do

Pardubic jako proudový pluk pod novým názvem 4. stíhací letecký pluk. Jeho plzeňskými veliteli byli mjr. Oldřich Doskočil a mjr. Anton Lacika.¹⁰⁸

4.5.2 Letecký pluk 5 (VÚ 4641, VÚ 7750)

Jeho základ tvořila letka B původní 312. sq a byl ustanoven stejným ministerským Výnosem ze dne 28. října 1945, jako v případě LP 4. I tento pluk se stěhuje do Plzně z Českých Budějovic (Plané) a na borském letišti působí od 21. června 1949 do ledna 1951. Prioritně od února 1947 zajišťoval především výcvik pilotních žáků. Do Plzně však přešel bez cvičné Letky 2, která byla vyjmuta z podřízenosti a zůstala v Českých Budějovicích. Z pluku se zformoval pozdější 5. stíhací letecký pluk, který již působil jako proudový z nového letiště v Líních. Plzeňští velitelé LP 5 byli pplk. let. Jozef Kolembus, pplk. let. Václav Kocourek a mjr. let. Oldřich Štangel. Leteckou techniku tvořily stíhací stroje značené v rámci našeho letectva jako S-199 a CS-199 (Messerschmitt Bf 109G/K) a S-89 (Spitfire LF Mk.IXe). Ani tyto spitfiry v Plzni nelétaly a přešly pod SVS v Českých Budějovicích, kde létaly podle výkazu nalétaných hodin nejspíše jen začátkem II. pololetí 1948. Kódová písmena letek byla: MP (1. letka s S-89 MP-1 až MP-11), NO (2. letka), EZ (3. letka) a GT (velitelský roj), později KV (4. letka). V důsledku personální krize způsobené kádrovou čistkou a odvelením SVS na letiště Tri Duby na Slovensko měl pluk v roce 1949 pouze 1 akceschopnou letku. Měl sice 40 strojů S-199, ale rovněž jen 16 pilotů. Dále v rámci výcviku létalo v roce 1949 u pluku až 25 cvičných letounů, především C-2, C-4, jeden CS-199 a jeden kurýrní K-65. Problém vyřešilo rámcování 6. LP a příchod nových důstojníků. Pluk měl záhy naplněny dokonce 4 letky. O 5. stíhacím leteckém pluku bude dále pojednáno v souvislosti s érou proudového letectva v Líních, která trvala až do konce roku 1991!

4.5.3 Letecký pluk 24 „Biskajský“ (VÚ 8842)

Jako součást 6. letecké divise (bitevní), nikoliv bombardovací, jak bývá někdy nesprávně uváděno patrně s odkazem na bázi 311. bombardovací sq, se pluk zformoval právě kolem bývalých letců 311. bombardovací perutě v květnu 1946. Oficiálně byla 1. letka LP 24 ustanovena z bývalých letců 311. sq Rozkazem gen. Vicherka již k 2. lednu 1946.¹⁰⁹ Pluk ještě nedisponoval slibovanými britskými dvoumotorovými letouny Mosquito FB Mk.VI, které měla dle dohody získat ČSR výměnou za Liberátory, zajišťující letecký most z Velké Británie do

¹⁰⁸ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/4-letecky-stihaci-pluk-1951-1954-t48277>. [citováno 2023-12-10].

¹⁰⁹ VÚA – VHA. 1946. *Letecký pluk 24 – 1. letka, zřízení*. In: Fond Ministerstvo národní obrany 1946, i. č. 4678, č.j. 8002-Taj., kart. 106. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

Prahy v 2. polovině roku 1945. Letci byli do července 1946 přeškolení na Mosquita ve Velké Británii a samotné stroje byly dodány až v době od prosince 1946 do února 1947. Před tím ale u pluku sloužil jeden Airspeed Oxford Mk.II ze stavu 311. sq, dále 5 ks amerických Piper L-4 Grasshopper a Aero C-3A. V polovině roku 1947 již byly u pluku postaveny dvě bojeschopné letky Mosquit. U našeho letectva nesl stroj označení B-36.¹¹⁰ Útvar byl celou dobu dislokován na letišti Plzeň-Bory a jeho velitelem byl pplk. let. Vlastimil Veselý. Skládal se ze tří letek označených: IY (1. letka), JX (2. letka), KW (3. letka) a KP (velitelský roj). Jelikož Mosquita nenaplnňovala plánovaný stav letek, byla provizorně doplněna cvičnými bombardovacími C-3B, což byly původně německé Siebel Si 204D, které se vyráběly v Protektorátu. Velitelem 1. letky byl na základě shora uvedeného Rozkazu velitele letectva ustanoven kpt. let. Miloslav Mansfeld, 2. letce následně velelo bývalé stíhací eso škpt. let. Jiří Kučera, než byl z politických důvodů propuštěn od letectva. Na seznamu školených ve Velké Británii bylo celkem 14 osádek – pilot, navigátor. Dohromady bylo v Middletonu a ve výrobních prostorách De Havilland a Rolls-Royce školeno na Mosquita 74 členů leteckého personálu, jejichž výčet není v rámci této práce možný a uvádí ho Irra.¹¹¹ Mezi kuriózní činnost pluku rozhodně patří odvelení dvou osádek do Malacek za účelem bombardování ledových bariér na Dunaji v březnu 1947. Pluk zaniká v dubnu 1948 po provedení kádrových čistek, které se dotkly podstatné části leteckého personálu, respektive je rámcován a dostává se do podřízenosti Leteckého pluku 25. Některé zdroje uvádí datum zrušení až k 1. září 1949, což bylo zřejmě zapříčiněno tím, že i po zániku byly letky administrativně vykazovány jako 24. LP.¹¹² V této době jsou pluku také dodána dvě cvičná Mosquita T.Mk.III, která létala až v podřízenosti LP 25.

4.5.4 Letecký pluk 25 „Atlantický“ (VÚ 2149, VÚ 5224)

Ke stejnému datu jako LP 24 byl oficiálně ustanoven i 25. letecký pluk s velitelstvím v Havlíčkově Brodě, následně Českých Budějovicích.¹¹³ Základ rovněž tvořil personál 311. bombardovací perutě. Ke dni 20. listopadu 1946 se pluk stěhuje do Plzně. Důvodem byla příprava budějovického letiště pro výcvik stíhacích pilotů. Již 20. července 1948 je útvar přesunut do Trenčína, záhy od září 1948 do Prahy-Kbel. Důvodem byla snaha zabránit úletům vojenských pilotů do exilu. Během působení v Plzni byl do podřízenosti pluku dán LP 24. Na

¹¹⁰ Poválečné označení typu „B“ jako bitevní, obdobně „S“ jako stíhací, „C“ jako cvičný, „D“ dopravní apod.

¹¹¹ IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945–1950. Díl I, Organizační vývoj a personální výstavba*. Cheb: Svět křídel, 2005. 831 s. ISBN 80-86808-33-5, s. 356–357.

¹¹² *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/Letecky-pluk-24-1946-1948-t48011>. [citováno 2023-12-10].

¹¹³ VÚA – VHA. 1946. *Letecký pluk 25 – zřízení*. In: Fond Ministerstvo národní obrany 1946, i. č. 4715, č.j. 8327-Taj., kart. 106. Místo: Vojenský ústřední archiv Praha.

rozdíl od toho byl LP 25 původně vyzbrojen dosluhující sovětskou technikou, bitevními dvoumotorovými Petljakov Pe-2 (B-32), ale k doplnění letek rovněž Siebely Si 204D (C-3B). Do Plzně bylo přelétáno celkem 30 strojů Pe-2FT a 2 cvičné UPe-2, které byly dodávány od května 1946 do Kbel, kde probíhal výcvik na tomto typu za přítomnosti sovětských instruktorů. Výcvik následně probíhá také přímo v Plzni. Pluk dále používá stroje C-104, K-65, K-68 a D-42. Kódová písmena letek byla: LV (1. letka), MU (2. letka), NT (3. letka) a LO (velitelský roj). Také Mosquita po sloučení LP 24 pokračovala pod LP 25, kde létala s původním označením letek 24. LP. Hlavní činností pluku od dubna roku 1947 do jeho přestěhování na Slovensko bylo zajištění výcviku na dvoumotorových letounech v rámci Pilotního přeškolovacího kursu na letounech C-3. Velitelem pluku během plzeňského působení byl pplk. gšt. Jan Kostohryz.¹¹⁴ Kromě letců převelených od 24. LP se u pluku vystřídala řada jmen, jejichž výčet by byl nad rámec této práce, proto opět pouze odkazují na Irru.¹¹⁵ Pluk byl zrušen v březnu 1950, kdy letouny Pe-2 pro celkově vysokou poruchovost již zcela dosluhují a 2. letka Mosquit od 24. LP se transformuje do 4. letky Leteckého pluku 41 a přes ideologický odpor dosluhují některá Mosquita u nástupnického Leteckého zpravodajského pluku 47 až do r. 1953.

4.5.5 Letecký pluk 51 (VÚ 7349)

Jak již bylo uvedeno, Bezpečnostní letectvo z velké části přešlo v průběhu prosince 1950 pod nově vzniklý Letecký pluk 51 na borském letišti. Hned v lednu 1951 byl pluk přejmenován na Letecký stíhací pluk 51. Organizačně spadal přímo pod Velitelství letectva. Velel mu mjr. let. Bohumil Albl, který před tím působil u Bezpečnostního letectva. Původní úkoly pluku zůstaly, proto se stal vůbec první stíhací jednotkou letectva u nás, která měla na starosti protivzdušnou obranu státu (PVOS). Jednalo se o dočasnou jednotku k ostraze západní hranice do doby, než tento úkol definitivně převezme proudové letectvo. Pluk se někdy označuje také jako hraničářský. Výzbroj tvořily původní letouny Bezpečnostního letectva, tedy S-99, C-2 (30 ks) a S-199 (7 ks). Pluk disponoval také 2 ks raritních letounů LB-79, což byl německý dvoumotorový noční stíhač Heinkel He 219, vyráběný koncem války v Chebu. V Plzni zůstávala trvale jen 2. letka pod velením kpt. let. Františka Melicháče, u níž se původně předpokládalo přezbrojení na Mosquita. Ta však byla následně předána LP 47 a plzeňská letka byla v listopadu 1951 zrušena. Ostatní letky byly rozptýleny na letištích v Klatovech, Mariánských Lázních, Karlových Varech a Českých Budějovicích. Do roku 1952 jsou letky

¹¹⁴ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/Letecky-pluk-25-1946-1950-t48012>. [citováno 2023-12-10].

¹¹⁵ IRRA, Miroslav. *Petljakov Pe-2 v československém vojenském letectvu*. Nevojice: Jakab, 2015. 34 s. ISBN 978-80-87350-24-9, s. 28–29.

označeny písmenem B,¹¹⁶ následně HC (velitelský roj), IF (1. letka), ME (2. letka), OH (3. letka) a LI (4. letka). Již v průběhu roku 1952 byl pluk přesunut na letiště Mladá. V dubnu 1953 se jedna letka vrací do Plzně, aby zde doplnila 3. letku nově založeného Leteckého dělostřeleckého pluku 45. Následovníkem 51. slp se stává 7. slp, který však již působí jako proudový z Košic a následně Piešťan.¹¹⁷

4.5.6 Letecký dělostřelecký pluk 45 (VÚ 8671)

Pluk vznikl v květnu 1950 na bázi Dělostřelecké letky 1 (VÚ 8992), která byla ustanovena v červenci 1948 u zpravodajského Leteckého pluku 41.¹¹⁸ Jejím úkolem bylo řízení dělostřelecké či raketové palby, fotoprůzkum, ale také útoky na pozemní cíle. DL 1 působila původně z Božího Daru, následně se rozdělila. Větší část letky přešla na borské letiště jako podpora pro Dělostřelectvo 1. oblasti, menší potom do Olomouce pro podporu dělostřelecké 3. oblasti, ale i ta byla podřízena plzeňské DL 1. Podléhala sice Velitelství letectva, ale operačně spadala pod Velitelství dělostřelectva, což se zcela slučovalo s vizí o vojskovém letectvu. Zajímavostí je, že se celá skládala z bývalých příslušníků dělostřelectva, nově vyškolených v leteckém učilišti. Prvním velitelem následného LP 45 se stal mjr. Václav Mejda.¹¹⁹ Původní označení DL 1 písmeny NZ zůstalo Letce 1, které velel pozdější velitel 4. slp a především letectva špkt. Vosáhlo. Letka 2 se označovala písmeny DD a velitelský roj OP. Název pluku se následně ustálil na 45. dělostřelecký průzkumný letecký pluk. Bojová technika pluku čítala zprvu kurýrní a pozorovací K-65 Čáp (Fiesler Fi 156 Storch) v počtu 8 ks a 3 ks amerických K-68 a K-168 (L-4 Grasshopper). Následuje nová éra pluku, v rámci které je přezbrojen na hlavní typ, licenční bitevníky Avia B-33, zvaný Kombajn, které vycházely z letounu Iljušin Il-10, následovníka úspěšného válečného Il-2 Štrumovik. Využívají se rovněž typy S-199 Mezek a několik standardních cvičných typů. 45. dpzlp se stal v 50. letech jakýmsi odkladištěm pilotů z jiných pluků, kteří při přechodu na proudovou techniku nebyli dostatečně kádrově spolehliví, nebo zdravotně či věkem způsobilí. Naopak ti vyhovující často odcházeli ke stíhacímu pluku. Pluk měl sice po většinu svého dlouhého trvání mateřskou základnu v Plzni, ale přechodně byl v letech 1951 až 1952 umístěn v Klecanech. K jeho zrušení

¹¹⁶ B-0111 a výše (1. letka), B-0211 a výše (2. letka), B-0311 (3. letka) a B-0411 (4. letka – ve Zvolenu).

¹¹⁷ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/Letecky-pluk-51-1950-1951-t123611>. [citováno 2024-02-07].

¹¹⁸ *Vrtulník.cz*. Online. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz/mil/41.lp.htm>. [citováno 2024-01-12].

¹¹⁹ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/topic/view/53203/Letecky-delostrelecky-pluk-45-1950-1951>. [citováno 2024-04-13].

došlo až 1. října 1969! To již ale, konkrétně od roku 1958, působil z jiného plzeňského letiště Líně a používal také proudovou techniku MiG-15 bis R. V 60. letech jimi byla vyzbrojena 1. a 2. letka. Poslední 3. letka, tak říkajíc nespolehlivá, létala stále na B-33, ale postupně byla i ona přezbrojena na proudový typ Aero L-29 Delfin, včetně verze L-29 R Oko. U pluku létaly také vrtulníky Mi-1 a Mi-4. Vzhledem k charakteru služby byly osádky pluku zpravidla dvoučlenné – pilot a pozorovatel (kromě typů S-199 a MiG-15, které byly jednomístné). V Líních působily již 3 operační letky, proto byl také na línském letišti, co do počtu létajícího personálu, početnějším plukem, než 5. slp, který je s letištem Líně zejména spojován. Pluk byl nakonec zrušen z politických důvodů pro otevřené vyjádření nesouhlasu se sovětskou okupací a nahradil ho odřad 47. průzkumného leteckého pluku z Pardubic (VÚ 8863) s názvem 3. letka taktického průzkumu.¹²⁰ Ten zde působil až do 90. let. Zajímavé svědectví doby normalizace o udávání ze strany některých příslušníků pluku a následném zatýkání uvádí bývalý letec pluku Meta Lengál, který se stal jednou z obětí očisty právě na základě udání: „Úplně mě zdrtil závěr „žalování“ u funkcionáře 1. letky a technika, kteří StB do protokolu uvedli: „Doufám, že za tuto službu vlasti budu mimořádně povýšen a dostanu vyšší funkci!“¹²¹ Postupně se po mjr. Mejdovi stali veliteli pluku: mjr. Jiří Cígler, mjr. Jan Kotyza, pplk. Antonín Matiašek a pplk. Karel Voráček.

Krátce od 1. června 1951 v Plzni na Borech působil také 18. LETECKÝ STÍHACÍ PLUK (VÚ 9668), který zde byl při přechodu stíhacích pluků na proudovou techniku sestaven rovněž z takzvaně nespolehlivých pilotů, podobně, jako tomu bylo v případě 45. dpzlp. Protože byl pluk nespolehlivý, létalo se u něho na standardním pístovém stíhači S-199 Mezek. V Plzni působil do 1. listopadu 1953, kdy se přesunul do Pardubic.

4.5.7 Pozemní útvary letectva

Jedná se o vojenská tělesa, která organizačně zajišťovala zázemí pro působení výkonných letců na jednotlivých vojenských letištích a dalo by se tedy říci, že se jednalo o tělesa servisní či zabezpečovací. V Plzni to byla LETECKÁ ZÁKLADNA 6 (VÚ 5445, VÚ 6991), která vzniká z původní Letištní perutě 6. Byla součástí Velitelství I. leteckého okruhu (před tím Velitelství leteckých základen 1. oblasti a následně 1. letecké technické divize). Jednalo se tedy o útvar spadající pod Velitelství leteckého týlu. Od ledna 1951 se těleso postupně přejmenovává nejprve na 6. leteckou základnu a následně 6. letištní prapor. To je další důkaz o neskutečně

¹²⁰ Válka.cz. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/topic/view/95666>. [citováno 2024-04-13].

¹²¹ LENGÁL, Meta. *Sloužil jsem u "pětačtyřicítky"*. Cheb: Svět křídel, 2000. 247 s. ISBN 80-85280-65-5, s. 21.

chaotické organizaci v našem poválečném letectvu. Je opravdu těžké se v organizaci letectva tohoto období orientovat. Mezi hlavní činnosti LZ 6 patřila také evidence veškerého materiálu používaného leteckými pluky. Od roku 1949 používají letecké základny také vlastní označení několika málo letadel využívaných pro plnění svých úkolů. V Plzni nesla označení písm. K. LZ 6 obhospodařovala všechny plzeňské letecké pluky. V jejím velení se hned v prvních letech existence vystřídal několik důstojníků: škpt. let. Frühauf, mjr. let. Tomšovský, mjr. let. Nechutný, pplk. let. Fuksa, pplk. let. Brych, mjr. let. Janšta či mjr. let. Šrom.

Historie LZ 6 však sahá ještě do doby před osvobozením, kdy v Plzni vzniká vůbec první československý vojenský útvar, 1. ASISTENČNÍ LETKA. Toto vojenské seskupení není uvedeno v žádných oficiálních dokumentech M.N.O., přestože se jednalo o vůbec první československou vojenskou jednotku na našem území. Jeho existenci doložil můj konzultant, letecký badatel Ladislav Vítík, přímou svědeckou výpovědí dnes již nežijících bývalých členů Letky voj. Oldřicha Kovářika a voj. Vladimíra Havla. Osobní dokumenty p. Kovářika, dokladující existenci Letky, jsou přílohou této práce. Zformovala se v průběhu plzeňského povstání dne 5. května 1945 na vyzvu člena Z.A. Jana Štorka z bývalých členů aeroklubu sdružených kolem jeho předposledního předsedy Ing. Františka Schovánka. Složena byla také z několika vojenských letců pod vedením škpt. Ing. Frühaufa, který se stal jejím velitelem. K Letce nastoupilo na 150 dobrovolníků. Sídlo měla v Rašínově domě ve Škroupově ul., dnešním krajském úřadu. Zástupcem Letky se stal bývalý pilotní učitel Z.A. pan Otakar Seyček. Jejím prvním bojovým úkolem po osvobození Plzně bylo vyslání dvou autobusů s 54 příslušníky Letky na pomoc Pražskému povstání. Této skupině veleli por. Václav Matějka a čet. Vladimír Volf. Letka ve dnech 7. až 10. května 1945 bojovala spolu s příslušníky 2. policejního revíru v Josefské ulici proti přesile vojsk SS, která se snažila prorazit do Starého města. Barikáda nakonec padla, zabit byl dobrovolník Rudolf Sokol a další dva byli těžce raněni. Z nepřátelského obklíčení se Plzeňané dostali až na zásah Vlasovců. Po splnění úkolu a návratu do Plzně se dobrovolnická základny 1. AL rozrůstá a velitelství se přesouvá do kasáren v Kaplířově ulici. Věrna svému názvu Letka asistuje americkým osvoboditelům při odvádění německých zajatců, zabraňování újezdům Němců z města či vyklízení vojenských objektů po Němcích. Záhy dochází k přejmenování 1. AL na LETIŠTNÍ PERUŤ I. ČS. VOJENSKÉHO LETECKÉHO ÚTVARU V PLZNI, jejímž velitelem je jmenován por. Otakar Seyček. Ta obnovuje radioprovoz, uvádí do provozu meteostanici na letišti a nakonec zajišťuje přijímání amerických letounů s potravinami, léky a dalším zbožím. Také střeží letiště a zajišťuje opravy amerických letadel. S největší pravděpodobností potom

příslušníci této perutě přechází pod shora uvedenou jednotku pozemního letectva, Letištní perut' 6 a následně Leteckou základnu 6. Existenci 1. AL zmiňuje také Foud, který však uvádí název 1. LETKA ASISTENČNÍHO PLUKU PLZEŇ.¹²²

LETIŠTNÍ SPRÁVA PLZEŇ (VÚ 3258) zajišťovala veškeré síly a prostředky pro zajištění letového provozu, správu objektů a letištní plochy jako takové. Tyto úkoly plnila samostatně, bez ohledu na to, který pluk na letišti zrovna sloužil. Avšak tam, kde působily letecké pluky, se od března 1946 stávají také letištní správy součástí leteckých základen, aby se z nich v roce 1951 opět staly samostatné útvary. Následně se těleso označuje jako 6. letištní správa Plzeň.

Po počátečních sporech o to, kdo bude provozovat původně jednotnou povětrnostní službu pro civilní i vojenský letový provoz bylo nakonec roku 1948 rozhodnuto, že letectvo bude provozovat povětrnostní službu vlastní, jako součást Velitelství leteckého týlu. Povětrnostní stanice byly budovány v rámci leteckých základen a centrálně potom spadaly pod Hlavní povětrnostní ústřednu podřízenou Velitelství letectva. Hlavním cílem bylo zbudovat síť povětrnostních stanic, hlídek a později i družstev, k zajištění letového provozu sběrem dat od jednotlivých stanic a vyhlásováním zpráv o povětrnostních podmínkách a předpovědí. V Plzni působila POVĚTRNOSTNÍ STANICE PLZEŇ, později Povětrnostní družstvo Plzeň, v podřízenosti Povětrnostní ústředny I v Praze Kbелích.

¹²² FOUĐ, Karel. *Křídla nad Plzni: 85 let letectví na Plzeňsku*. Plzeň: NiKo, 1995. 11 s., s. 3.

5. NÁSTUP ÉRY PROUDOVÉ V 50. LETECH

Počátkem 50. let dochází k zásadní změně v pojetí letectva. Zejména z politických důvodů bylo urychleně budováno takové letectvo, které za využití moderní proudové techniky, radiolokačních zařízení a navádění na cíl pozemními leteckými operačními středisky bude schopné účinně zasahovat na západní hranici. Dokonaná očista letectva od západního elementu umožnila komunistickému režimu dosadit si do velení letectva a jednotlivých pluků své oddané lidi a svěřit jim tuto novou moderní techniku k plnění nových úkolů. Jak dále uvádí mjr. František Grznár, první velitel 5. slp: „V roce 1951 přistupuje MNO k náročné reorganizaci, která se dotýká i našeho útvaru, do té doby složeného z převážné většiny ze západních letců. Reorganizace je prováděna podle sovětského vzoru a dochází ke sjednocování struktur řízení a velení. Kádrově je postaven pluk z výlučně mladých pilotů a příslušníků štábu, kteří byli vyřazováni po roce 1945.“¹²³

Původně bylo uvažováno o vlastní výrobě proudových Messerschmittů 262A (S-92/CS-92), které byly úspěšně testovány a vyrobilo se jich po válce kolem 10 ks. Tento záměr byl však z ideologických důvodů zavrhnut, neboť bylo třeba zbavit se nejen techniky britské, ale také německé. V únoru 1950 byla na zasedání ÚV KSČ přijata tzv. zbrojní tříletka na roky 1951–1953. „Ta měla zajistit urychlené vyzbrojení armády novými zbraněmi a technikou, vyráběnou většinou naším zbrojním průmyslem podle sovětských licencí s cílem dosáhnout toho, aby československá armáda byla na konci roku 1954 vyzbrojena a připravena k vedení aktivní obrany podle tehdejší sovětské vojenské vědy.“¹²⁴ Dodán byl ze SSSR nejprve 1 ks Jakovlev Jak-17 (S-100), následně 12 ks Jakovlev Jak-23 (S-101) k plánované licenční výrobě, než bylo definitivně rozhodnuto o dodávce a masové licenční výrobě tehdy nejmodernějšího Mikojan-Gurjevič MiG-15 (S-102) a dvoumístného MiG-15UTI (CS-102), takzvané spárky. Licenčně byl od roku 1952 vyráběn v závodech Aero a Rudý Letov.

První proudová stíhací letka vznikla 1. října 1950 na letišti Mladá u Milovic a nesla označení Stíhací letka 5. Ta byla následně v rámci potřeby výcviku velkého množství pilotů na novou techniku transformována do Proudového výcvikového střediska letectva v Olomouci. V našem letectvu působilo v 60. letech následujících devět stíhacích leteckých pluků: 1. slp České Budějovice, 3. slp Brno, 4. slp Pardubice, 5. slp Líně, 7. slp Piešťany,

¹²³ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s, s. 16.

¹²⁴ LORENC, Miroslav – ROGL, Stanislav. Zrušená křídla: poznámky k československému a českému vojenskému letectvu v letech 1989 až 1994. Olomouc: Votobia, 2000. 379 s. ISBN 80-7198-405-1, s. 132.

8. slp Mošnov, 9. slp Bechyně, 11. slp Žatec a 17. slp Hradčany. Proudové stíhače ale působily také u smíšených leteckých pluků, jakým byl například 30. sbolp v Hradci Králové, 6. sbolp v Přerově či 28. sbolp v Čáslavi. Již v průběhu 60. let dochází k rušení některých stíhacích leteckých pluků a to 3. slp, 7. slp a 17. slp.

5.1 Letiště Dobřany/Líně

Ačkoliv první proudové stíhací letouny typu MiG-15 byly pro svojí stále ještě nízkou hmotnost schopné improvizovaného přistání i vzletu z travnaté plochy, bylo jasné, že do budoucna bude nezbytně nutné zbudovat betonové VPD. Proto se již v roce 1950 započalo s výstavbou letiště zcela nového, nepříliš vzdáleného od Plzně. Název letiště se v některých zdrojích uvádí jako letiště Dobřany, jinde jako letiště Dobřany/Líně, letiště Líně, letiště Líně u Plzně nebo letiště Plzeň-Líně. Označení Dobřany neslo toto letiště ve vojenských archivech až do 60. let. Poté je uváděno zpravidla jako letiště Líně.¹²⁵ Historii tohoto vojenského letiště dodnes připomíná nedávno rekonstruovaný pomník s letounem MiG-19PM trupového č. 1045 v prostranství před mateřskou školkou v Líních. Jak uvádí Jakub Vilinger: „*V minulosti byl stroj téhož typu a trupového č. 1044 vystaven přímo před branou zaniklého plzeňského výstaviště, tedy tam, kde dnes stojí obchodní dům Piazza.*“¹²⁶ Prokazatelně zde byl umístěn ale také jiný stroj, totožný typ č. 0943, který je vyobrazen na fotografii v příloze této práce.

V době výstavby línského letiště měla betonová vzletová a přistávací dráha rozměry 60 x 2000 m. v roce 1976 je vybudována betonová pomocná a pouze vzletová dráha rozměrů 1400 x 20 m. Ta však nebyla souběžná se stávající VPD, ale nacházela se v rozptylovém prostoru RP 1 u Nové Vsi, tedy severovýchodně od letiště. Byla kratší proto, že se při vzletu počítalo s použitím přídavných startovacích raket. Říkalo se jí proto startovka nebo také sprdovka, podle typu použitých startovacích raket SPR, které byly odhozeny krátce po startu. K roku 1976 je dokončena výstavba z odolnějších betonových úkrytů pro letadla (ÚL) v celkem třech rozptylových prostorech (RP) u letiště, každý o dvanácti úlech. Výstavba RP probíhala již od roku 1972 a zahrnovala nejen samotné úly včetně přístavků pro uskladněný munice, PHM a dalšího vybavení, které umožňovalo plné vyzbrojení letadel na tři bojové vzlety, ale také veškeré zázemí čítající pro každý z RP provozní budovu pro příslušníky (ILS), včetně kanalizace, odvětrání a dalšího vybavení, podzemní velitelské stanoviště (VEZÍK), kde se

¹²⁵ MERHOUT, Jaromír et al. *Líně – 900 let: historie známá i neznámá*. Plzeň: NAVA, 2017. 117 s. ISBN 978-80-7211-509-9, s. 60.

¹²⁶ MERHOUT, Jaromír et al. *Líně – 900 let: historie známá i neznámá*. Plzeň: NAVA, 2017. 117 s. ISBN 978-80-7211-509-9, s. 60.

nacházelo plukovní velitelské stanoviště (PLESA), tři úkryty živé síly pro každý z rojů letky (ÚŽETY), další tři pro příslušníky letištního praporu, dva úkryty pro cisterny a tahače a dva úkryty pro záložní zdroj energie. Veškeré části RP měly telefonické či světelné spojení s VEZÍKEM. V době od dubna do listopadu roku 1983 byla potom hlavní VPD prodloužena na obou koncích, před vstupním prahem (označeným tzv. zebrou) o 250 m a za koncovým prahem o 200 m, čímž její délka vzrostla na 2450 m. Radiový volací znak letiště byl Detektor.¹²⁷ Poté, co armáda v průběhu 90. let prakticky přestala letiště využívat, je vedeno také jako letiště civilní mezinárodní neveřejné s označením LKLN. Již řadu let ho má od Armády ČR v pronájmu společnost Plane Station Pilsen s.r.o. a to přes vleklé soudní spory.

5.2 5. stíhací letecký pluk

Tento pluk zanechal nejvýznamnější stopu v historii letectva v Plzni, neboť se jedná o vůbec nejdéle existující útvar letectva na Plzeňsku. Původní Letecký pluk 5 je od ledna 1951 přejmenován na 5. letecký stíhací pluk, který náleží do 3. letecké stíhací divize nově s velitelstvím právě v Dobřanech, kde se dostavuje nové letiště. Příslušníci pluku absolvují přeškolení na proudovou techniku v Milovicích a v dubnu 1952 se vrací na ještě nedokončené letiště Dobřany/Líně s prvními čtyřmi Migy-15 (S-102). Ihned se stávají součástí systému protivzdušné obrany státu. Ovšem to již v souvislosti se sovětskou doktrínou priority ochrany západní hranice. Pluk po materiální stránce a provoz letiště jako takového zabezpečuje 18. LETIŠTNÍ PRAPOR (VÚ 2494). V roce 1952 je zázemí letiště teprve ve výstavbě, ale 5. slp přesto ihned zahajuje činnost v souvislosti s hotovostní ostrahou státní hranice, kterou před tím od listopadu 1949 vykonával také na borském letišti. To však ještě na kvalitativně daleko horších strojích S-199, které nedosahovaly ani výkonnosti strojů z konce druhé světové války. Proto také západní narušitelé, až do nasazení sovětské proudové techniky, mohli poměrně v klidu narušovat náš vzdušný prostor. Západní letectva byla totiž již dříve vyzbrojena proudovou technikou. Na naší hranici se jednalo především o typy F-84 Thunderjet a F-80 Shooting Star. Také v oblasti radiolokace naše letectvo za západem výrazně zaostávalo, vývoj byl teprve v plenkách a systém PVOS byl stále závislý na pozemních vidových hláskách s omezením činnosti PVOS na denní dobu a dobré povětrnostní podmínky. Nasazením 5. slp do hotovosti se síly vyrovnávají a zanedlouho dochází k prvním ostrým střetům a také sestřelení amerického letounu. K pluku postupně přicházejí také výkonnější MiG-15bis, značené v našem letectvu jako S-103. Jednalo se mezi piloty o velmi oblíbený stroj. Příchod nové revoluční

¹²⁷ MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 25.

techniky měl však i své stinné stránky. Po dobu služby S-102 a odvozených verzí, spárky CS-102 a S-103, na tomto typu u nás zahynulo 140 pilotů!¹²⁸ K tomu je třeba uvést, že vesměs mladí a nezkušení piloti, ale stejně tak i příslušníci pozemního personálu, se s touto novou technikou teprve seznamovali.

Pluk využívá kromě mateřského letiště také letiště záložní. Jedno z nich v nedalekých Kralovicích na Severním Plzeňsku mělo dokonce ještě travnatou plochu a bylo tedy využíváno pouze po dobu služby MiG-15. Pozdější typy vyžadovaly již VPD betonovou. Ta byla na dalším záložním letišti v Hořovicích či v jihočeské Blatné-Tchořovicích. Další polní letiště bylo v Erpruzicích na Stříbrsku. Jak již bylo uvedeno, prvním velitelem 5. lsp se stává mjr. František Grznár. Z jeho vzpomínek mě zaujala také další pasáž, ve které se vyjadřuje k pevné morálce letců u jeho pluku a dodává, že k této přispívali také samotní američtí letci svými provokativními přelety hranice: *„Počínaje velením útvaru, až do posledního technika, všichni hořeli takovým zvláštním ohněm třídni nenávisti a snahy dokázat, že si nikdo nemůže dovolit kdy chce a jak chce narušovat náš vzdušný prostor. Piloti sami vyhledávali narušitele, aby dokázali svou bojovou připravenost.“*¹²⁹ A ta byla prokázána velmi brzy. *„K bojové morálce mladých letců přispívalo zpočátku jistě také jakýsi pocit profesního pokoření ze strany tehdy technicky vyspělejší americké strany. Tito mladí lidé působili v permanentním stavu přísného utajení, bojové psychózy a intenzivního politického působení, využívajícího i případy narušování čs. vzdušného prostoru americkými letci, v kontextu tehdejší mezinárodně politické situace“*.¹³⁰

K prvnímu sestřelení amerického letadla došlo dne 10. března 1953 pilotem por. Jaroslavem Šrámkem, který plnil úkoly výcviku ve dvojici s por. Milanem Forstem v prostoru Merklín, Stod a Přeštice. Kolem 11.00 hod. si u Merklína povšimli pod sebou dvou narušitelů mířících pravděpodobně nad Plzeň. Migy měly převahu výšky, tedy i rychlosti, a momentu překvapení, neboť američtí piloti si jich zprvu nevšimli. Incident skončil nakonec úspěšným sestřelem amerického stroje F-84E Thunderjet ze základny 53. FBS (stíhací a bombardovací sq) ve Fürstenfeldbruck. Pilotem por. Šrámkem v kokpitu svého MiG-15 č. NO-37 byla v prostoru 18 km jihozápadně od Plzně na americký stroj vypálena první dávka, která prostřelila palivovou nádrž v křídle, ze které začalo vytékat palivo. Druhá dávka měla být

¹²⁸ REŽŇÁK, Libor. *Ocelový hřebec MiG-19 a československé letectvo 1958–1972*. Cheb: Svět křídel, 2008. 583 s. ISBN 978-80-86808-45-1, s. 70.

¹²⁹ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 18.

¹³⁰ MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 139.

vypálena při dalším pronásledování poškozeného amerického letounu těsně před hranicí s Německem. Po této dávce začal letoun hořet a zřít se v prostoru vrcholu Falkenstein na německé straně. Americký pilot Warren G. A. Brown se naštěstí katapultoval. Zcela odlišně však hodnotila sestřel americká strana, která trvala na tom, že jejich letoun byl sestřelen až v prostoru nad německým Chamem, přičemž Thunderjet neměl vůbec opustit vzdušný prostor Německa. Druhý stíhač byl pronásledován por. Forstem, ale v nízké oblačnosti se mu podařilo uniknout. Často docházelo z obou stran k neúmyslným přeletům státní hranice v důsledku ztráty orientace, za což se občas jedna či druhá strana omluvila, jiné případy zas byly popřeny. Ať se situace odehrála tak či onak, jednalo se o vůbec první poválečný sestřel cizího vojenského letadla naším letectvem. To vše v době, kdy se obě strany vlastně připravovaly na případnou třetí světovou válku a československé letectvo stálo v první linii.

Následuje také další incident ze dne 12. března 1954 v 15.56 hod. Jak se uvádí v publikaci autorů Martínka a Beka: *„Dva americké dvoumotorové pístové bitevníky či bombardéry se zadním a horním střelištěm, jejichž typ nebyl pilotem identifikován, vnikly na naše území poblíž Domažlic. Pokračovaly směr Jáchymov a následně zpět na jih. Stíhač s MiG-15bis npor. Zdeněk Voleman z 5. lsp byl vyslán pozdě a oba letouny dostihl až nedaleko od státní hranice, v prostoru mezi Planou a Bělou nad Radbuzou. V časové tísní patrně bez výzvy, ačkoliv oficiální československé zdroje informují o odpálení světlice a marné výstražné palbě, zahájil ihned zteč. Třemi dávkami z kanónů NR-23 vypálil postupně na oba stroje, čímž vyplýval veškeré střelivo. Kanón ráže 37 mm se chybnou manipulací pilota nespustil. Z jednoho stroje se začal valit dým a druhý se zakymácel a klesal. Oba stroje se potom měly ztratit z dohledu pilota MiG-15 v mracích. O sestřelení jednoho a nouzovém přistání druhého stroje měla následně informovat pouze stanice Svobodná Evropa. Nebyl však pořízen záznam z fotokulometu, neboť ten se dle svědectví Z. Volemana rovněž zasekl. Proto je sestřel těchto letounů dodnes opředen tajemstvím. Existují rozpory ve výpovědi Volemana, v oficiálních československých zdrojích a vyjádření americké strany. Předpokládá se, že se mohlo jednat o letouny námořnictva typu Douglas AD-4 Skyrider z letadlové lodi USS Randolph, které toho dne prováděly cvičný útok na cíl v Německu.“*¹³¹

To již pluku velel kpt. Pavel Beckovský. K 1. listopadu 1954 je pluk naposledy přejmenován na 5. stíhací letecký pluk. Vzdušný prostor nenarušovala jen vojenská letadla. Zakročovalo se rovněž proti balonům, které plnily výzvědné úkoly a také shazovaly tzv. štvavé

¹³¹ MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. lsp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 141–145.

letáky, namířené proti tehdejšímu komunistickému zřízení. Zasáhnout tyto statické cíle střelbou bylo mimořádně obtížné, proto se často srážely křídly či vrtulí k tomu určených letounů, zejména typu C-2. Občas bylo takto sraženo i několik desítek balonů za jediný den. Tyto balóny zároveň představovaly nemalé nebezpečí pro civilní letový provoz. Pluk se v 50. letech pyšnil také první proudovou pilotkou, byla jí npor. Eleonora Bačová. V roce 1958 velel pluku mjr. Vladimír Borský. Tou dobou se část pilotů přeškoluje na nový typ stíhače MiG-19S, na který byl pluk urychleně přezbrojován. V našem letectvu nesl typové označení S-105 a byl, stejně jako předchůdce MiG-15, vyráběn u nás licenčně, konkrétně v podniku Aero Vodochody, respektive Středočeské strojírny n. p. O rok později k pluku přichází také verze s radiolokátorem MIG-19PM. MiG-19 byl první nadzvukový proudový stroj našeho letectva. Ve stejné době se nadřízené velitelství 3. STÍHACÍ LETECKÉ DIVIZE přesouvá z Dobřan/Líní do Žatce. Pro úplnost dodávám, že ve stavu letectva bylo také 24 ks přepadových podzvukových MiG-17PF a 2 ks verze MiG-17F. Ty však nikdy nesloužily v Líních.¹³²

V první polovině 60. letech na pozici velitele pluku působí pplk. Viktor Augustýn a mjr. Josef Dohnálek. Pluk od září 1964 spadá jako útvar frontového letectva nově do podřízenosti 1. STÍHACÍ LETECKÉ DIVIZE S VELITELSTVÍM V BECHYNI, pod kterou dále spadají 4. slp Pardubice a 9. slp Bechyně. 1. sld je podřízena 10. LETECKÉ ARMÁDĚ V HRADCI KRÁLOVÉ. 5. slp má na starost ostrahu nejdelší části západní hranice od Chebu po Volary. Jako pluk frontového vojska je sice nově podřízen 1. sld, svojí dislokací je však nadále předurčen také k plnění úkolů PVOS a v rámci plnění úkolů hotovostního systému trvá podřízenost 3. divizi PVOS v Žatci. Naše letectvo po počátečních těžkostech v 60. letech již patří k těm nejlepším na světě jak po stránce výzbroje, tak i pilotního výcviku. Počátkem 60. let v Líních působí 1. letka MiG-15, 2. letka MiG-19S a 3. letka přepadových MiG-19P a PM.¹³³ Spíše zajímavostí potom je, že od r. 1965 jsou zrušeny modré stejnokroje letců, kterými se do té doby odlišovali od zbytku vojska.

Dochází také k dalšímu sestřelu. Stalo se tak v 3. října 1963 v 16.55 hod. a měl ho na svědomí pilot por. Jan Foks s MiG-19S. „*Sestřelen byl civilní letoun Cessna 150 německé imatrikulace, jehož pilot nereagoval na výzvy k přistání. Totožnost pilota nebyla zjištěna a*

¹³² REŽŇÁK, Libor. *Ocelový hřebec MiG-19 a československé letectvo 1958–1972*. Cheb: Svět křídel, 2008. 583 s. ISBN 978-80-86808-45-1, s. 222.

¹³³ REŽŇÁK, Libor. *Ocelový hřebec MiG-19 a československé letectvo 1958–1972*. Cheb: Svět křídel, 2008. 583 s. ISBN 978-80-86808-45-1, s. 197.

*dosud nebyl dokument o incidentu odtajněn. Por. Foks, v jiných zdrojích uváděn jako Fox, byl za tento počin mimořádně povýšen do hodnosti majora a záhy od 5. slp odchází.*¹³⁴

V druhé polovině 60. let velí pluku dále pplk. Karel Šebek. Ten nastupuje v roce 1968 poté, co je z funkce odvolán pplk. Dohnálek. Bylo to politické rozhodnutí v době po sovětské okupaci letiště. Je třeba také uvést, že personál letiště Líně, alespoň tedy jeho velká část, s okupací vyslovil nesouhlas a dokonce se dopustil i sabotáže, když vyřadil z provozu radiotechnická zařízení, aby Sověti nemohli v Líních přistát. To způsobilo, že letiště okupovaly první dny pouze pozemní jednotky. Jiní příslušníci pluku naopak aktivně kolaborovali. Ti si samozřejmě polepšili, neboť tvořili takzvané zdravé jádro strany.¹³⁵ V následné době normalizace dochází k další vlně kádrových čistek v armádě. Po pplk. Šebkovi se stává v roce 1969 velitelem pplk. Ing. Karel Voneš. V té době létají u 5. slp dvě letky MiG-19S a dvě letky MiG-19PM. MiG-15 je z výzbroje stíhacích pluků již zcela vyřazen a zůstávají jen jednotky kusů spárek MiG-15UTI pro účely přezkušování u pluku. I ty jsou ale v říjnu 1969 nahrazeny prvním proudovým letounem české konstrukce i výroby, legendárním L-29 Delfin. Současně na letišti stále působí 45. dpzlp, se kterým se 5. slp dělil o tzv. letové dny. 45. dpzlp má dvě letky L-29R Delfin, které rovněž postupně nahrazují dosluhující spárky MiG-15UTI, a jednu letku MiG-15bis. Z uvedených dvou letek Delfinů se následně po zrušení 45. dpzlp sestavil odřad 47. pzp.

Kádrová nespolehlivost byla důsledkem propouštění i v 70. letech. Propuštění byli i někteří piloti, kteří nesplnili svojí služební povinnost. Například dne 27. října 1970 mjr. Václav Bartoš na svém MiG-19 nechal uniknout narušitele, neoznačený vojenský vrtulník UH-1 Huey v prostoru nad Stodem. Bartoš to následně zdůvodnil tím, že přes opakovaný dotaz neobdržel od stanoviště PVOS rozkaz k sestřelení. Následně mu bylo vytknuto špatně rozhodnutí stroj nesestřelit. Svojí roli sehrálo jistě také to, že odmítl odvolat nesouhlas se sovětskou okupací. Jelikož se záznam radiového provozu s velitelstvím PVOS záhadně ztratil, musel od armády odejít. Pravděpodobně z vyšetřování pochází tato zpráva: „Při zachycení narušitele dostal rozkaz k sestřelení, který však nesplnil a pouze provedl „střelbu“ fotokulometem. Při vyhodnocování a dokazování jeho viny nezapnutí zbraní vybuchl, že „nebude koukat, jak z toho vrtulníku budou padat lidi“.“¹³⁶ Z přepisu Bartošových vzpomínek mě zaujalo jeho vyjádření

¹³⁴ MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 146.

¹³⁵ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 23.

¹³⁶ LORENC, Miroslav – ROGL, Stanislav. *Zrušená křídla: poznámky k československému a českému vojenskému letectvu v letech 1989 až 1994*. Olomouc: Votobia, 2000. 379 s. ISBN 80-7198-405-1, s. 138.

k členství v KSČ, kdy uvádí: „*Nastoupil jsem k letecké přípravce v roce 1951 jako dělnický kádr. V té době jsem byl pochopitelně také v komunistické straně, bez toho bych se k práci stíhače nedostal.*“¹³⁷ Toto vyjádření ale příliš nekoresponduje s příběhem mjr. Jaroslava Křížana, který je uveden v příloze. Major Křížan totiž, dle sdělení jeho syna, nebyl nikdy členem Strany. Nastoupil ke stíhacímu letectvu ve stejné době jako Bartoš a létal rovněž na MiG-19. Přestože nemohl dosáhnout vyšší hodnosti, než majora, ještě v první polovině 60. let zastával mjr. Křížan dokonce funkci velitele 3. letky u 5. slp.

Další mimořádnou událostí byl v roce 1971 případ kpt. Karla Fiedlera. Ten odstartoval z hotovosti s MiG-15bis k hlášení o úletu civilního letounu Zlín Z-226T Trenér československé imatrikulace OK-MUA. Fiedler dostihl letoun na úseku Rakovník až Cheb a asi 10 km od státní hranice hlásil, že na palubě vidí ženu a děti. Po neúčinné palbě se mu letoun schoval v mracích. Jednalo se o úlet známého bývalého mistra světa v letecké akrobacii a pilota ČSA Ladislava Bezáka s jeho rodinou do NSR. Bezák odstartoval z kladenského letiště dne 19. prosince 1971 a úspěšně přistál i s rodinou v Norimberku. Fiedlerovi se nepodařilo prokázat, že by cíl minul schválně, nicméně byl v tomto směru důsledně vyšetřován a o několik let později byl od letectva vyhozen. Je otázkou, zda skutečně minout chtěl, nebo se projeví bohaté Bezákovy zkušenosti a akrobatické umění, kterým znemožnil Fiedlerovi zasáhnout.

V letech 1970 až 1972 je pluk přeškolen na zcela nový typ MiG-21F (přesněji verze F-13). Velitelem pluku se stává pplk. Jaroslav Matyáš. Také MiG-21F se vyráběl licenčně v Aeru Vodochody, velká část u nás sloužících strojů MiG-21 však byla původní, sovětské produkce. To platí hlavně o dalších verzích, které se dovážely. 5. slp byl posledním stíhacím plukem, který byl na MiG-21 přezbrojen, což bylo dáno tím, že se stal sběrným letištěm pro Migy-19 vyřazované před přezbrojením na tuto modernější techniku. Migy-19 proto létaly právě zde a byly z nich ještě počátkem 70. let postaveny všechny letky, zatímco jinde se už dávno létalo na MiG-21. A byl to právě letoun trupového č. 1045, který je umístěn na památníku v Líních, který při symbolickém loučení tohoto typu při nízkém průletu nad letištěm narazil do antény radiovozu a jeho pilot musel nouzově přistát.¹³⁸ V roce 1971 došlo k výstavbě památníku padlým a vyznamenaným letcům pluku přímo v areálu letiště. Tomu dominoval rovněž vyřazený letoun MiG-19 trupového č. 0508.

¹³⁷ MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp.* Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 148.

¹³⁸ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 25.

Přibližně od konce 60. let jsou letouny pluku označovány na přídi barevnými poli ze znaku města Plzně s hlavou chodského hraničářského psa uvnitř. Jedná se o symbol jasně odkazující na hraničářské poslání pluku. Na nově dodaných MiG-21 je nad znakem doplněna rudá hvězda. V pozdějších letech tento znak z přídi letounů již mizí, vyskytuje se ve zmenšené podobě u štítku kabiny, nebo bývá na přelomu 80. a 90. let nahrazován hlavou hraničářského psa v odlišném provedení s nataženým krkem. Setkat se lze i s případy, kdy byla nastříkána pouze barevná pole znaku města Plzně. Blíže je tato symbolika vyobrazena v příloze. Od roku 1973 přichází k pluku také modernizovaná verze MiG-21MF a vrcholí výstavba betonových krytů letadel, tzv. úlů, k ochraně letounů v celkem třech rozptylových prostorech v blízkosti letiště. Jak již bylo uvedeno výše v roce 1976 je zbudována pomocná vzletová dráha o délce, takzvaná startovka. Dalšími veliteli se v průběhu 70. let stávají mjr. Josef Diblík, mjr. František Pavlík a koncem roku 1979 mjr. Michal Vondrušek. U pluku je toho roku zaváděna další verze, spárka MiG-21UM.

Tou dobou na letiště přichází také čerstvě vycvičený vojenský pilot 5. slp, tehdy poručík, dnes major ve výslužbě Ing. Václav Hosnedl.¹³⁹ Narodil se v Sušici, dnes žije v Třemošné u Plzně a letos mu bude 70 let. Pana Hosnedla jsem požádal o rozhovor. Nakonec jsme se za tím účelem setkali dvakrát, ve dnech 4. ledna 2024 a 5. dubna 2024. Oběma rozhovorům předcházelo neformální setkání již v únoru 2023. První rozhovor se svědkem byl spíše narativní, kdy jsem si teprve ujasňoval, jaká témata by bylo vhodné do této práce zahrnout. Měl jsem jen přibližnou představu, na co se budu pamětníka ptát. Další témata se teprve v průběhu rozhovoru nabízela. Po neformální schůzce jsem totiž zjistil, že pamětník je dosti komunikativní, a tak jsem se rozhodl nechat ho volně mluvit o jeho službě u letectva s případnými doplňujícími dotazy. Druhý rozhovor již byl polostrukturovaný, neboť témata jsem si prvním rozhovorem jasně ohraničil a také jsem měl doplňující otázky k tématům, o kterých jsme se bavili při první schůzce. Také bylo mým cílem být při druhém rozhovoru více konkrétní a nenechat pamětníka takzvaně příliš odbíhat od hlavního tématu. I tak každý z rozhovorů trval přibližně tři hodiny. Rozhovory jsem si nahrával, s čímž pamětník souhlasil. Následně jsem prováděl přepis nahrávek tak, abych co nejpřesněji vystihl ústní sdělení pamětníka.

Mjr. Hosnedl na úvod sdělil následující: „*Chtěl bych uvést, že jako vojenský pilot jsem se o spoustu věcí na letišti nezajímal a dnes po těch 30 letech mám problém vzpomenout si také*

¹³⁹ Pozn. autora: v použité literatuře se většinou píše jeho příjmení nesprávně jako Hosnédl.

na některá jména. Co se týče přímo mé činnosti letce, tak jsem sice po dlouhém hledání našel na půdě své letové zápisníky, ale je v nich uveden jen datum a např. výška letu, žádné bližší podrobnosti. Takže spoustu událostí, o kterých budu mluvit, nejsem schopen dnes již přesně datovat. Také nevím, jestli budu schopen odpovědět na všechny. Ohledně mé služby jsem byl v minulosti dotazován např. ze strany pana Ladislava Vitíka, takže o některých událostech je již pojednáno ve vydaných publikacích.“

Pana Hosnedla jsem se následně dotazoval k tomu, jak se vlastně k létání dostal a co vše musel absolvovat, než se stal vojenským pilotem. Odpověď byla následující: *„Vyrůstal jsem v Sušici. V roce 1969 mi bylo 15 let a zrovna jsem ukončil základní školu. Přemýšlel jsem, kam dál. Nikdy jsem si nekladal žádné cíle a vůbec jsem nepřemýšlel o kariéře vojáka, tím spíše letce. Rovněž nepocházím z vojenské rodiny. Vždy jsem inklinoval spíše k technickému zaměření, proto jsem se rozhodl pro studium Střední školy dopravní v Plzni, obor „mašinfira“. Jenže mí rodiče byli již starší a otec zrovna nastupoval do invalidního důchodu, takže rodina přišla o jeho příjem. Také byl problém s dojížděním a internátním ubytováním, které by jistě něco stálo. Proto jsem nakonec nastoupil do místního učiliště v Sušici, obor strojní zámečnick, s tím, že po škole nastoupím do podniku SOLO Sušice. V průběhu učení ale nastal zlom. Potkal jsem zde učitele, který se shodou okolností jmenoval také Hosnedl. Ten nám vyprávěl různé zkrky ze života, mimo jiné také o jeho službě u letectva, kde patrně sloužil. Navíc nás na škole lanářili posádkoví náboráři a znal jsem také několik lampasáků ze Sušice. Sice jsem nikdy nechtěl na vojnu, ale zároveň jsem se chtěl osamostatnit. Proto jsem se rozhodl, že zajdu na klatovskou posádku. Když zjistili, že nechci být přímo voják, nabídli mě další studium na leteckého mechanika, tzv. mechouše. Vzpomněl jsem si na toho pana učitele, který nám říkal, ať studujeme, dokud jsme mladí. A tak jsem na to kývnul, i když nejsem studijní typ. V té době jsem už byl odveden na vojnu a přišel mi povolávací rozkaz do VLU v Prešově na dvouletou důstojnickou školu, odbornost mechanik-zbrojář. Kdybych to věděl dříve, že to bude tak daleko, asi bych si to rozmyslel. V rámci výuky a praxe jsem se ve 2. ročníku VLU prvně dostal na letiště do Košic, kde začal přemýšlet o tom, že by se mi líbilo být vojenským pilotem. V Košicích bylo zároveň VLU pro piloty, tehdy ještě ne vysokoškolské. Po ukončení VLU v roce 1972 jsem již v hodnosti podporučíka nastoupil na letiště do Českých Budějovic. Zde byl tlak na naše další studium. Se mnou se počítalo na Vojenskou akademii v Brně, tedy vysokoškolské studium technických oborů. Ale mě to táhlo spíše k tomu létání. Navíc na VLU v Košicích nastoupil tou dobou Josef Šarina, můj spolužák ze Sušice. Podal jsem si žádost na pilotku v Košicích, ale velitel pluku plk. Kolouch tomu nebyl nakloněn. Řekl jsem mu tedy, že pokud mi nepovolí změnit*

obor, tak po 8 letech, až mi skončí služební závazek, odejdu do zálohy. Nakonec mi to bylo umožněno, ale musel jsem nejprve absolvovat zdravotní prohlídku v ÚLZ v Praze. Věci se změnily také v tom, že ta pilotka již nebyla učebním oborem. Musel jsem tedy nastoupit na VVLŠ SNP do Košic, před tím byla VVLŠ krátce v Brně.“

Dále jsem se pamětníka dotazoval, jakou roli hrálo u letectva členství v KSČ, zda byl jejím členem a jaký to mělo vliv na službu u letectva. Také na to, jaké má vzpomínky na očistu letectva v době normalizace a zda se ho nějakým způsobem dotkla. Mjr. Hosnedl odpověděl následující: *„Pochopitelně probíhalo kádrování. Kádrový profil jsem měl dobrý, neboť jsem pocházel z dělnické rodiny a neměl jsem nikoho z příbuzných na „západě“. V té době jsem zrovna vstupoval do KSČ, což sice nabízeli všem, ale rozhodně to nebylo samozřejmé a nikterak jednoduché. Musel jsem projít kandidátskou zkušební dobou a sehnat tři osoby z místa mého bydliště, které se za mě zaručily. Až zhruba po dvou letech jsem tedy vstoupil do KSČ. Jeden z důvodů pro můj vstup do Strany byl ten, že jsem měl tehdy přítelkyni ze Sušice, která studovala v Praze. Moc jsme se nevidali, takže v mém vstupu do Strany jsem spatřoval také určitou výhodu a naději, že se budeme vidat častěji. Chtěl bych ale říci, že rozhodně nebylo pravidlem, že vojenský pilot musel být členem KSČ. V každém případě členství ve straně umožnilo dostat se na ta nejvyšší místa u letectva a vlastně obecně ve společnosti. K očistě u letectva bych řekl asi to, že nás mladých se ta normalizační očista, která probíhala až tak v roce 1969 a 1970, nijak nedotkla, protože v době okupace nám bylo 15 let, takže jsme k tomu nemuseli zaujímat žádné stanovisko. Ti starší byli prověřováni, jak se chovali v roce 1968 a jaký mají k okupaci postoj. Pamatuji, že někteří stávající členové byli v době normalizace ze Strany vyloučeni takzvaně pro malou aktivitu, pro pasivitu v roce 1968, přesto dále sloužili. Dokonce někteří z nich si po tomto očistném normalizačním procesu následně opět zažádali o členství v KSČ a byli už po dvou letech do Strany znovu přijati. Možná ti, co byli radikálně proti okupaci, tak museli odejít v tom roce 1969 až 1970 z armády, ale to já nevím. Samozřejmě byl ale požadavek, nebo snaha, abychom ve straně byli všichni. Ale všichni nebyli. Z letců nás byla ve Straně naprostá většina, to spíš mezi mechaniky třeba někteří nebyli členy. No a po roce 1989 zas vyšel přímo rozkaz, že nesmíme být členy KSČ. Kdo neuposlechl, byl také od letectva vyhozen, takže jsem v roce 1990 ze Strany vystoupil.“*

O tom, že účast v KSČ měla zásadní vliv na uplatnění pilota ve velení letectva ČSLA, není pochyb. Ostatně o tom pojednává dopis mjr. Křížana, který je přílohou této práce. A co na toto téma píše odborná literatura? Režňák uvádí následující statistiku. *„V lednu 1961 bylo na velitelství divize 100% velení členy KSČ, stejně tak i u velitelství pluků. Z velitelů letek, kterých*

bylo 83, bylo členy KSČ 95%, z velitelů roje už jen 78% a z pilotů, kterých bylo 871, byl v KSČ již jen zhruba každý druhý.¹⁴⁰ To je tedy ještě stav k období před normalizací.

Dále jsem se mjr. Hosnedla dotazoval na kvalifikační požadavky vojenského pilota a systém školství a výcviku u letectva? „Do těch Košic jsem nastoupil v roce 1975 spolu s Luptákem a Bitalou. Jako jediní tři jsme měli pouze dvouletou důstojnickou školu. To byl ale velký handicap. Jednalo se totiž o výběrovou vysokou školu, kam nastupovali převážně studenti z civilu nebo ze Střední vojenské školy v Prešově. Zatímco já jsem tam nastoupil vlastně z učiliště, protože během důstojnické školy jsme příliš do školy nechodili a byli jsme spíše na letišti. Navíc jsem se jako důstojník armády, tehdy podporučík, musel zapojovat na vojenské škole do různých funkcí, např. velitele čety. Jako jediný z nás tři jsem nakonec školu zvládnul, ale první tři semestry, to byl očistec. Bylo například nutné mít středoškolské znalosti matematiky. Hodně mi pomohl spolubydlicí Josef Šuta, který přišel ze SVŠ v Prešově. Po těch třech semestrech začalo létání na cvičném proudovém L-29 Delfín. Každý kantor měl roj se čtyřmi žáky a prošli jsme si cyklem: pozemní příprava – okruhy – samostatný let. První letka měla L-29, druhá L-39 Albatros. Já jsem potom létal hlavně na novějších Albatrosech. Škola trvala čtyři roky a následně jsem byl v hodnosti poručíka a s inženýrským titulem přidělen k útvaru v Líních spolu s Herzigem, Petřekem a Fišerou. Bylo to v roce 1979. To jsme ještě neměli přidělenou žádnou pilotní třídu. Museli jsme nejdříve dokončit započatý nadzvukový výcvik na MiG-21 v Přerově. Ten trval necelý rok. Následně jsem se vrátil k pluku v Líních jako pilot 3. třídy a létal jsem u 3. letky na MiG-21F.“

Můj další dotaz byl směřován na organizaci leteckého pluku a jeho techniku. Mjr. Hosnedl uvedl: „Tehdy byla standardní praxe u leteckých pluků, že byly sestaveny tři letky. 1. letka byla plně vycvičená, většinou sestavená z pilotů 1. třídy, kteří drželi hotovosti a účastnili se rozhodujících cvičení. 2. letka byla taková přechodová a u 3. výcvikové letky létali piloti, kteří přišli ze školy. Ta sestávala také z instruktorů, kteří cvičili nováčky na 2. pilotní třídu. Každá letka měla dvanáct strojů (tři roje o čtyřech letadlech). Každá letka využívala svůj rozptylový prostor s ÚLy. V každém ÚLu byly jedna až dvě mašiny. Zprvu byly u pluku jenom MiG-21F, později byly u 1. a 2. letky MiG-21MF, přičemž u 1. letky létaly ty nejnovější stroje tzv. šedivky s celošedivým nástřikem. U 2. letky létaly MF stříbrné či kamuflované. Starší verze F u 3. letky byla stříbrná, aerodynamicky čistější, lehčí, akrobaticky zdatnější, ale zase neměla oproti MF radiolokátor a nebyla tak technicky vyspělá, tudíž měla např. vyšší přistávací rychlost. U každé

¹⁴⁰ REŽŇÁK, Libor. *Ocelový hřebec MiG-19 a československé letectvo 1958–1972*. Cheb: Svět křídel, 2008. 583 s. ISBN 978-80-86808-45-1, s. 114.

letky byla jedna spárka, tedy MiG-21UM ve dvoumístné verzi pro výcvik a přezkušování. U 3. letky byly spárky dvě. Dále byly u pluků jeden až dva letouny Aero L-29 či L-39, které plnily zejména úkoly kurýrní a výcvikové. V Líních byl jen typ L-29. Pluk patřil pod leteckou divizi v Bechyni, které velel plk. Diblík. Byli jsme spolu s Pardubicemi plukem stíhacího letectva frontového, které spadalo pod Velitelství letectva 10. letecké armády v Hradci Králové. Pak byly ještě pluky stíhacího letectva PVOS v Žatci a Českých Budějovicích, které byli blíže hranici a měly primárně zajišťovat ochranu západní hranice. Plnili jsme ale stejné úkoly jako PVOS, byli jsme rovněž zařazeni do systému hotovostního na ochranu státní hranice. A nejenom my, kromě Líní to byla ještě Bechyně a severní hranici potom zajišťoval pardubický pluk. Stíhací letectvo PVOS mělo navíc tzv. raketáky, tedy raketové vojsko protivzdušné obrany na ochranu velkých měst proti letadlům. My jsme plnili úkoly stíhacího letectva k ochraně hranice a pro případ války zejména k ochraně leteckých útvarů, zejména bombardovacích svazů, tak jak to známe z druhé světové války. Plnili jsme ale také další úkoly letectva stíhacího bombardovacího, operujícího v malých výškách pro podporu pozemního vojska. Bylo pouze pár vyzbrojených strojů L-29 v Českých Budějovicích a možná i v Žatci, které byly zařazeny do pohotovosti, aby zakročovaly proti pomalu letícím cílům. My jsme to sice cvičili i na MiG-21, ale v rámci manévrování ve vysokých rychlostech to bylo velmi problematické. V 80. letech začaly na naše území létat z Německa vrtulníky. V prosinci asi roku 1984 proto rozhodl bývalý československý kosmonaut a velitel letectva Remek, že proti vrtulníkům budou nasazeny vyzbrojené L-39 z Hradce Králové. Od té doby létaly dva hradecké L-39 také přímo z Líní. Současně byly do hotovosti proti těmto pomalým cílům stavěny také plzeňské vrtulníky Mi-24, které však neoperovaly ze základny na Borech, ale ze Zhůří na Šumavě a následně také z Mariánských Lázní (kopec Kříženeček). Každý pilot 5. slp měl přidělený svůj ÚL, letadlo a mechanika. To bylo ale jen tabulkově. Reálně jsem létal se všemi letadly a mechaniky. Bylo to lepší i z praktického hlediska, protože každá z mašin byla trochu jiná a bylo dobré si osahat všechny.“

Mjr. Hosnedla jsem se ptal také na to, jak probíhala služba v hotovostním systému PVOS, včetně případů narušení hranice. Pamětník vypověděl následující: „V hotovosti jsem byl mnohokrát vyslán proti narušiteli a do roku 1984 i proti pomalu letícím cílům, přestože jsem vlastně celou dobu zůstal v té 3. letce. Hotovost probíhala tak, že do ní byly připraveny dva ostré a dva záložní stroje MiG-21. V hotovosti byli dva piloti, oba seděli na baráku. Jednička musela mít stále oblečené kalhoty proti přetížení. V případě vyhlášení startu jsme museli do čtyř minut odstartovat. To probíhalo tak, že jednička vyběhla do mašiny a do 2 minut startovala,

nebo zůstala sedět v mašině a čekala na další pokyn ke startu. V mašině takto mohla čekat maximálně jednu hodinu, pak ho musela vystřídat dvojka. Tento hotovostní systém řídila velitelská stanoviště PVOS v Českých Budějovicích a Žatci, kde bylo hlavní velení PVOS. Já jsem v podstatě nikdy nevěděl, na jaký cíl jdu a jen mi byl dán pokyn z našeho liňského stanoviště, do jaké oblasti mám letět. Nad Starým Sedlem jsem potom přecházel na jiný radiokanál stanoviště PVOS. Pro nás to bylo navigační středisko NS-2 Stod. Když jsem letěl někam na sever nebo na jih, tak to byla další a další stanoviště PVOS, možná to byl také Kříženec u Mariánských Lázní, nevím přesně. Ta mi sdělila výšku a rychlost cíle a další instrukce. Popsat mohu jediný případ, kdy jsem navázal vizuální kontakt s cílem. Odehrálo se to v sobotu nebo neděli přes den, datum nevím.“ Dohledal jsem na základě materiálů od Ladislava Vitíka, že to bylo dne 29. srpna 1984. Narušitelem byl letoun Cessna 152 imatrikulace D-EMSC a k narušení mělo dojít v trvání 45 minut s přistáním narušitele v 17.48 hod. Prohlídkou letového zápisníku mjr. Hosnedla při rozhovoru jsme zjistili, že ten den jsou vykázány celkem čtyři lety. Mjr. Hosnedl uvedl, že si již blíže ten den nevybavuje, ale čtyři lety za den jsou hodně neobvyklé. Patrně to bude jeden z těch čtyř vykázaných letů OH (ostrá hotovost). „Vybavuji si, že bylo pěkné počasí a nad Starým Sedlem jsem dostal informaci, že v prostoru Mariánských Lázní letí malý letoun typu Cessna ve výšce 200 nebo 300 m. Ten jsem skutečně spatřil v oblasti nad rybníkem Regent. Byl to letoun Cessna žlutého zbarvení. Ze stanoviště PVOS jsem dostal pokyn, ať přečtu imatrikulaci letounu, což při jeho velmi nízké rychlosti 150 až 200 km/h a mé minimální rychlosti 600 km/h byl obrovský problém a musel jsem udělat minimálně tři otáčky, než jsem to vůbec přečetl. Dostal jsem pokyn, ať ho donutím přistát v Mariánských Lázních. V té rychlosti ale nebylo možné přidat se k němu do skupiny a vizuálně mu naznačit, aby mě následoval. Technicky také nebylo možné navázat radiové spojení. Letoun pokračoval dále na Teplou, pilot musel být zmaten, pravděpodobně zabloudil. Potom pochopil, že je asi něco špatně, když kolem něho dlouho kroužím, tak nakonec sám od sebe přistál na pole pod Teplou. Já jsem nahlásil polohu jeho přistání a dokonce jsem ještě viděl, jak k letounu přijíždí vozidla VB. Mě ale již docházelo palivo, tak jsem letěl domů a vystřídal mě někdo z Pardubic. Hned po té hotovosti jsem byl vyzván k podání vysvětlení. Vyšetřovačka StB měla tehdy kancelář v křídle borské věznice, kam jsem se k výsledku dostavil. Po sepsání protokolu jsem se dozvěděl, že kromě pilota, nějakého Němce, v letadle byla ještě nějaká žena. Ta při výsledku měla uvést, že letadlo pilotoval americký pilot. Nakonec se ukázalo, že to není pravda. Pilot patrně chtěl udělat na tu slečnu dojem. Ve skutečnosti to byl pilot německého aeroklubu, kterému patřil i letoun. Letadlo se asi po týdnu vrátilo do Německa. Jiný vizuální kontakt jsem za mojí službu neměl. Občas jsem zahlédl na druhé straně hranice

americké F-4 Phantom. Často jsme vzlétali, když se k naší hranici blížil americký průzkumný SR-71, který startoval z anglické základny. Ten bychom ale stejně nedostihli pro jeho vysokou rychlost až 3 Machy. Spousta startů byla na cíl, který se teprve na radaru blížil k naší hranici, ale nakonec změnil směr. Také jsme v rámci hotovostí létali jako doprovod státně důležitých letů. V hotovostním systému mohl sloužit pouze pilot 1. třídy, plně vycvičený a takzvaně v podmínkách. Služební život vojenského pilota je o tom, že se cvičí postupně na 3., 2. a 1. třídu a následně se výcvikem udržuje v podmínkách, aby měl například stále platné osvědčení pro noční lety apod. 3. třídu si pilot plnil u pluku, 2. třídu u bechyňské divize a 1. třídu u velitelství letectva, pro náš pluk to byl Hradec Králové. Do hotovostního systému se nastupovalo na 24 hodin a byli jsme zde v tzv. II. pohotovostním stupni až do doby pokynu ke startu. Po startu jedničky přecházela dvojka automaticky do režimu jedničky. Dvojka také střídala jedničku v případě, že bylo nutné čekat v mašině na start déle než jednu hodinu, pokud se např. cíl stále pohyboval v prostoru hranice. Pokud každý pilot udělal v jedné hotovosti tři lety (oba dohromady šest letů), museli být oba vystřídáni. Proto byli další 2 piloti doma v tzv. přílivu a museli být do 30 minut na letišti. Já jsem bydlel v Plzni na Slovanech, takže jsem v tom přílivu měl přehled o tom, kolik bylo už startů a kdy mi zhruba stáhnou na letiště. Migy totiž vzlétávaly směrem na Slovany, takže je bylo slyšet. Četnost vzletů byla různá a odvíjela se zejména od počasí. Standard byl jeden až dva lety za jednu hotovost. Někdy se nelétalo vůbec. Minimálně, zhruba tak 20x za rok, docházelo k vystřídání hotovostních pilotů. Mě vyhovovalo být v hotovostním systému, protože za to bylo více volna. Jenže jsem byl stále u té 3. letky, kde se nedržely tak často, asi jen 2 až 3 do měsíce. Takže jsem byl na letišti pořád, protože se musel dodržovat systém letových dnů, tedy jeden týden čtyři letové dny, druhý týden tři letové dny, včetně předběžných příprav a již zmíněných doplnění do hotovostí. Proto jsem si zažádal o přidělení k 1. nebo 2. letce, kde bylo více hotovostí a méně výcvikových povinností. Jenže to mi neschválili. Podle mého letového zápisníku jsem byl v hotovostním systému zařazen do roku 1985.“

Jak se vyvíjelo Vaše další působení u pluku po r. 1985, když jste přestal sloužit v hotovostním systému? „Následně jsem byl přeškolen na instruktora 3. letky a přestal jsem hotovosti sloužit. Jako instruktor jsem létal na dvou spárkách 3. letky, tedy na zadním sedadle, a učil jsem létat nové piloty. To bylo hodně závislé na počasí. Za špatného počasí nebylo možné cvičit útoky na pozemní cíle ani přepady ve středních výškách. Proto jsem s mladými piloty létal třeba na měsíc do Malacek, kde byly pro výcvik lepší podmínky a také stabilnější počasí. Poblíž Líní se pro výcvik využívala střelnice za Úněšovem, kde se ale po srážce migů pilotů Herziga

a Michanča přestalo cvičit. Jednalo se o malou střelnici a mohly zde být používány pouze betonové pumy a nezápalná munice. Poté se létalo také na střelnici v Jincích. Létání instruktora bylo vzhledem k počasí nárazové, ale nalétal jsem tak 120 hodin ročně. Před tím jsem létal tak 100 hodin ročně. K výcviku chci ještě poznamenat, že vojenský pilot se postupně učí létat sám, ve dvojici, v roji, v letce a v pluku. Pro získání 1. třídy je třeba slétanost v pluku, kterou zajišťují každoroční velká cvičení, např. cvičení Štít. Od roku 1988 jsem dělal v Líních zalétávacího pilota pro letecké opravny POL-4. To jsem byl již přeškolen také na typ MF.“

Co obnášel soukromý život vojenského pilota a jak to šlo skloubit se službou? „Když jsem v roce 1979 nastoupil k pluku, bydlel jsem na posádkové ubytovně, tzv. svobodárně, přímo za plotem letiště. Nutili nás bydlet v Líních, ale po výstavbě sídliště na Lochotíně jsem zde dostal na moji žádost přidělenou vojenskou garsonku, to už jsem byl ženatý. Na letiště jsem dojížděl z Plzně na kole. Následně jsem vyměnil tu garsonku za jiný vojenský byt na Slovanech. Když jsem držel ten příliv, tak jsem musel využívat své soukromé vozidlo k dopravě na letiště. Služební jsem nedostal, měl jsem přeci možnost bydlet v Líních. Jediné, co mi zařídila vojenská správa, byl telefon do bytu, což tehdy ještě nebylo samozřejmostí. Takže jsem pořád seděl doma u telefonu. Měl jsem ještě vysílačku TESLA, ale ta byla dost nespolehlivá. Příliv jsem i u té 3. letky držel velmi často, asi půlku měsíce, možná i víc. Když jsem chtěl třeba jet do rodné Sušice, musel jsem se hlásit na místní posádce, která mě v případě potřeby vyrozuměla, že se mám vrátit. Více jak dvě třetiny měsíce jsem byl takto služebně omezen. Navíc jsem musel téměř pořád chodit v uniformě.“

Pluk absolvuje také celou řadu velkých cvičení vojsk Varšavské smlouvy, při kterých se létá v pluku a kterých se zpravidla účastnila nejlépe vycvičená a vyzbrojená 1. letka pluku. Jednalo se například o cvičení KVARTETO 1963, VLTAVA 1966, TARAN 1970 a 1981, START 1980, tradiční ŠTÍT 1972, 1982, 1984 a DRUŽBA 1986.¹⁴¹

Účastnil jste se také mezinárodních cvičení? „Jako pilot 3. letky jsem se bohužel nedostal na výcvik do Ruska, kde byly jednou za 4–5 let prověřkové střelby v Astracháni přímo na ruských strojích. Verze Migu-21 se od sebe často i výrazně lišily a naši piloti díky tomu nebyli schopni prověrky plnit. Proto poté létali do Ruska již na svých mašinách. Já jsem se mezinárodních cvičení neúčastnil, pouze jsem absolvoval každoroční červnové střelby nad Baltem. Tam se létalo přes NDR z Líní kolem Berlína nad moře. Budějovické Migy-23 nám

¹⁴¹ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 26.

nejčastěji shodily z 10 až 15 km světelné pumy na padáku a my jsme na ně odpalovali rakety R-3S, což byly rakety řízené na světelný zdroj (infra) se schopností buď zasáhnout cíl přímo, nebo vybuchnout v jeho blízkosti. Nebylo třeba cíl dále sledovat. Po zaměření a odpálení se mohl hned udělat odval a raketa si šla sama na cíl. MiG-21MF potom střílel také druhý typ řízených raket, kterým se říkalo prasata, protože byly tlustší. U nich bylo nutné mít cíl po celou dobu odpálení rakety v zaměřovači. Potom jsme se po zhruba hodině a čtvrt letu vraceli do Žatce, vzhledem k vylétanému palivu. Léтали jsme povinně ve vestách a letadla byla pro akci mimořádně vybavena záchranným člunem. Pár lidí se za tu dobu muselo katapultovat z důvodu nasátí písku. Naštěstí nad Baltem vanou větry na pevninu, takže nikdo z našich nedopadl do moře, ale na pobřeží. Balt lítala celá naše letecká divize.“

Veliteli 5. slp v 80. letech se stávají mjr. Josef Kroupa, pplk. Josef Brenkus a již po listopadu 1989 pplk. Petr Budinský. Po dobu rekonstrukce a prodloužení betonové VPD počátkem 80. let pluk drží hotovost z letiště v Bechyni a vzlétává také z Blatné. V roce 1985 pluk nacvičuje přistání na prvním vytipovaném úseku dálnice D1 u nás, mezi Měřínem a Velkým Meziříčím.

Problémem v rámci ostrahy státní hranice se od poloviny 70. let stávají stále častější případy narušení vzdušného prostoru německými a americkými vojenskými vrtulníky. Proti těm je takřka nemožné účinně zasáhnout v malých výškách stíhacími MiG-21, o čemž se v roce 1985 přesvědčila dvojice hotovostních stíhačů kpt. Neumaier a kpt. Doležal v prostoru Nýrsko a Domažlice. Vrtulník Cobra střelbou z Migu-21MF kpt. Doležala zasáhnout nebyl a podařilo se mu bez úhony vrátit zpět do Německa. Byla proto zvolena jiná taktika. Již v listopadu 1984 byl odvelen roj letounů L-39ZA Albatros od 2. letky 30. sbolp z Hradce Králové do Žatce k místnímu 11. slp. Část tohoto roje byla následně detašována v Líních u 2. letky 5. slp. Dne 28. září 1985 zasahuje jeden z těchto línských Albatrosů č. 2436 pilotovaný npor. Slavomírem Pískatým proti vrtulníku AH-1S Cobra v prostoru Luzný–Knížecí pláň–Malá Mokrůvka. „V domnění, že je stále na území ČSSR, zahájil palbu na vrtulník neřízenými raketami S-5, dost možná již na německém území. Vrtulník měl být sice zasažen, ale druhá strana nijak nereagovala, sdělila pouze, že L-39 narušil vzdušný prostor v oblasti Bavorska, což zase odmítlo žatecké velitelství PVOS. Vystřelené rakety nebyly nalezeny a fotokulomet zachytil jen okamžik odpálení raket s potenciálem cíl zasáhnout. Následně musel pilot vybrat

ztec a vrtulnik ztratil z dohledu. ¹⁴² Letoun, který tehdy npor. Pískatý pilotoval, je od roku 2018 vystaven v leteckém muzeu VHÚ v Praze-Kbelích.

V průběhu roku 1989 (ještě před pádem režimu) je jako první zrušen 4. slp v Pardubicích a jeho Migy-21MA přecházejí do stavu 5. slp. Dostává je 3. letka a pluk je tak plně vyzbrojen verzemi MiG-21MF/MA. V roce 1990 přechází 5. slp do podřízenosti 3. DIVIZE PVOS s velitelstvím v Žatci. Hotovostní systém je sice nadále držen, ale již v podmínkách demokratického státu. Hotovost je zajišťována jedním MiG-21MF a jedním nevyzbrojeným L-39ZA Albatros pro pomoc letadlům v nouzi a zákrokům proti nízkoletecím cílům (pouze přes den).

Nová strategie letectva již nepočítala s vydržováním tak obrovské a na provoz nákladné letecké síly. V lednu 1991 je proto rozhodnuto také o postupném rušení 5. slp od 1. září 1991. Likvidace pluku je svěřena gen. Kubizniakovi, který se zabývá také škodami způsobenými armádě činností 5. slp, například při leteckých nehodách. Rozhoduje ale také o stížnostech obyvatel obce Líně ohledně neutěšeného stavu letiště, nezajištěného armádního majetku, jeho krádežích, v neposlední řadě také o chování vojáků základní služby v obci. Od března 1991 je započato s přelétáváním strojů do Žatce a Přerova. Poslední letová akce 5. slp se datuje k 22. dubnu 1991. Při provádění nácviku vzdušného boje se ve večerních hodinách za tmy srazili v nízké oblačnosti letouny MiG-21MF trupového č. 1205 pplk. Petra Budinského, který se katapultoval v prostoru Zdice, a stroj č. 1207 pplk. Jana Čelechovského, jehož letoun představoval cíl pro ztec podle přístrojů lokátoru (bez vizuálního kontaktu za tmy). Pplk. Čelechovskému se s těžce poškozeným strojem podařilo nouzově přistát. Tato událost způsobila zákaz létání v celém letectvu až do první poloviny května a přezkoušení všech pilotů. Především ale urychlila rozpuštění 5. slp, nikoliv tedy až k 31. prosince 1991, jak bylo původně plánováno. Dne 1. května 1991 je pluk vyjmut z připravenosti vojsk a na letišti zcela končí hotovostní letka L-39. Její hotovost se přesouvá do Žatce. Piloti se přesouvají k jiným útvarům: Zvolen, Mošnov, Žatec, České Budějovice. Posledním velitelem pluku se v červnu roku 1991 stává pplk. Ing. Miroslav Lančí. Od 1. července 1991 je zahájeno předávání letiště 11. vrp, který si definitivně přebírá letiště k 1. září 1991, což je faktické datum zrušení pluku. Ještě předtím, dne 29. srpna 1991, je do Žatce přelétnut posledním velitelem pluku pplk. Lančí a jeho

¹⁴² MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 161–164.

zástupcem pplk. Josefem Faulem poslední stroj, spárka MiG-21UM trupového č. 0468. Oficiálně je pluk zrušen k 30. listopadu 1991.

Plnilo i v 70. a 80. letech sportovního letectví důležitou roli předvýcviku vojenských pilotů tak, jako v meziválečném období? Odpověď mjr. Hosnedla: *„Tak samozřejmě celou dobu existoval SVAZARM, který měl různé složky. Například Lád'a Vitík byl radista, tak začínal ve Svazarmu. Potom tam bylo oddělení autářů, kteří připravovali řidiče pro vojnu. V rámci Svazarmu potom fungovaly také aerokluby, které připravovali budoucí piloty pro armádu, ale nejen pro ní, například také pro ČSA nebo SlovAir. Při přijímacích řízeních na vojenského pilota byl výcvik ve Svazarmu výhodou, ale nebylo nutné si jím projít. Jednalo se pořád o zájmovou organizaci, jejímž prvotním účelem ale určitě bylo vychovávat pro armádu brance.“*

U 5. sld došlo za dlouhou dobu jeho působení hned k několika leteckým katastrofám, při kterých zahynulo 17 pilotů a jeden voják základní služby z pozemního personálu! Mezi poslední oběti se řadí por. Karel Fišera, se kterým mjr. Hosnedl nastupoval do Líní († 9. dubna 1980), mjr. Stanislav Pecho († 19. prosince 1985) a npor. Jaroslav Michančo († 4. května 1988). Není však možné se těmito událostmi blíže zabývat v rámci této práce. Ostatně tato problematika je velmi dobře popsána v řadě leteckých publikacích včetně detailního rozboru příčin.

Z vydaných leteckých publikací jsem se dozvěděl o Vaší letecké havárii v Líních. Můžete tuto situaci blíže popsat? *„V průběhu mé služby jsem byl u dvou havárií. První z nich se stala přímo mně, když se mi na mém Migu-21F trupového č. 0505 při návratu ze cvičení nevysunula pravá podvozková noha a byl jsem nucen nouzově přistát takzvaně na břicho, pouze s vysunutým předním podvozkem, na záložní travnatý pás vedle betonové přistávací plochy v Líních. Bylo to dne 27. května 1988. Přistával jsem tehdy na prázdnou přídatnou nádrž BAK (zavěšenou pod trupem) ve zhruba 400 km rychlosti. Nádrž se zmáčkla a jel jsem po ní jak na lyži skoro až do Nové Vsi. Snažil jsem se ještě otevřít přistávací padák, ale verze F ho měla vespod, takže se hned utrhl. Kupodivu i v tak malé rychlosti šlo letadlo poměrně dobře řídit. Letadlu skoro nic nebylo, ale vzhledem k vyřazování verze F nebyl již stroj opraven. Druhá nehoda byla srážka Čelechovského s Budinským v dubnu 1991. Čelechovský představoval cíl a skupina pilotů si nacvičovala postupně přepad podle radiolokátoru. Já jsem si tehdy plnil noční výcvik tohoto přepadu již jako pilot POL-4 na MFku. Bylo tak kolem 22 hodiny. Šel jsem na cíl jako první. Cíl představoval Čelechovský, který létal někde na linii Cheb–Děčín. Zaměřil jsem, odpálil na něj a vrátil jsem se na přistání do Líní. Za mnou letěl na Čelechovského Petr Budinský, který měl ten přepad ale v menší výšce, což je náročnější, protože na lokátoru se ukazuje větší množství rušivých bodů. Nedařilo se mu cíl zaměřit (dostat ho do takzvaného*

záchvatu). Jelikož ve vyšší rychlosti se cíl do záchvatu dostane snáze, patrně si přidal, do záchvatu Čelechovského dostal, ale byl již moc blízko, nestačil udělat odval a došlo ke srážce. Já jsem to slyšel v rádiu krátce po mém přistání v Líních, když jsem zajížděl na stojánku. Vlastně jsem byl ve skupině i při srážce Herziga s Michančem. Všechny uvedené nehody jsou velmi dobře popsány v několika publikacích.“

Dále jsem se mjr. Hosnedla ptal, z jakého důvodu skončil jako stíhací pilot v Líních a jaká byla jeho další služba u letectva. Mjr. Hosnedl uvedl: *„V letech 1988 až 1991 jsem nastoupil jako zalétávací pilot k leteckým opravám POL-4 na letišti v Líních. Stále jsem si ale plnil výcvik. Po zrušení 5. slp jsem si výcvik plnil v Bechyni, kterou ale také zrušili. V Líních jsem vlastně zůstal sám. Dostal jsem pouze 30 letových hodin na rok, navíc, když jsem potřeboval odřídit zálet nebo absolvovat přezkoušení, musel dorazit do Líní někdo cizí z 10. letecké armády. Také se mluvilo o tom, že Migy-21 budou končit a POL-4 se má zrušit. Proto jsem z Líní odešel a od roku 1991 jsem krátce působil jako letovod na řízení letového provozu ve vojenské části letiště Praha-Ruzyně. To mě ale nevyhovovalo a po půl roce jsem se roku 1992 vrátil do Líní jako pilot 11. vrtulníkového pluku k veliteli Joglovi. Létal jsem zde na Mi-17, také pro místní leteckou záchrannou službu. V letech 1993 až 1994 jsem létal jako kapitán vrtulníku. 31. října 1994 jsem byl od armády na vlastní žádost propuštěn do zálohy, protože vrtulníky přešly do Přerova a celý rok na letišti nikdo nebyl. Následně jsem nastoupil krátce k policii, resp. na Úřad vyšetřování a potom k Celní správě.“*

Stejně jako v případě sběrného místa pro Migy-19, mělo být letiště Líně využito jako sběrné také pro Migy-21. Co k tomu můžete uvést? Mjr. Hosnedl k tomu uvedl: *„V té době jsem již na letišti nebyl. Zatímco Migy-19 skutečně byly dlouhá léta uskladněny v lese u RP 2 a likvidovaly se postupně několik let, u vyřazovaných Migů-21 byla situace jiná. Ty se rozprodávaly za chodu a nebyly zde uskladňovány.“*

Pamětníka jsem se také dotázal, jaký byl jeho vztah ke službě u tzv. komunistického letectva. Mjr. Hosnedl odpověděl následovně: *„Já jsem se po dobu mé služby u letectva cítil jako Čechoslovák a naše armáda byla armádou obrannou a chránila oddělení toho západu od východu. Bral jsem to jako obranu naší státní hranice, naší ekonomiky, jako službu naší vlasti, také jako zabraňování válce. Když tu někdo neměl být, tak jsme mu v tom zkrátka bránili.“*

Jak letectvo vnímala společnost před převratem a jak po roce 1989? Jaké z toho máte pocity? Mjr. Hosnedl odpověděl takto: *„My vojenští piloti jsme byli taková uzavřená společnost. Bavili jsme se mezi sebou většinou o létání nebo o rodině, zajímal nás sport. Na*

druhou stranu jsme v rámci té stranické práce chodili na různé besedy do škol nebo na tábory, pořádali různé socialistické soutěže. To bylo docela náročné. Ale byl to takový hezký život. Dnes si z toho lidé dělají srandu, ale tenkrát ty organizace fungovaly, ať to byl třeba Pionýr nebo JZD. My jsme je zvali na exkurze na letiště, oni zase nás. Společnost nás vnímala tehdy pozitivně, bylo to takové přátelství, byla jiná doba. Měli jsme mezi sebou takové ty družby, jak se tomu tehdy říkalo. Vše bylo takové neformální. Po převratu se najednou začalo říkat, že válka nebude a armáda je zbytečná. Když jsem musel s létáním skončit, říkal jsem si, že sice nemůžu dělat něco, co mě dosud naplňovalo a bavilo, ale zkrátka budu dělat něco jiného. Jenže pak jsem prozřel a zjistil jsem, že to tak jednoduché nebude. Dnes si říkám po těch letech, kam jsme vlastně dospěli. Že jsme na hraně války a jistoty žádné.“

5.3 Další letecké pluky a pozemní útvary letectva v Líních

Kromě stálých leteckých pluků, kterým jsou věnovány samostatné kapitoly, působily v Líních přechodně také další letecké útvary. Jednak to byly takzvané odřady. Jedním z nich byl již zmíněný odřad 47. průzkumného leteckého pluku z Pardubic, který nahradil od roku 1969 zrušený 45. dlpzlp. Další čtyři byly odřady vrtulníkové, které jsou uvedeny níže. Dále to byl velitelský roj 3. stíhací letecké divize, pod kterou spadaly líňské vojenské útvary letectva a která měla v průběhu let 1952–1958 velení právě v Dobřanech/Líních.

Zmíněn nebyl ještě proudový 8. LETECKÝ STÍHACÍ PLUK (VÚ 6354). Ten v Líních působil krátce v letech 1952–1954. Zformoval se původně v Praze-Kbelích z letky B 313. stíhací perutě R.A.F. jako Letecký pluk 8. Letecké pluky se v období přechodu na proudovou techniku označovaly obvykle dodatkem pístový a proudový. Také Letecký pluk 8 byl původně pístový a prošel podobným vývojem jako Letecký pluk 5. V Líních létal samozřejmě již jako proudový, vyzbrojený Migy-15. Jako 8. stíhací letecký pluk se následně přesouvá zpět do Prahy, ale nejdéle sloužil následně v Ostravě a před zrušením v roce 1991 také v Brně. 8. slp používal kódová označení LS (1. letka), MR (2. letka), NP (3. letka), FV (4. letka) a KO (velitelský roj). Velitelem pluku v Líních byl škpt. Jiří Plzák a mjr. Miloslav Krejča.¹⁴³

Dalším proudovým plukem v Líních byl 16. LETECKÝ STÍHACÍ PLUK (později 16. slp), který zde vzniknul 1. září 1952 jako VÚ 7362. Veliteli pluku byli kpt. Anton Murgáš

¹⁴³ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/8-letecky-stihaci-pluk-1951-1954-t48273>. [citováno 2024-04-13].

a kpt. Karel Šebek, také jistý velitel jménem Janda, kterého se mi ale nepodařilo spolehlivě ustanovit. Dne 1. října 1958 byl pluk zrušen v důsledku reorganizace ČSLA a snižování stavů armády. Technika, kterou tvořily převážně Migy-15, přešla do stavu 5. slp a 45. dpzlp. Před zrušením měl pluk čtyři letky značené ZF (1. letka), YM (2. letka), TS (3. letka), RO (4. letka) a YD (velitelský roj).¹⁴⁴ V době tohoto staršího značení letounů bylo praxí, že za kódovými písmeny nebyly jednotlivé letky značeny od jedničky, ale 1. letka od č. 10, 2. letka od č. 30, 3. letka od č. 50 a 4. letka od č. 70, velitelský roj měl potom vyhrazena čísla 01 až 09. Znalost tohoto značení může být pro leteckého badatele dobrým vodítkem při identifikaci příslušnosti letounů na historických fotografiích a tím také zjišťování místa a přibližného data pořízení snímku.

Na letišti působila hned celá řada vojenských útvarů (neleteckých). Některé zde působily jen velmi krátce a vzhledem k jejich množství tedy zmíním jen ty nejdůležitější. Jednak to byly útvary letištního a týlového zabezpečení, LETIŠTNÍ PRAPORY, kterých se zde vystřídalo několik a v různých letech nesly různá označení. Některé z nich se do Líní přesunuly z letiště Plzeň-Bory. Postupně to byl 14. lep (VÚ 5213), 18. lep (VÚ 2494), 20. lep (VÚ 3294) a 30. lep (VÚ 1731), od roku 1969 potom LETIŠTNÍ SPRÁVA LÍNĚ (VÚ 3107), v letech 1991 až 1994 opět letištní prapor, konkrétně 111. lep (VÚ 8475).

Dále to byly od konce 70. let roty letištního a radiotechnického zabezpečení – RTZ, zejména 75. ROTA LETIŠTNÍHO A RTZ (VÚ 4713), 1. ROTA LETIŠTNÍHO A RTZ (VÚ 5620). Od samého počátku působily v Líních také ryze specializované útvary. V samých počátcích to byla SVĚTLOTECHNICKÁ ČETA (bez číselného označení útvaru), která, jak název napovídá, zajišťovala zejména osvětlení přistávací dráhy. Historie letiště je téměř po celou dobu spjata s 3. PRAPOREM RADIOTECHNICKÉHO ZABEZPEČENÍ (VÚ 3263). Dále to byl 53. PRAPOR RTZ (VÚ 8722).¹⁴⁵ V roce 1952 ještě na Borech a od roku 1953 již v Líních působí také LETECKÉ OPRAVNÝ POL-4. Ty zde působily až do konce 90. let, kdy měly zajišťovat uskladnění 35 letounů MiG-21, z nichž byla část přestavěna na verzi MiG-21MNF (původně se počítalo s modernizací části těchto stíhačů pro další službu u letectva), ostatní byly prodány či zrušeny.¹⁴⁶

¹⁴⁴ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/topic/view/35495>. [citováno 2024-04-13].

¹⁴⁵ MERHOUT, Jaromír et al. *Líně – 900 let: historie známá i neznámá*. Plzeň: NAVA, 2017. 117 s. ISBN 978-80-7211-509-9, s. 74–75.

¹⁴⁶ LANČÍ, Miroslav – BRAŠNA, Stanislav. *Psohlavci letectva: historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*. Cheb: Svět křidel, 2015. 171 s. ISBN 978-80-87567-79-1, s. 165.

6. PLZEŇ A VRTULNÍKOVÉ LETECTVO

Vůbec prvním vrtulníkovým útvarem v Plzni byla 1. VRTULNÍKOVÁ LETKA (VÚ 7711), která působila od 1. října 1960 nejdříve z letiště v Líních. Byla podřízena místnímu 5. slp, následně 45. dpzlp. V prosinci 1963 se stěhuje na letiště Plzeň-Bory a stává se jednou ze tří tehdejších vrtulníkových letek. Ty kromě Plzně působí ještě u letecké divize v Bechyni a Trenčíně. V Klecanech potom působí celý vrtulníkový pluk. Vrtulníkové letky následně vznikají jako spojovací či pozorovací i u dalších vojenských divizí. Na západě Čech to byly Rokycany, Klatovy a Karlovy Vary. Letka se v roce 1963 přejmenovává na 1. SPOJOVACÍ LETKU s podřízeností Velitelství 1. armády v Příbrami, kam se následně v září 1964 také stěhuje.

V rámci reorganizace místo ní v Plzni vzniká nový útvar 19. VRTULNÍKOVÁ LETKA (VÚ 4942) s podřízeností 19. motostřelecké divizi v Plzni. Ta, stejně jako původní 1. spojovací letka, používá stroje Mi-1 (dva roje) a Mi-4 (jeden roj). Roj se skládal zpravidla ze čtyř strojů. Letka, kromě plnění vojenských úkolů u svých divizí, vypomáhá také v civilním sektoru. Využívána je například ke zdvihání těžkých stavebních konstrukcí. Již tehdy působí částečně také při přepravě zraněných osob. Postupně přibývají také vojenské úkoly. Vrtulníky se používají k nácvičku podpory pozemních vojsk, k výsadbkům, ke zkouškám odpalování raket, řízení dělostřelecké palby.

V roce 1974 dochází v letectvu k další reorganizaci. Zrušen je systém divizních vrtulníkových letek, jakýchsi servisních těles jednotlivých vojenských divizí a brigád. Po zrušení 19. vrtulníkové letky, 321. vrtulníkového roje raketové brigády v Rokycanech (VÚ 3550) a vrtulníkových letek v Klatovech a Karlových Varech, vzniká na jejich základě v Plzni 11. VRTULNÍKOVÁ LETKA (VÚ 2925) s pěti roji Mi-4 a také 1. SPOJOVACÍ LETKA (VÚ 3467) o dvou rojích Mi-1 a jednom roji Mi-4.

Od roku 1978 se do naší armády zavádí nový typ bitevního vrtulníku Mi-24D, na který se piloti přeškolují u nově vzniklého 51. vrtulníkového pluku v Prostějově. ODLOUČENÁ 4. LETKA 51. VRP V PROSTĚJOVĚ o síle dvou rojů Mi-24D se následně stěhuje do Plzně. V roce 1983 je počtem 15 bitevníků Mi-24D vyzbrojována také 11. vrl. O rok později je 11. vrl vyzbrojena také novými víceúčelovými vrtulníky Mi-17 a do jejího stavu je rovněž začleněna odloučená 4. letka 51. vrp.

Vysoký počet pilotů letky i bojové techniky o síle dvou rojů Mi-17 a 4 rojů Mi-24D dal v červenci 1985 v Plzni vzniknout 11. VRTULNÍKOVÉMU PLUKU (VÚ 5621). Mezi jeho

hlavní úkoly nově patřila hotovostní ostraha státní hranice v rámci začlenění do PVOS, spočívající v zakročování proti pomalu letícím cílům a vrtulníkům, které stále častěji překračovaly hranici z Bavorska. Dále se jednalo o podporu pozemních vojsk a transport vojáků. V tu dobu měl pluk plně obsazené tři letky a nově dva vrtulníky Mi-24DU s dvojitým řízením pro výcvik. Co se týče úkolu hotovostní ostrahy státní hranice, od 30. prosince 1984 zaujala hotovost dvojice vrtulníků Mi-24D blíže státní hranici, ve Zhůří na Šumavě v prostoru 522 radiotechnické roty. Následně bylo hotovostní stanoviště k lednu 1986 přesunuto k 550. radiotechnické rotě do Křížence poblíž Plané u Mariánských Lázní. V roce 1986 pluk obdržel deset nových výkonnějších bitevníků Mi-24V, které postupně nahrazují verzi Mi-24D. Tato starší technika je postupně předávána do Prostějova. Až do roku 1988 je pluk podřízen 10. letecké armádě v Hradci Králové, následně přechází opět pod operační velení 1. armády v Příbrami.

K 1. říjnu 1991 je 11. vrp přesunut na letiště Líně, které před tím uvolnil zaniklý 5. slp. To je 11. vrp. již podřízen Velitelství letectva a PVOS.

Jak již bylo naznačeno v úvodu kapitoly, vrtulníkové letectvo v Plzni je vlastně od počátku spojené s velením 1. armády v Příbrami (působící v rámci Západního vojenského okruhu). Pod 1. armádu spadá také plzeňská 1. spojovací letka. Ta fakticky působí z borského letiště a od roku 1985 z Líní. Následně je od roku 1985 přejmenována na 1. LETKU VELENÍ A PRŮZKUMU (VÚ 3970). V roce 1992 je velení 1. armády zrušeno a část 1. lvpz přechází do podřízenosti 11. vrp. Koncem 80. let používá letka dva roje Mi-2 (celkem 20 strojů) a jeden roj Mi-8 (5 strojů), postupně nahrazovaný dvěma roji vrtulníků Mi-17. V rámci 1. lvpz se formuje roj letecké záchranné služba – LZS Líně – provozované oficiálně od 1. května 1991 a následně v rámci 3. smíšené letky 11. vrp, která se do Líní přestěhovala v říjnu 1991. U LZS létají stroje Mi-2 a Mi-17.

Kromě 1. lvpz působí z Líní od roku 1988 (do jejich zrušení ke konci roku 1989) také čtyři VRTULNÍKOVÉ ODŘADY vyzbrojené po dvou Mi-2, celkem tedy 8 strojů. Jedná se o 1. vro (VÚ 8792, náležející 1. tankové divizi ze Slaného), 2. vro (VÚ 9056, od 2. motostřelecké divize v Sušici), 19. vro (VÚ 6812 z 19. motostřelecké divize v Plzni) a 20. vro (VÚ 8983 od 20. motostřelecké divize z Karlových Varů).¹⁴⁷ Dne 4. března 1987 dochází k mimořádné události, úletu velitele 19. vro npor. Ing. Milana Komárka a pilota

¹⁴⁷ *Vrtulnik.cz*. Online. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz/mil/1.lvpz.htm>. [citováno 2024-04-13].

20. vro por. Ing. Roberta Goryla vrtulníkem Mi-2 trupového č. 9429 do německého Řezna. Piloti využili cvičného letu a hotovostní systém byl aktivován až poté, co se vrtulník ve stanoveném času pro vylétání paliva nevrátil. Vrtulník byl následně vrácen k další službě do ČSSR.

Ale zpět k působení 11. vrp. Po přesunu do Líní pluk tvoří: 1. letka s vrtulníky Mi-24V, 2. letka s Mi-17 a 3. smíšená letka, jejíž základ tvořila (jak již bylo zmíněno) původní borská 1. spojovací letka, následně přejmenovaná na 1. letku velení a průzkumu (zanikla k 31. říjnu 1992), a také roj LZS. V průběhu roku 1992 spadá pod 11. vrp. také LZS České Budějovice. To již je část techniky pluku po rozdělení Československa přelétnuta na Slovensko. Pluk je tou dobou podřízen 3. sboru taktického letectva v Hradci Králové a létají u něho následně také dva vrtulníky Mi-8 ze stavu zrušené 31. smíšené lvpz v Bechyni. Následně dochází pozvolna k utlumení činnosti pluku. V roce 1994 je zrušena 3. letka, jejíž technika přechází pod 2. letku. Dne 15. prosince 1994 je ukončena letová činnost u pluku a technika se přesouvá do Přerova, Pardubic a Prahy-Kbel. Z části bývalého 11. vrp následně vzniká 33. základna vrtulníkového letectva v Přerově (sloučením s prostějovským 51. vrp). Posledním velitelem 11. vrtulníkového pluku se stal pplk. Ing. Jiří Jogl. Pluk zaniká k 31. prosinci 1994. V Líních zůstávají jen letecké opravny POL-4, odvelený 6. roj dvou Mi-24V z 331. letky bojových vrtulníků ze 33. základny vrtulníkového letectva v Přerově pro plnění hotovostních úkolů PVOS a také LZS Líně se třemi Mi-2 a dvěma Mi-17.¹⁴⁸ Služba LZS Líně se v následujících desetiletích stala naprostým unikátem, neboť se stala vůbec první, a v současné době je opět pouze jedinou, stanicí LZS provozovanou naší armádou.

Ani vrtulníkovému letectvu v Plzni se nevyhnuły letecké tragédie. V únoru 1967 se zřítíl vrtulník Mi-4 při instalaci komínového tělesa v areálu plzeňské papírny. Při nehodě zahynul druhý pilot kpt. Slavomír Hlavatý.¹⁴⁹ Dne 17. května 1983 zahynula celá osádka vrtulníku Mi-24D č. 0148 kpt. Bohuslava Karkošiaka v údolí Úterského potoka poblíž Bezdrůžic. Příčinou byla nedostatečná příprava posádky na cvičení, při které nebylo do map zakresleno probíhající vedení vysokého napětí, a následná chyba pilotáže při snaze se tomuto vedení vyhnout.¹⁵⁰ Dne 12. září 1985 havaruje u Poledníku na Šumavě Mi-24D č. 4012 kpt. Štefana Tótha, který zasahoval v rámci pohotovosti ze Zhůří proti narušiteli, lehkému

¹⁴⁸ FOUĐ, Karel. *Vrtulníkové letectvo v Plzni 1961–1994*. Plzeň: NiKo, 1994. 29 s., s. 20.

¹⁴⁹ FOUĐ, Karel. *Vrtulníkové letectvo v Plzni 1961–1994*. Plzeň: NiKo, 1994. 29 s., s. 7.

¹⁵⁰ *Letecká badatelna. Havárie a sestřely*. Online. Dostupné z:

<http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/589/>. [citováno 2023-12-17].

vrtníku Alouette. Po zastavení a visu lehkého vrtníku narušitele se kpt. Tóth pokusil o stejný manévr. Těžký Mi-24D se však vzhledem ke své váze 11 tun během manévru propadl a zřítíl do lesa. Při havárii byl těžce zraněn s trvalými následky kpt. Tóth.¹⁵¹ Krátce na to 25. října 1985 se po technické závadě na borském letišti zřítíl Mi-24D trupového č. 0143 mjr. Štefana Jašša. Posádka tentokrát vyvázla bez zranění. Příčinou byla technická závada – ztráta funkčnosti vyrovnávacího rotoru a masivní zmítání stroje ve vzduchu, které vedlo až v pád stroje.¹⁵² Dne 31. srpna 1988 na Borech havaruje Mi-24V č. 0706 kapitána npor. Františka Boučka, který přežil, ale zemřeli dva členové posádky. Příčinou bylo vysazení takzvaně živého motoru při nácviu přistání pouze na jeden motor.¹⁵³ Ve výcvikovém prostoru Jince havaruje dne 18. listopadu 1992 stroj Mi-24V č. 0929 kpt. Eduarda Pechy (zahynula celá posádka). Příčinou havárie byly špatné povětrnostní podmínky a přecenění schopností kapitána vrtníku po vlétnutí do nízké oblačnosti.¹⁵⁴ Dne 7. července 1988 se do vodní nádrže Seč ve východních Čechách během návratu ze cvičení výsadek a v důsledku letecké nekázně kapitána vrtníku npor. J. Svobody zřítíl jeho Mi-2 č. 8941. Při nehodě utonula jedna z přepravovaných osob. Po rekonstrukci byl stroj vystaven ve vyškovském leteckém muzeu.¹⁵⁵

Pro úplnost uvádím také další skutečnosti, které jsem dosud nezmínil a které souvisejí se zánikem plzeňských útvarů leteectva a rušením plzeňských letišť. Původní civilní letiště (Plzeň I Bory) zaniklo již na sklonku 60. let. Způsobilo to nevyužití ploch obou letišť poté, co bylo dostavěno letiště v Líních a z města odešlo stíhací leteectvo. Místní Aeroklub Plzeň-Bory se poté přestěhoval do severní části vojenského letiště Plzeň II. Od roku 1959, až do příchodu 1. vrtníkové letky z Líní v roce 1963, je letiště Plzeň-Bory přechodně opuštěné, využívané pouze jako sklad civilní obrany a vojenského materiálu. Po odchodu armády v r. 1991 ve městě ještě nějaký čas zůstává Aeroklub Plzeň-Bory. Vrtníkové leteectvo působilo na letišti Plzeň-Bory dlouhých 28 let, čímž se stalo vůbec nejdéle sloužícím útvarem leteectva přímo v západočeské metropoli. Opuštění letiště 1 l. vrp nebylo vynucené ani nevyhovujícími prostory letiště ani nevhodnými podmínkami k výcviku. Naopak zde měl pluk podmínky ideální. Svoji

¹⁵¹ *Letecká badatelna. Havárie a sestřely*. Online. Dostupné z:

<http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/601/>. [citováno 2023-12-17].

¹⁵² *Vrtník.cz*. Online. Dostupné z: <http://www.vrtnik.cz/accidents/nehoda007.htm>. [citováno 2024-02-13].

¹⁵³ *Vrtník.cz*. Online. Dostupné z: <http://www.vrtnik.cz/mil/11.vrp.htm>. [citováno 2024-02-13].

¹⁵⁴ *Letecká badatelna. Havárie a sestřely*. Online. Dostupné z:

<http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/475/>. [citováno 2023-12-17].

¹⁵⁵ *Letecká badatelna. Havárie a sestřely*. Online. Dostupné z:

<http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/532/>. [citováno 2023-12-17].

roli sehrály opakované stížnosti plzeňské veřejnosti na hluk z leteckého provozu a jistě také budoucí záměr města Plzně na komerční využití rozsáhlé plochy letiště. Odchodem vrtulníkového letectva z Plzně k 30. září 1991 navždy končí historie vojenského letectva v Plzni. Letištní plocha musela ustoupit plánované průmyslové výstavbě a roku 1996 definitivně zaniká i letiště civilní. Aeroklub se stěhuje do Letkova, svůj název si však ponechal.¹⁵⁶ V důsledku zániku borského letiště vzniká také potřeba postavit druhé civilní letiště. To nakonec vzniklo v obci Plešnice na Severním Plzeňsku. Aeroklub následně využívá i vojenské letiště v Líních, ze kterého armáda rovněž odchází, je zde však ponechán civilní provoz.

A co vedlo k rušení vojenských letišť a celých leteckých pluků počátkem 90. let? Dochází k tomu za okolností pádu železné opony a následné změny orientace naší země v novém demokratickém uspořádání. Jak uvádí Lorenc s Roglem, „začátkem roku 1990 se za řízení různých ekologických hnutí zvedá vlna demonstrací a odporu vůči vojenským letišťům a vojenskému letectvu vůbec.“¹⁵⁷ Tento tlak byl tak intenzivní, že ovlivňuje rozhodování všech polistopadových ministrů obrany. Navíc působí i na zastupitelstva obcí, na jejichž územích jsou vojenská letiště umístěna. Dalším faktorem je regulace počtu vojsk v důsledku jednání o konvenčních ozbrojených silách, která se konají ve Vídni v roce 1990 a stanovují takzvané národní úroveň počtu bojové techniky a zbraní. Smlouva, která na základě těchto jednání byla podepsána v Paříži dne 17. listopadu 1990, sice významně regulovala stávající počty našeho letectva, ale nakonec se ukázalo, že tento smluvní závazek nebyl jediným důvodem pro rušení leteckých útvarů, ačkoliv konkrétně se zrušením 5. slp souvisel. Počty, které Smlouva stanovila, ČSR dodržela a dokonce se dostala významně pod tyto limity. „Z původního počtu 440 bojových letounů během vídeňských jednání (počty bez započítání bojových vrtulníků) měla ČSR disponovat dle Smlouvy do konce roku 1995 jen 345 ks. Ve skutečnosti se již koncem roku 1991 počítalo pouze s 270 ks těchto letounů.“¹⁵⁸ Stále více začalo být jasné, že ČSR si nemůže dovolit vydržovat ani omezené počty letecké techniky. Velká část letadel byla zakonzervována pro případ válečného konfliktu, který však reálně v nejbližších letech nehrozil. Z úsporných důvodů se zvažovala také jejich plošná modernizace. Letiště Líně bylo začátkem roku 1993, tedy již v době, kdy poměrná část techniky byla předána na Slovensko, určeno jako sběrné místo pro dosluhující typy, zejména MiG-21. Realita je ale taková, že stroje zde byly nakonec

¹⁵⁶ Válka.cz. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/Plzen-Bory-Letiste-t92482>. [citováno 2024-02-12].

¹⁵⁷ LORENC, Miroslav – ROGL, Stanislav. *Zrušená křídla: poznámky k československému a českému vojenskému letectvu v letech 1989 až 1994*. Olomouc: Votobia, 2000. 379 s. ISBN 80-7198-405-1, s. 16.

¹⁵⁸ LORENC, Miroslav – ROGL, Stanislav. *Zrušená křídla: poznámky k československému a českému vojenskému letectvu v letech 1989 až 1994*. Olomouc: Votobia, 2000. 379 s. ISBN 80-7198-405-1, s. 27.

likvidovány. Zakonzervovaná technika byla nabídnuta k prodeji, část letadel určených k likvidaci se dostala do soukromých sbírek, část byla sešrotována, přestože mohla ještě několik let sloužit. Přes početný letecký park se jednalo o poměrně zastaralé typy, u kterých byly budoucí dodávky náhradních dílů z Ruska nejisté a pro uvažovaný vstup do NATO byla tato technika nevhodná. Proto nakonec vše směřovalo k nákupu či pronájmu omezeného počtu nové či starší západní techniky. Jednání se točila kolem nákupu starších amerických F-16, projednávány byly také jiné varianty. Nakonec tato transformace vojenského letectva trvala celé desetiletí, než se vláda konečně rozhodla pro švédský Saab JAS-39 Gripen.

Kritická byla situace nejen ohledně letecké techniky, ale také samotných pilotů. A to ještě v době, kdy rušení leteckých pluků bylo teprve v počátcích. Dle Lorence s Roglem: *„Situace v rozlétanosti pilotů byla taková, že počet letových hodin je již na hranici bezpečnosti. Vojenské letectvo se dostává do situace, kdy je natolik omezována jeho činnost, že se normou stává nálet pouze 50 hodin na rok a pilota, mnohdy však neplněná. Ve srovnání s běžným výcvikem západních pilotů v rozsahu nad 150 hodin se naše požadavky shodují s normou „na zabití“ a vzniká nový termín „létání na záchovnou“.* ¹⁵⁹

Řada pilotů zažívá sociální nejistotu a nakonec jsou ve velkém od letectva propouštěni, nebo jim je nabídnuta jiná pozice v armádě. V každém případě je s nimi zacházeno nedůstojně. Obzvláště, pokud si uvědomíme, že se jednalo o nejprofesionálnější složku celé tehdejší armády.

¹⁵⁹ LORENC, Miroslav – ROGL, Stanislav. *Zrušená křídla: poznámky k československému a českému vojenskému letectvu v letech 1989 až 1994*. Olomouc: Votobia, 2000. 379 s. ISBN 80-7198-405-1, s. 27.

ZÁVĚR

Tato kvalifikační práce je poměrně obsáhlá, což je dáno časovým rozsahem zvoleného tématu. Zabývá se totiž historií vojenského letectví v celém období existence Československa. Ačkoliv jsem se zaměřil na oblast Plzeňska, bylo naprosto nezbytné zabývat se i širším kontextem, zejména potom zahrnout politické a společenské vlivy a složitou organizaci letectva.

Domnívám se, že se mi díky tomu zcela podařilo naplnit první stanovený cíl, tedy charakterizovat jednotlivá po sobě jdoucí období ve vývoji našeho letectva a vystihnout jeho charakteristické dobové rysy, úkoly a problémy. Začal jsem obdobím vzniku samostatného Československa, které se vyznačovalo naprostým nedostatkem letecké techniky, pro který bylo nutné letectvo budovat doslova od nuly a spoléhat se zprvu jen na techniku kořistní, později tu francouzskou. Přesto došlo ve velmi krátké době ke vzniku soběstačného silného domácího leteckého průmyslu, který byl schopen ve 20. letech produkovat moderní letecké konstrukce, vyzbrojit jimi letectvo a dokonce se zaměřit i na export. Následoval určitý úpadek v období světové hospodářské krize, po jejímž překonání nebyla již ochota do letectva příliš investovat, zatímco nepřítel mocně zbrojil. Tento stav se změnil v souvislosti s bezprostředním německým ohrožením. Veřejnost najednou projevila zájem o československou věc a mocně podpořila Národní leteckou sbírku. Bylo však již pozdě, a tak sbírka přispěla alespoň k výcviku velkého počtu budoucích vojenských pilotů v našich aeroklubech, kteří za války tak slavně bojovali za osvobození vlasti v zahraničním odboji. Poválečný vývoj vlastně od počátku směřoval k budování letectva podle sovětského vzoru, naplno potom po převratu v únoru 1948. Nástupem totality dochází k důsledné očištění armády od západního elementu a počátkem 50. let také k nasazení moderní sovětské proudové techniky na ochranu západní hranice, které se později začalo říkat vysoká modrá zeď. Druhá vlna čistek v armádě započala obdobím normalizace. Počátkem 90. let je naše masivní letectvo vnímáno jako něco nepotřebného, neekologického, zbytečně drahého, co si nemůžeme dovolit. Obzvláště za situace, kdy žádná válka v dohledné době nehrozí. Dochází proto k rozsáhlé reorganizaci, propouštění leteckého personálu a rušení útvarů letectva. To se dotklo také Plzně a Líní, kde před rokem 1989 mělo letectvo tak silné pozice.

V rámci druhého cíle jsem se zaměřil na svědectví o stavebním, technickém, personálním a organizačním vývoji u útvarů vojenského a bezpečnostního letectva na plzeňských vojenských letištích. Shrnul jsem významné milníky v jejich historii a pokusil jsem se vyjasnit některé dosud sporné otázky. Za tím účelem jsem čerpal také z archiválií Vojenského

ústředního archivu v Praze. To byl úkol nesnadný, protože archiv není digitalizovaný, a tak jsem si vyžadoval materiály k fyzické prohlídce pouze podle názvů inventárních jednotek, které ale v řadě případů neobsahovaly nic podstatného pro dané téma. Vzhledem k časovému rozsahu tématu nebylo ani možné během relativně krátké doby prohledat všechny relevantní fondy VÚA. A právě zde vidím prostor pro další bádání, více systematické. Ani to však nemusí přinést uspokojivé výsledky, neboť velká část archiválií z poválečného období stále podléhá režimu utajení, část byla navíc postižena povodní z roku 2002. Zásadnějších objevů jsem studiem archiválií nedosáhl. Primární prameny víceméně jen potvrdily to, co již bylo publikováno. Podařilo se mi díky nim vyjasnit jen některé dílčí otázky, např. o skutečném působišti Č.L.H. Plzeň. Prostor pro další bádání vidím také u tématu plzeňského bezpečnostního letectva koncem 40. a začátkem 50. let, kterému jsem se mohl věnovat jen okrajově a mnou dosud vyhledané archiválie byly dosti strohé.

Zcela se mi podařilo naplnit cíl třetí, tedy pohledem pamětníka popsat situaci v letectvu během poslední dekády totalitního režimu a jeho proměnu po listopadu 1989. Díky rozhovorům s mjr. Václavem Hosnedlem jsem dostal odpovědi na otázky, které ve stávajících publikacích nebyly dosud řešeny. Také se mi podařilo zachytit každodennost života vojenského pilota této éry. V použití metody orální historie proto spatřuji největší přínos této práce. Zhruba týden před jejím dokončením jsem měl tu možnost hovořit také s panem Karlem Bekem, spoluautorem publikace *Život pod křídly 5. slp.* Jeho svědectví jsem sice již nemohl zahrnout do tohoto textu, ale uvědomil jsem si, že stále ještě žije dosti pamětníků na období řekněme od počátku 70. let. Ačkoliv je tato doba, právě díky dosud žijícím pamětníkům, poměrně dobře zmapovaná, prostor pro bádání tu stále ještě je. Například právě k zachycení dějin každodennosti či získání dosud nezveřejněných snímků ze soukromých archivů k jejich uchování pro další generace.

Na úplný závěr si dovoluji přidat krátké zamyšlení nad situací v letectvu od 90. let po současnost. Je to pro mě smutná kapitola plzeňského letectví. Stovky špičkových vojenských pilotů musely v 90. letech najednou opustit svá letiště a hledat si novou práci. Nedočkali se žádného uznání za svojí službu od velení letectva, ani od veřejnosti. Ano, sloužili sice totalitnímu režimu, ale nasazovali své životy úplně stejně, jako předchozí generace letců. Řada jich při plnění služebních povinností také zahynula. Domnívám se, že stát se o ně měl tehdy lépe postarat. Další smutnou kapitolou je zánik letiště v Plzni na Borech, kdysi slavné kolébky letectví u nás. Také budoucnost línského letiště je nejistá. Jednání o výstavbě obřího průmyslového komplexu Gigafactory sice nedávno zkrachovala a armáda si plánuje letiště ponechat jako záložní přistávací plochu. Co ale bude poté, až armáda přestane koncem

roku 2028 definitivně provozovat zdejší leteckou záchrannou službu? Nebudou příští vlády usilovat o obnovení projektu Strategického podnikatelského parku Líně? Bude moci letiště nadále využívat civilní sektor za současné bezpečnostní situace? Vrábí se na letiště letectvo? To jsou vše otázky, na které neznáme odpovědi, ale rozhodnutí mohou přicházet velmi rychle. V každém případě je letiště Líně již řadu desetiletí předmětem četných kontroverzí a nepředpokládám, že tomu do budoucna bude jinak.

SUMMARY

This diploma thesis summarizes chronologically the individual periods in the history of the Czechoslovak air force and describes its characteristic period features, tasks and problems. I started with the period of the creation of independent Czechoslovakia, which was characterized by a lack of aviation technology, for which it was necessary to build the air force from scratch and to rely at first only on looted technology. Nevertheless, in a very short time, a self-sufficient and strong domestic aviation industry emerged, which equipped the Czechoslovak air force with modern aircrafts. This was followed by a certain decline in the period of the world economic crisis and reluctance to reinvest in the Air Force. This situation changed in connection with the imminent German threat. The public suddenly showed interest in the „Czechoslovak thing“ and strongly supported the National Air Collection. The collection contributed in particular to the training of a large number of future military pilots in Czechoslovak aero clubs, who fought so famously for the liberation of the homeland in foreign resistance during the World War II. From the beginning, post-war era was aimed at building an air force based on the Soviet model. With the onset of totality, the army is consistently cleansed of the western element. In the early 1950s, modern Soviet jet technology is deployed to effectively protect the western border. The second wave of purges in the army began with the period of normalization. In the early 1990s, our massive air force is seen as unnecessary, especially when no war is imminent. That was the reason of a large-scale reorganization, the dismissal of air personnel and the cancellation of air force units. This also affected Pilsen and Líně. The diploma thesis also discusses the construction, technical, personnel and organizational development of the Czechoslovak air force units and police air wings at Pilsen military airports. I have summarized the significant milestones in their history. I also drew from the archives of the Military Central Archive in Prague. Primary sources more or less confirmed, what had already been published.

I see the greatest contribution of this work in the use of the oral history method for the period of the last decade of the totalitarian regime. Thanks to interviews with major Václav Hosnedl gave me answers to questions, that had not yet been addressed in existing publications. Also valuable is the testimony of the everyday life of a military pilot during this era.

In the first half of the 1990s, the long history of military aviation in Pilsen probably ended forever. The Pilsen-Bory airport, which became the cradle of aviation on Czech territory, was canceled many years ago. The future of Líně airport is also uncertain.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AFC Air Force Cross

AL Asistenční letka

BL Bezpečnostní letectvo

brig. gen. brigádní generál

čet. četař (nebo četnictva – např. pplk. čet. – podplukovník četnictva)

Č.L.H. četnická letecká hlídka

Č.O.S. Československá obec sokolská

ČSA Československé aerolinie

ČSLA Československá lidová armáda

ČSR Československá republika

des. desátník

DFC Distinguished Flying Cross

DFM Distinguished Flying Medal

DI důvěrné-Izrael

div. gen. divizní generál

DL dělostřelecká letka

dpzlp dělostřelecký průzkumný letecký pluk

DSO Distinguished Service Order

GB Groupe de bombardement (*fra.* bombardovací perut')

GC Groupe de chasse (*fra.* stíhací perut')

gšt. generálního štábu

ILS inženýrsko-letecká služba

i. č. inventární číslo (archivu)

kart. karton (archivu)

kpt. let. kapitán letectva

KSČ Komunistická strana Československa

lep letištní prapor

LP (lp) letecký pluk

lsp letecký stíhací pluk

LU letecké učiliště

LVA letecká vojenská akademie

lvpz letka velení a průzkumu

LZ letecká základna
LZS letecká záchranná služba
mjr. let. major letectva
M.L.L Masarykova letecká liga
M.N.B. ministerstvo národní bezpečnosti
M.N.O. ministerstvo národní obrany
MontDr. historický titul doktor montánních (hornických) věd
M.V. ministerstvo vnitra
M.V.P. ministerstvo veřejných prací
npor. let. nadporučík letectva
OPL obrana proti letadlům
plk. let. plukovník letectva
POL plukovní opravna letadel
por. let. poručík letectva
p.p.l. polní pilot letec
pplk. let. podplukovník letectva
PVOS protivzdušná obrana státu
PVSL proudové výcvikové středisko letectva
pzlp průzkumný letecký pluk
R.A.F. Ryal Air Force (britské letectvo)
RČS Republika Československá
RP rozptylový prostor
RTZ radiotechnické zabezpečení
sbo1p stíhací bombardovací letecký pluk
sign. signatura (archivu)
sld stíhací letecká divize
slp stíhací letecký pluk
SNB Sbor národní bezpečnosti
sq squadron (*brit. perut'*)
SS Schutzstaffel (*čes. Ochranný oddíl NSDAP*)
SSSR Svaz sovětských socialistických republik
StB Státní bezpečnost
stržm. strážmistr
SVAZARM Svaz pro spolupráci s armádou

SVS stíhací výcvikové středisko
SVŠ střední vojenská škola
škpt. let. štábní kapitán letectva
ÚHS Ústředí hlásné služby
ÚL úkryt letadla
ÚLZ Ústav leteckého zdravotnictví
USAAF U.S. Air Force (letectvo USA)
VB Veřejná bezpečnost
VHA Vojenský historický archiv
VLU vojenské letecké učiliště
voj. vojín
VPD vzletová a přistávací dráha
vrl vrtulníková letka
vro vrtulníkový odřad
vrp vrtulníkový pluk
VÚA Vojenský ústřední archiv
v. v. ve výslužbě
VVLŠ SNP Vysoká vojenská letecká škola Slovenského národního povstání
v. z. v záloze
Z.A. Západočeský aeroklub v Plzni
ZL zápisník letů
zprlp zpravodajský letecký pluk

BIBLIOGRAFIE

PRIMÁRNÍ PRAMENY

Archiválie:

Vojenský ústřední archiv Praha – Vojenský historický archiv, fond Ministerstvo národní obrany, Hlavní štáb, 1. oddělení organizační, 1919–1939

Vojenský ústřední archiv Praha – Vojenský historický archiv, fond Ministerstvo národní obrany, Hlavní štáb, Operační oddělení, 1919–1939

Vojenský ústřední archiv Praha – Vojenský historický archiv, fond Ministerstvo národní obrany 1946

Vojenský ústřední archiv Praha – Vojenský historický archiv, fond Ministerstvo národní obrany 1952

Archiv bezpečnostních složek, fond Letectvo SNB (BL), 1945–1950

Orální prameny:

Rozhovor s mjr. Ing. Václavem Hosnedlem, vedl autor Jan Bíba ve dnech 4. ledna 2024 a 5. dubna 2024, Plzeň.

SEKUNDÁRNÍ PRAMENY

Literatura:

BOROVAN, Václav. *Historie československého vojenského letectva 1914–1945*. Vyd. 1. Praha: Knižní klub, 1998. 155 s., [24] s. obr. příl. ISBN 80-7176-720-4.

FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s.

FIDLER, Jiří – RAJLICH, Jiří. *Soumrak králů vzduchu: československé vojenské letectvo 1945–1950*. Vyd. 1. Praha: Ares, 2000. 106 s. Malé dějiny vojenského letectva. ISBN 80-86158-24-1.

FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920–1938*. 1. vyd. Praha: Libri, 2006. 767 s. ISBN 80-7277-256-2.

FOUD, Karel. *Vrtulníkové letectvo v Plzni 1961–1994*. Plzeň: NiKo, 1994. 29 s.

FOUD, Karel. *Křídla nad Plzní: 85 let letectví na Plzeňsku*. Plzeň: NiKo, 1995. 11 s.

HURT, Zdeněk. *Osudy československých spitfirů*. Vydání první. Cheb: Svět křídel, 2020. 320 s. ISBN 978-80-7573-076-3.

- HURT, Zdeněk – KUČERA, Pavel – CHALAS, Oliver. *Ilustrovaná historie letectví*. Vyd. 1. Praha: Naše vojsko, 1992. 160 s. Triáda; sv. 8. ISBN 80-206-0219-4.
- IRRA, Miroslav. *"Dřevěný zázrak": De Havilland D.H.98 Mosquito v československém vojenském letectvu*. Nevojice: Jakab, 2015. 2 svazky (34; 34 s.). Aero, 6–7. ISBN 978-80-87350-21-8, 978-80-87350-22-5.
- IRRA, Miroslav. *Petljakov Pe-2 v československém vojenském letectvu*. Nevojice: Jakab, 2015. 34 s. Aero, 9. ISBN 978-80-87350-24-9.
- IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945–1950. Díl I, Organizační vývoj a personální výstavba*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2005. 831 s. ISBN 80-86808-33-5.
- JOHN, Miloslav. *Vznik čs. letectva v r. 1918–20*. Cheb: Svět křídel, 1992. 16 s. Letecký historik; 1. ISBN 80-85280-00-0.
- JOHN, Miloslav. *Okupace čs. letišť v r. 1939*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 1992. 87 s. Letecký historik; 2. ISBN 80-85280-06-X.
- KRUMBACH, Jan – VRANÝ, Jiří – HURT, Zdeněk. *Avia BH-21, Jakovlev Jak-15, -17 a -23, Supermarine Spitfire Mk. IX a XVI*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1986. 135 s. Triáda; Sv. 2.
- LANČÍ, Miroslav – BRAŠNA, Stanislav. *Psohlavci letectva: historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*. Vydání první. Cheb: Svět křídel, 2015. 171 s. Svět křídel; 203. ISBN 978-80-87567-79-1.
- LANČÍ, Miroslav. *Sloužili jsme u "pětky": publikace k 60. výročí založení 5. stíhacího leteckého pluku 1945–2005*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – Agentura vojenských informací a služeb, 2005. 23 s. ISBN 80-7278-308-4.
- LENGÁL, Meta. *Sloužil jsem u "pětačtyřicítky"*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2000. 247 s. ISBN 80-85280-65-5.
- LORENC, Miroslav – ROGL, Stanislav. *Zrušená křídla: poznámky k československému a českému vojenskému letectvu v letech 1989 až 1994*. Olomouc: Votobia, 2000, 379 s., cxii s. obr. příl. ISBN 80-7198-405-1.
- LOUKOTA, Luděk. *5. stíhací letecký pluk: (vzpomínka k 55. výročí vzniku)*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 2000. 32 s. ISBN 80-7278-059-X.

MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čs. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. Svět křídel; 43. ISBN 80-85280-69-8.

MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s.

MATĚJÍČEK, Luděk. *Chebská křídla: příběh historicky prvního letiště v českých zemích a nacistické letecké továrny*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 2006. 307 s. ISBN 80-86808-27-0.

MERHOUT, Jaromír et al. *Líně – 900 let: historie známá i neznámá*. Vydání první. Plzeň: NAVA, 2017. 117 s. ISBN 978-80-7211-509-9.

RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Československé letectvo 1918–1924*. Kolín: Kolínské noviny, 1992. 56 s., [8] s. obr. příl. Knižní edice Kolínských novin.

RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře: Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. 188 s., [40] s. barev. obr. ISBN 978-80-2060-221-3.

RAJLICH, Jiří. *Cheb 1917–1947: aviatci a letadla prvního vojenského letiště v Českých zemích*. 1. vydání. Cheb: Svět křídel, 2020. 396 s. Svět křídel; 290. ISBN 978-80-7573-077-0.

REŽŇÁK, Libor. *Ocelový hřeben MiG-19 a československé letectvo 1958–1972*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2008. 583 s. ISBN 978-80-86808-45-1.

SALZ, Hanuš – VITÍK, Ladislav – KÁRNÍK, Jan, et al. *Letectví a město Plzeň*. Plzeň: UNI, 2000–2007. 4 sv. ISBN 80-902017-6-8, 978-80-86680-09-5, 978-80-86680-10-1, 80-86680-11-8.

ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. 2., přeprac. a rozš. vyd. Praha: Albatros, 1986. 448 s.

VANĚK, Pavel. *Sloužili jsme u „trojky“: publikace k 55. výročí VÚ 3263 a 45. výročí zřízení praporu radiotechnického zabezpečení 1953–2008*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autora, 2009. 70 s.

VÁŇA, Josef – SIGMUND, John – PADIOR, Emil. *Príslušníci československého letectva v RAF*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1999. 272 s. ISBN 80-86049-58-2.

VITÍK, Ladislav. *Horké nebe nad hranicí: historie PVOS proti pomalu a nízko letícím cílům 1985–1995*. Vyd. 1. Plzeň: Český svaz letectví – Letci Plzeň z.s., 2022. 192 s.

VRANÝ, Jiří et al. *Ilustrovaná historie letectví*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1991. 133 s., [7] s. il. Triáda; sv. 7. ISBN 80-206-0203-8.

VYSTAVĚL, Stanislav. *Letiště: odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva od Chebu po Užhorod v letech 1918 až 1938, od Chebu po Košice v letech 1945 až 1992, a od Plzně po Mošnov v letech 1993 až 2014*. Vydání první. Cheb: Svět křídel, 2014. 295 s. Svět křídel; 193. ISBN 978-80-87567-66-1.

Periodika:

Letectví: ilustrovaný časopis pro techniku, dopravu a sport: oficiální orgán československého aviatického klubu. Praha: Československý aviatický klub, 1921–1952. ISSN 1805-7330.

Letectví+kosmonautika = Aviation + Cosmonautics: nezávislý populárně odborný čtrnáctideník. Praha: Vydavatelství časopisů MNO, 1965– . ISSN 0024-1156.

Letectví+kosmonautika speciál: Češi a Slováci v historii letectví. Praha: Aeromedia, 2003–2010. ISSN 1801-0628.

Internetové zdroje:

<https://ags.cuzk.cz/>

<https://www.eduard.com/>

<https://helidat.cz/>

<http://www.leteckabadatelna.cz/>

<http://mapy.cz/>

<https://mocr.army.cz/>

<https://www.novinky.cz/>

<https://plzensky.denik.cz/>

<https://www.protexvysivky.cz/>

<https://www.super-hobby.cz/>

<https://www.valka.cz/>

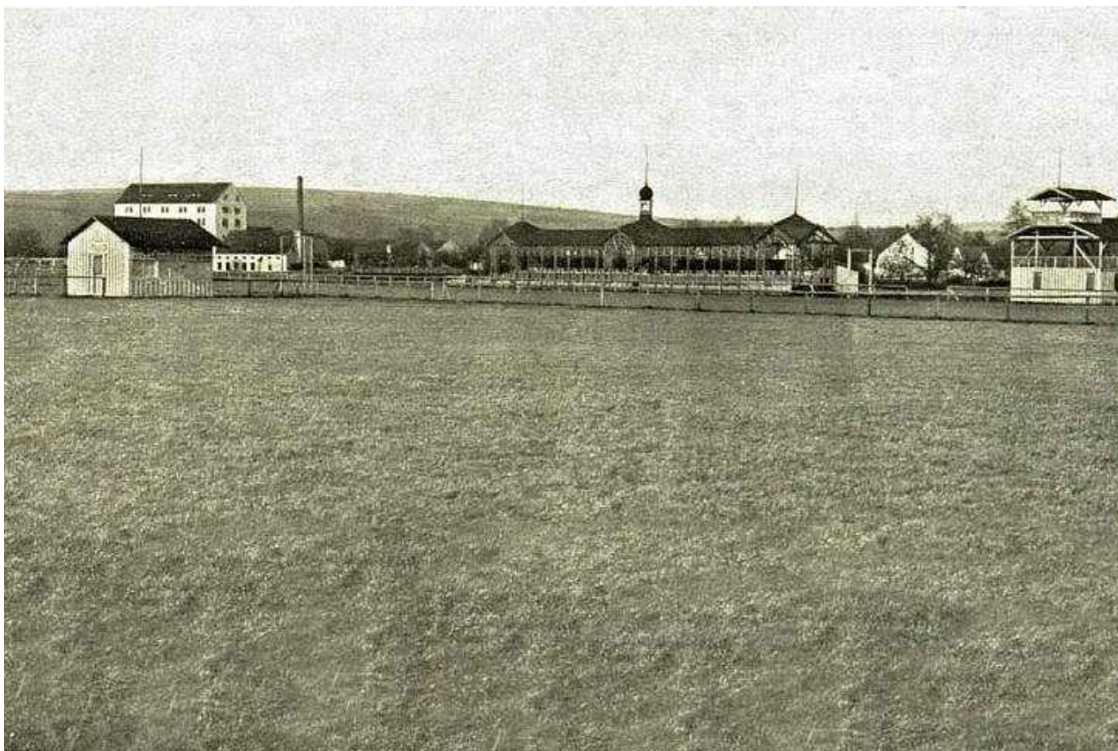
<http://www.vrtulnik.cz/>

SEZNAM PŘÍLOH

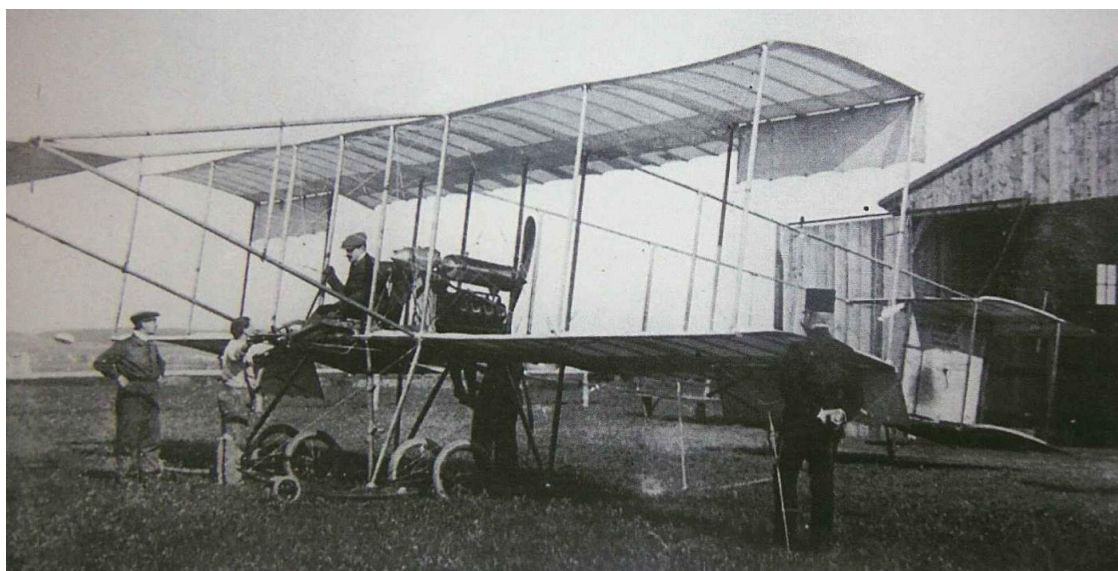
- Příloha č. 1 – Provizorní letiště v Malesicích a první vydařený veřejný vzlet Jullerotův
- Příloha č. 2 – Představitelé M.N.O. a velitelství letectva v meziválečném období
- Příloha č. 3 – Plukovní znaky
- Příloha č. 4 – Výsostná označení a kamufláže
- Příloha č. 5 – Schéma letiště Plzeň-Bory z roku 1938
- Příloha č. 6 – Letiště Plzeň I–Bory (situační snímky)
- Příloha č. 7 – Letiště Plzeň II–Skvrňany (situační snímky)
- Příloha č. 8 – Jmenný seznam osobností Západočeského aeroklubu (aktivní členové)
- Příloha č. 9 – Dobové fotografie některých osobností plzeňského letectví
- Příloha č. 10 – Seznam letecké techniky používané v Z.A. v meziválečném období
- Příloha č. 11 – Četnické letecké hlídky
- Příloha č. 12 – 1. Asistenční letka a Letištní peruč I. čs. vojenského útvaru letectva v Plzni
- Příloha č. 13 – Poválečná letecká technika v Plzni
- Příloha č. 14 – Velitelé poválečných leteckých pluků v Plzni
- Příloha č. 15 – Bezpečnostní letectvo
- Příloha č. 16 – major Jaroslav Křížan
- Příloha č. 17 – Proudová technika používaná na letišti Dobřany/Líně
- Příloha č. 18 – Vrtulníkové letectvo v Plzni a Líních
- Příloha č. 19 – mjr. Ing. Václav Hosnedl
- Příloha č. 20 – Osobnosti 5. slp
- Příloha č. 21 – Didaktická aplikace – návrh trasy naučné stezky Vojenské letiště Líně

Příloha č. 1 – Provizorní letiště v Malesicích a první vydařený veřejný vzlet Jullerotův

Příloha č. 1.1 – dostihové závodiště Malesice¹⁶⁰



Příloha č. 1.2 – letoun Farman pilota Henri-Marie Jullerota v Malesicích před hangárem¹⁶¹



¹⁶⁰ SEQUENS, Zdeněk. *Z historie: Před 110 lety se v Malesicích konala první letecká show*. Online. In: Plzeňský deník.cz 22. 05. 2020. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-pred-110-lety-se-v-malesicich-konala-prvni-letecka-show-20200522.html. [citováno 2023-06-20].

¹⁶¹ SEQUENS, Zdeněk. *Z historie: Před 110 lety se v Malesicích konala první letecká show*. Online. In: Plzeňský deník.cz 22. 05. 2020. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-pred-110-lety-se-v-malesicich-konala-prvni-letecka-show-20200522.html. [citováno 2023-06-20].



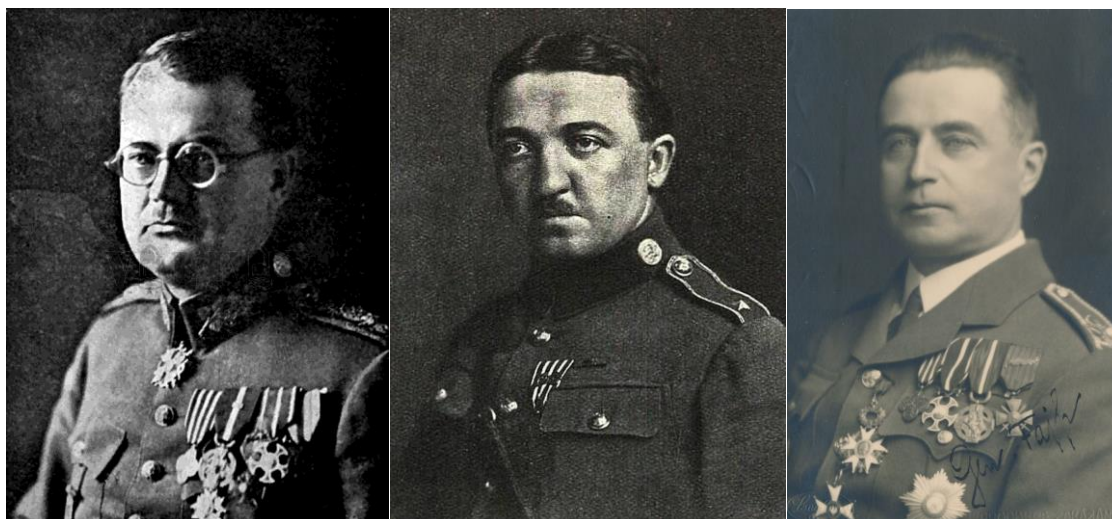
¹⁶² Vlastní zakresl autor – mapový podklad: MAPY.CZ. *Malesice*. Online. Seznam.cz, 2023. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?source=ward&id=6309&ds=1&x=13.2824787&y=49.7667057&z=15>. [citováno 2023-09-10].

Příloha č. 2 – Představitelé M.N.O. a velitelství letectva v meziválečném období

Příloha č. 2.1 – významní ministři národní obrany (zleva gen. Jan Syrový, František Udržal, František Machník, Václav Klofáč a ministr vojenství M. R. Štefánik)¹⁶³



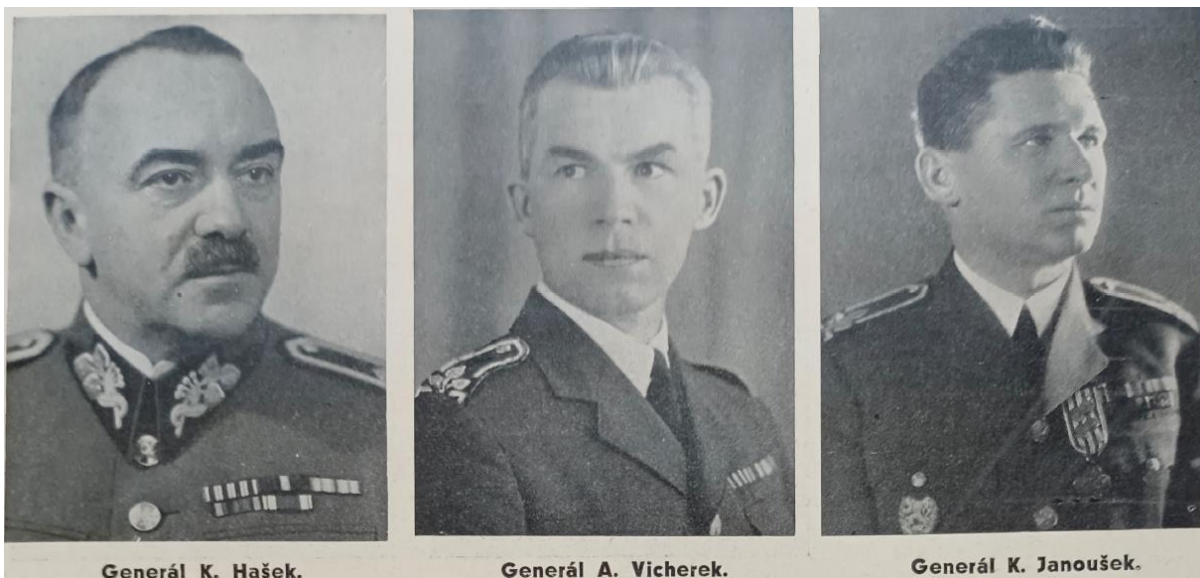
Příloha č. 2.2 – přednostové leteckých odborů M.N.O. (zleva div. gen. František Kolařík, div. gen. Stanislav Čeček, div. gen. ing. Jaroslav Fajfr)¹⁶⁴



¹⁶³ MINISTERSTVO OBRANY ČR. *Galerie ministrů obrany*. Online. Dostupné z: <https://mocr.army.cz/scripts/detail.php?pgid=197&conn=1683&pg=5>. [citováno 2023-08-15].

¹⁶⁴ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/Kolarik-Frantisek-t60738#218803>. [citováno 2023-06-20].

Příloha č. 2.3 – významní předváleční velitelé oddělení III. odboru M.N.O. a dalších řídicích organizačních článků letectva¹⁶⁵



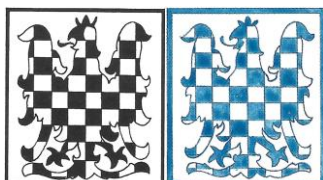
¹⁶⁵ KALVA, Jaroslav, 1937. Naše letectvo má nové generály. *Letectví*. **17**(1), s. 18–20, ISSN 1805-7330.

Příloha č. 3 – Plukovní znaky¹⁶⁶

1. letecký pluk „T. G. Masaryka“ v Praze (různé varianty, původní černé, od r. 1929 v barvě), rozměry 45x50 cm



2. letecký pluk „dr. Edvarda Beneše“ v Olomouci



3. letecký pluk „Generála letce M. R. Štefánika“ v Nitře (Píšťanech)



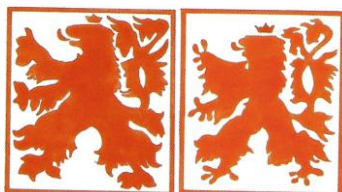
4. letecký pluk v Hradci Králové



5. letecký pluk v Brně



6. letecký pluk v Praze



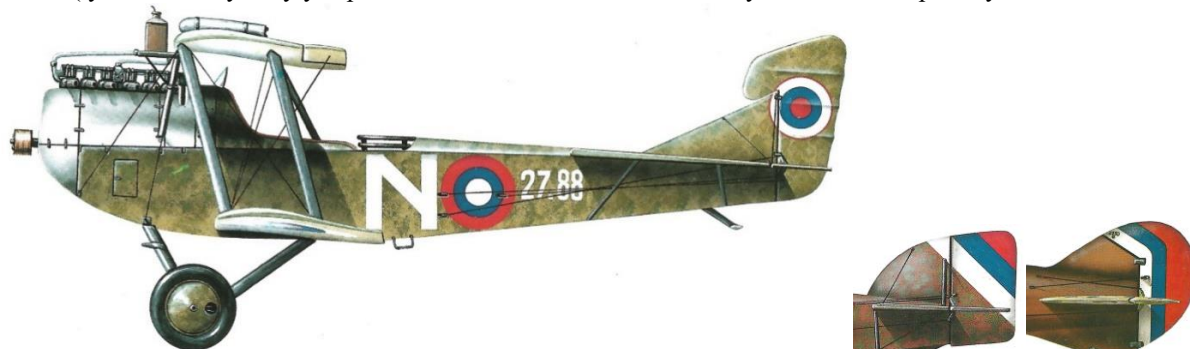
Vojenské letecké učiliště (od r. 1929 je „prázdný“ plukovní znak nahrazen trupovým modrým písmenem „C“)



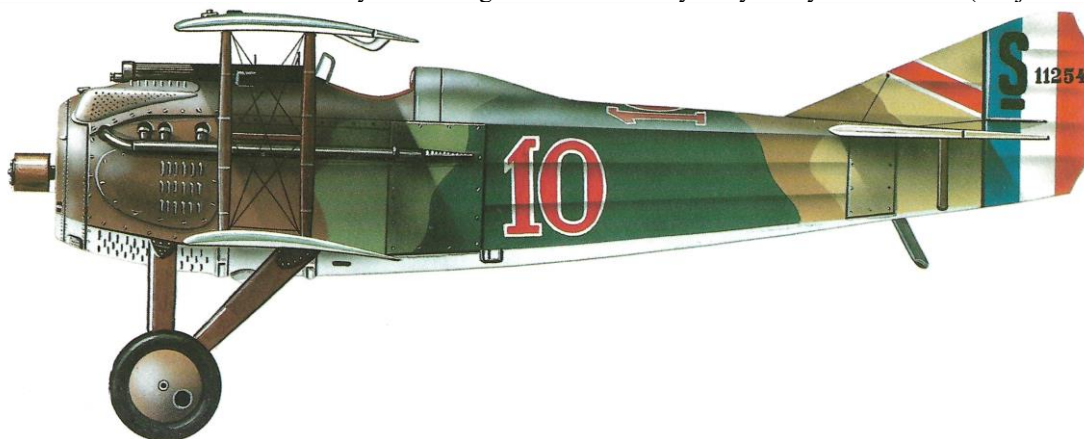
¹⁶⁶ RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře: Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. 188 s. ISBN 978-80-2060-221-3, nečíslovaná obrazová příloha.

Příloha č. 4 – Výsostná označení a kamufláže¹⁶⁷

Příloha č. 4.1 – Brandenburg C.I, původní rakouská kamufláž – na směrovce a spodku křídel první poválečný „kokardový typ“ čs. výsostného znaku používaného od r. 1918 – vpravo předchůdce kokardy, vzácný „bandalírový typ“ – následuje druhý typ od r. 1920, ten je vyznačen na trupu letadla před rakouským markingem (kde č. 27 = typ, č. 88 = sériové číslo) – oba kokardové typy byly užívány na tomto stroji současně, druhý typ oficiálně až r. 1920 (tyto kokardy byly pro nelibost fr. velení zrušeny z důvodu podoby s francouzskou)



Příloha č. 4.2 – Spad I, do zavedení 2. typu výsostného značení létala některá francouzská letadla s původní válečnou kamufláží i francouzským markingem a francouzským výsostným značením (obojí na směrovce)!

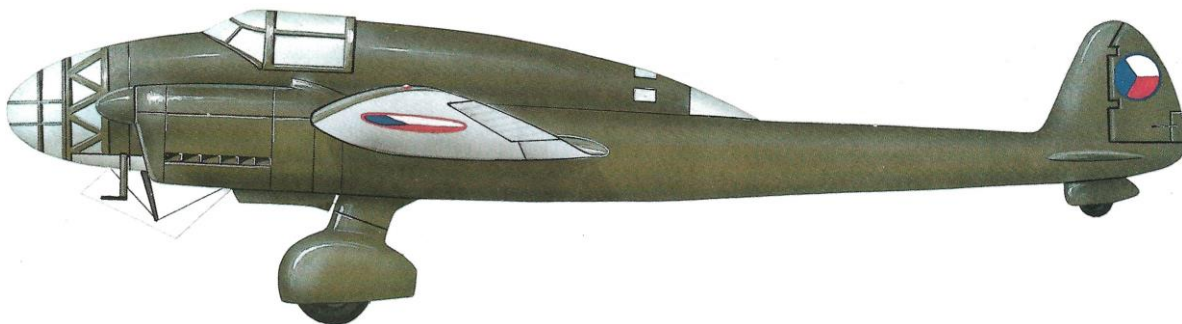


Příloha č. 4.3 – Spad II, první československá unifikovaná vojenská kamufláž (tři barvy, široké pruhy) - od r. 1921 je zavedeno 2. výsostné značení „praporového typu“ – marking 23 je závodním číslem, plukovní znak až 1924

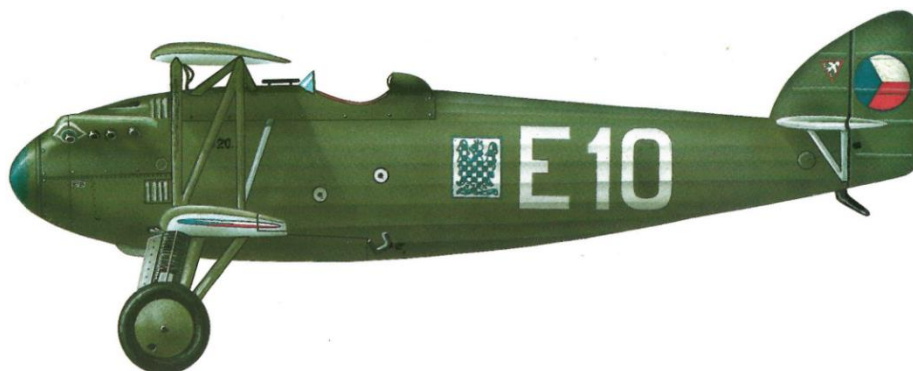


¹⁶⁷ RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře: Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko, 1993. 188 s. ISBN 978-80-2060-221-3, nečíslovaná obrazová příloha.

Příloha č. 4.4 – prototyp Praga E-51 – v. r. 1927 dochází ke změně kamufláže na celozelenou (viz níže Letov Š-20), následně v 2. pol. 30. let khaki (spodní strana nosných ploch, případně i trupu, byla po r. 1927 obvykle stříbrná „hliníkový bronz“), r. 1927 současně zaveden nový kokardový výsostný znak „posledního typu“, který je v různých modifikacích používán dodnes. Tento znak je v meziválečném období dvojího provedení: „první provedení“ s červeným lemováním (na světlých plochách, ale nebylo pravidlem), „druhé provedení“ s modrým lemováním (na tmavých plochách, tento znak byl rozšířenější a často používán i na světlých plochách) – zde patná obě provedení na stejném letounu



Příloha č. 4.5 – Letov Š-20 – standardní trupové označení po roce 1929: plukovní znak 2. LP, písmeno označující letku a číslo označující pořadové číslo letounu v letce (příslušnost k letce bývala zvýrazněna odlišnou barvou kuželu vrtule, jako v tomto případě) – do poloviny 30. let nesly stroje ještě celozelený nátěr (nikoliv khaki, jako výše u stroje Praga E-51), spodní strana křídel stříbrná – všimněte si také typového čísla Š20.?? (zde v prostoru před kabinou)



Příloha č. 4.6 – Avia B-534 – standardní předválečný stíhač letectva, zde ve verzi IV (krytá kabina) v barevném provedení Č.L.H. Liberec – kamufláž „celošedo-zelená“, šarlatové červené doplňky: okraje křídel, vrtulového kuželu, náběžné hrany svislé ocasní plochy – stroj má pochopitelně civilní imatrikulaci (též vínovou s bílým lemováním) a typický výsostný znak „letecké policie“ v podobě sférického trojúhelníku s modrým lemováním, ale bývalo i lemování bílé (viz vpravo, směrovka četnického Letov Š-328)

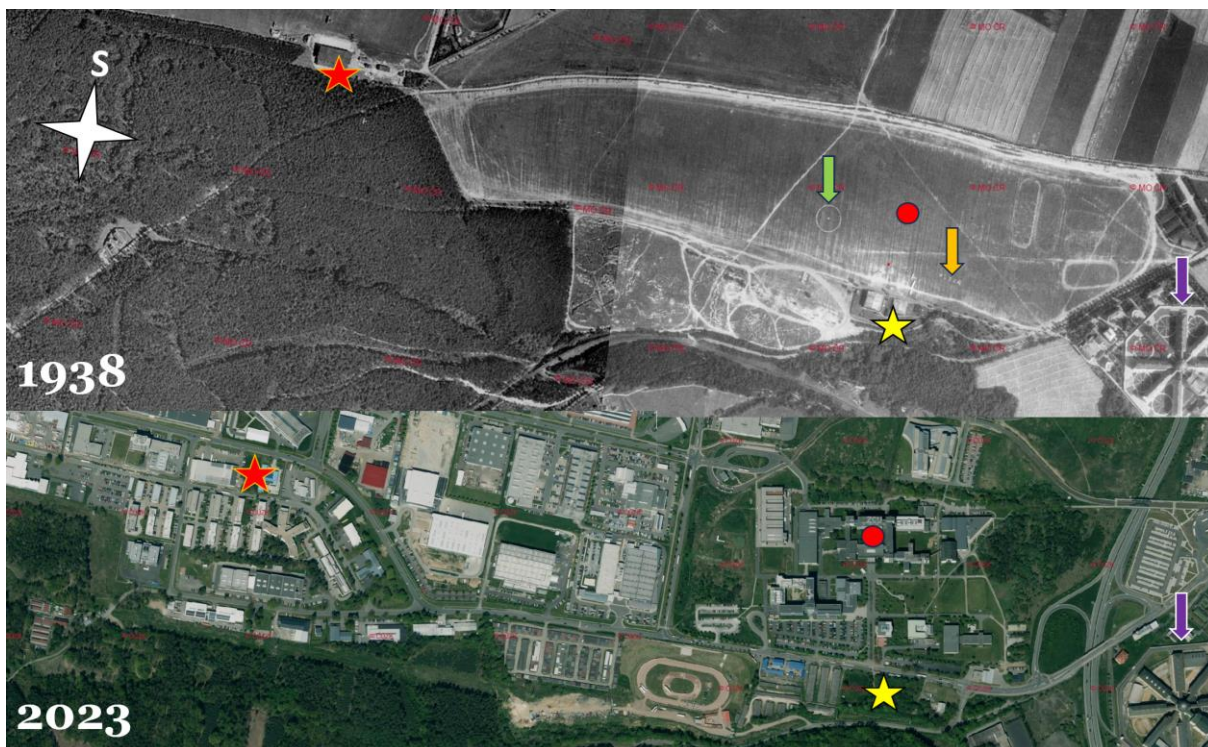


Příloha č. 4.7 – Letov Š-328 náležející do stavu chebské „plzeňské“ 4. pozorovací letky 1. LP (č. 4 značí letku, písmeno E pořadí letadla v letce, dále plukovní znak a pod kabinou pilota výrobní číslo Š.328.2?)¹⁶⁸



¹⁶⁸ HURT, Zdeněk – KUČERA, Pavel – CHALAS, Oliver. *Ilustrovaná historie letectví*. Praha: Naše vojsko, 1992. 160 s. ISBN 80-206-0219-4, s. 18.

Příloha č. 6 – Letiště Plzeň I–Bory (situační snímky)¹⁷⁰



- ★ původní hangár v jižní části vojenského letiště Plzeň II–Skvrňany
- ★ hangáry č. 1 až 3 (zprava) na sportovním letišti Plzeň I–Bory
- ↻ přistávací kruh letiště Plzeň I–Bory
- ↓ nápis „PLZEŇ“ na přistávací ploše letiště Plzeň I–Bory
- ↓ borská trestnice
- současný areál Západočeské univerzity v Plzni



¹⁷⁰ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. ČR. *Geoprohlížeč. Archivní mapy. Letecké měřické snímky*. Online. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/?extent=-1034793.3050546101,-1271745.656464313,-289738.69494538987,-891281.3435356871>. [citováno 2023-12-02].

Příloha č. 7 – Letiště Plzeň II–Skvrňany (situační snímky)¹⁷¹

Příloha č. 7.1 – skládané letecké měřické snímky prostoru bývalého vojenského letiště Plzeň II Skvrňany, pořízené M.N.O. dne 1.7.1938 (vlevo) a novodobý satelitní snímek téhož místa (vpravo). V pravém horním rohu snímků si povšimněte areálu bývalých kasáren, v r. 1938 byl teprve ve výstavbě. V r. 2023 došlo k jeho zbourání, proto je použit snímek staršího data. Na spodní snímku je zachycena poválečná proměna letiště. Zatímco na snímku z roku 1938 stojí před hangáry 3 letouny – mohlo by se jednat o techniku Č.L.H. Plzeň, na spodním snímku je na stojánkách již 42 armádních iljušinů



Příloha č. 7.2 – Poválečná proměna letiště Plzeň II Skvrňany, používaného za války německou Luftwaffe. Zde na stojánkách s jistotou bitevní iljušiny 45. leteckého pluku



¹⁷¹ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. ČR. Geoprohlížeč. Archivní mapy. Letecké měřické snímky. Online. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/?extent=-1034793.3050546101,-1271745.656464313,-289738.69494538987,-891281.3435356871>. [citováno 2023-12-02].

Příloha č. 8 – Jmenný seznam osobností Západočeského aeroklubu (aktivních členové)

Předsedové Z.A.

- Emanuel Kabát
- ing. Josef Cajthaml
- ing. Chramosta
- ing. Oldřich Haller
- ing. Jaromír Sloboda
- Ing. Jaromír Kordule
- Ing. František Schovánek
- Ing. Jan Placák (za války popraven)

Učitelé pilotní školy Z.A. – praktický výcvik

Jaroslav Balík (spolu s Ing. Hallerem první dva českoslovenští piloti vycvičení mimo vojenská učiliště – zkouška 28.9.1925), **Karel Balík**, **Josef Čihák** (poručík, polní pilot letectva v záloze †1936), **Antonín Dupal** (předán k výcviku u vojenského letectva), **Karel Kutloch**, **Alois Psohlavec** (záložní vojenský pilot – za války popraven), **Josef Rais (Rajs)**, **Otakar Seyček** (třetí diplomovaný pilot klubu – zkouška 18.8.1927, poručík v záloze), **Vavřínek Šedivec**, **Václav Šlouf**, **Michal Tarnovský**

Další aktivní členové (pilotní žáci, samostatní letci, piloti, průvodčí letadel, mechanici, dorost, funkcionáři)

Josef Arbes, **Jan Babka**, **Bohumil Baumruk** (r. 1936 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), **Jaroslav Beneš**, **Josef Beran** (r. 1936 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), **Dr. B. Beran**, **Antonín Beránek**, **Václav Blahna**, **Zdeněk Bořkovec** (fotoskopina Z.A.), **Jan Bosák**, **Ladislav Boublík**, **František Bousek**, **Václav Brand**, **Josef Březina**, **Burián**, **Ing. František Bursa** (místopředseda), **František Císař**, **Josef Čečil** (stavba vlastního nedokončeného letounu ve Vochově), **Otakar Číhal**, **Ing. Aliakbar Dossturi** (Iránc), **Vl. Dostál**, **Miroslav Drnek**, **Ludvík Dusil**, **Antonín Dvořák** (r. 1935 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), **Otakar Egermajer (Egermaier)**, **František Echtner**, **Rudolf Fiala**, **Jaroslav Fichtl**, **Josef Fišera**, **Jiří Fína**, **Alois Flora**, **Anežka Formánková „Agnes“** (první Československá pilotka), **Karel Fousek**, **Josef Freml**, **škpt. Alexandr Fritscher**, **František Goldammer (Goldamer)**, **Josef Hamšík** (škpt. letectva v Chebu), **Marie Elfrída Hamšíková (roz. Hartmanová) „Eliška“**, **František Hanzelín**, **Jiří Hartman**, **Vladimír Havel**, **Jaroslav Hofrichter**, **Vladislav Holubář** (fotoskopina Z.A.), **František Hora** (ubytován v hangáru – hlídač, skladník), **Václav Horníček**, **Oldřich Hořejší**, **Vilém Houbá**, **Josef?? Hucl**, **Karel Hurt**, **Josef Chroust**, **Jan Roman Irving** (původně Irzing, někde uváděno chybně Ircing – r. 1934 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), **František Jankovský**, **Jiří Jaňour**, **Karel?? Jarolím**, **Ignác „Hynek“ Jarošík**, **Jiroušek**, **Alois Jirovský**, **Josef Jílek**, **František Jozíf (Josif)**, **Josef Kadlec**, **Antonín Kašpar**, **Jiří Kestler**, **Oldřich Kestler**, **Josef Matěj Kilian**, **Karel Klemm**, **Josef Klemš** (r. 1935 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), **Josef Klemza (Klemsa)**, **Josef Kliebr (Klíbr** – pilotní žák †1919 při havárii letounu Bohemia B5 pilotovaného Rudolfem Polaneckým), **Antonín Klouček**, **Miroslav Kluc**, **František Klügel**, **Rudolf Koerper**, **Antonín Kolář (*1907)**, **Antonín Kolář (*1913)**, **Rudolf Kolář**, **Rudolf Komorous**, **Jan Kopřiva** (1. jednatel Z.A.), **Josef Korb**, **Josef Korda**, **Ladislav Kovář**, **Oldřich Kovářík** (dorost Z.A. před válkou), **Emil Krejčí**, **Marie Krupičková**, **Jindřich Křepel**, **Josef Křišťál** (zakládající člen Z.A., správce hangárů), **Jaroslav Kučera**, **Rudolf Kolínek**, **František Kupka**, **Josef Landsmín** (v počátcích Z.A. instruktor plachtového létání), **B. Lauseker**, **Prokop Lažanský**, **Rudolf Lenk** (zakládající člen Z.A.), **Jan Lohr**, **Jaroslav Majer** či **Maier** (četař, polní pilot, vyšel z dorostu Z.A., †1932 ve službě), **Václav Malík** (svobodník, polní pilot, vyšel z dorostu Z.A., †1932 ve službě), **Dr. Vladimír Mandl**, **František Marek**, **Jindřich Marek**, **František Mareš**, **Jaroslav Mašek**, **Jan Maštovský**, **Bohumír Matyášek**, **Josef Meduna**, **Miroslav Mirtl**, **Jan Moss „Johann Moos“** (za války působí u Luftwaffe), **Vojtěch Mužik**, **Vojtěch Němeček** (zakládající člen Z.A.), **Vilém Nosek**, **Jaroslav Novák**, **Pavel Ottis** (pilotní žák), **Karel Pavlík**, **František Peroutka**, **Stanislav Peroutka**, **Miloslav Petr**, **Antonín Pilný**, **Stanislav Plzák** (člen dorostu 1928), **Václav Podzimek** (zakládající člen Z.A.), **Antonín Pokorný**, **František Pokorný**, **Rudolf Polanecký** (pilot Bohemie B-5), **Karel Pošta** (r. 1934 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), **Václav Presl** (dorost Z.A. před válkou), **F. Procházka**, **Jan Prokop**, **Josef Prokopec**, **Rudolf Průcha**, **Václav Rada** (člen dorostu), **Jaroslav Rejř**, **Aleš Rezler**, **Josef Rezler** (vyvinul vlastní padák), **Jan (Hanuš) Roubík**, **Alois Rozum**, **V. Rund**, **Bohumil Růžek**, **Jaroslav Řezáč**, **Karel Salz**, **Jan Sedláček**, **Vilém Sedlák** (zakládající člen Z.A.), **Karel Schneiberg (Schneiberk)** – první pilot z akce „1000 nových pilotů“, **Marie Schovánková roz. Harmáčková**, **Jiří Schwarz**, **Jan Sigmund**, **František Simet** (dorost Z.A. před válkou),

Jaroslav Slapnička, Vlastimil Souček (r. 1935 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), *Vilém Soukup, František Spálenský, Josef Stach, Karel Stach, Stroner* (možná *Josef Štroner*, konstruktér SZ), *Jaroslav Stropek, Ladislav Světlík* (r. 1936 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově), *Václav Šafařík, Ondřej Šamberger, Karel Šedivý, V. Šedivý, Josef Šenkýř, L. Šidáková, Václav Šindelář, Václav Široký, Antonín Škach, Jaromír Šlajs, Karel Šlouf, Gustav Šmíd, František (??) Šnábl, Ladislav Štětina, Jan Štork „Jean Lousteau“* (hrdina první světové války bojující ve francouzské eskadrole, aktivním členem cca od r. 1934), *Maxmilián Šturm* (koncem 20. let patrně učitel létání v Z.A.), *Zdeněk Takács, Bedřich Tenk, František Trnka, Václav Truneček, Arnošt Tříška, Jan Tuma, Zdeněk Tumpach, František Vacín* (pravděpodobně též učitel létání v Z.A.), *Josef Valter* (správce hangárů a letového provozu, ubytován s rodinou v hangáru č. 3), *Vašíček, Norbert Váňa* (r. 1935 přijat do 2. ročníku pilotní školy v Prostějově †1937 ve službě), *Josef Vlach, Karel Vobořil, Břetislav Vohanka, František Vorel, Rudolf Vorlovský, František Votrubec, Jaroslav Vyhnis, Waltr* (možná osoba *Josef Valter*), *Alois Záleský, Václav Zátka, Jindřich Zářecký, Zikmund* (možná osoba *Jan Sigmund*), *Stanislav Zoul, Ing. Josef Zýka* (zakládající člen Z.A.), *Stanislav Zýka* (pilotní žák), *František Žák, Josef Žákovec, František Ženíšek* (za války popraven).

Pozn. červeně označení jsou členové Z.A., kteří se zúčastnili zahraničního „západního odboje“ jako piloti, navigátoři, radisté, palubní střelci, mechanici či jiný letecký personál u britské RAF, popř. ještě před tím v Polsku či Francii. Uváděny jsou různé podoby jmen vyskytující se v různých zdrojích. U některých osob se nepodařilo zjistit celé jméno či to, zda obdoby jména označují tutéž osobu či se jedná o dvě různé osoby.^{172 173 174}

¹⁷² ZA v Plzni, 1921–1938. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub v Plzni. Letectví. 1–18(1–12), ISSN 1805-7330.

¹⁷³ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 2. část*. Plzeň: UNI, 2007. 220 s. 978-80-86680-09-5, s. 309–313.

¹⁷⁴ VÁŇA, Josef – SIGMUND, John – PADIOR, Emil. *Příslušníci československého letectva v RAF*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1999. 272 s. ISBN 80-86049-58-2, s. 73–80.

Příloha č. 9 – Dobové fotografie některých osobností plzeňského letectví¹⁷⁵



1. řada (zleva): Emanuel Kabát, Josef Cajthaml, ing. Chramosta, ing. Oldřich Haller
2. řada: Jaromír Sloboda, František Schovánek, Jan Placák, Ladislav Světlík
3. řada: Josef Čihák, Jan Roman Irving, Stanislav Plzák, Karel Pošta

¹⁷⁵ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 1. a 2. část.* Plzeň: UNI, 2000–2007. ISBN 80-902017-6-8, 978-80-86680-09-5, nečíslovaná fotografická příloha.



1. řada (zleva): Jan Prokop, Alois Psohlavec, Antonín Dupal, Rudolf Polanecký
 2. řada: Josef Rajs, Vavřinec Šedivec, Karel Balík, Jan Štork
 3. řada: Anežka Formánková, Jaroslav Balík, Václav Šlouf, Otakar Seyček

Příloha č. 10 – Seznam letecké techniky používané Z.A. v meziválečném období

1. **bez označení** – *Bohemia „B“5* – motor Wright-NAG 38 HP
2. **bez označení** – *Žaludův letoun* – motor 3 válcový vlastní konstrukce Hallerovy, následně *Argus 100 HP* (dvousedadlový školní s dvojím řízením stavěný z trupu letadla Blériot a křidel vlastní konstrukce – představeno v srpnu 1922, zničeno požárem hangáru v červnu 1923) – Pozn. autora: je velmi pravděpodobné, že se jednalo o stejný stroj, jako pod bodem 4 uvedený Haller H-6, avšak jednoznačně to z dostupných zdrojů nevyplývá.
3. **bez označení** – *Balíkův letoun „Špaček“* – motor Anzani 35 HP (malý jednosedadlový sportovní dvouplošník - zničen požárem hangáru v červnu 1923)
4. **ZA-1** – *Haller H-6* – 3 válcový motor vlastní konstrukce Hallerovy (po vzoru francouzského motoru Anzani 35 HP – pravděpodobně umožňoval jen pojíždění), následně *Argus 100 HP* (H-6 byl následující typ Hallerův obdobné, nikoliv stejné, konstrukce, jako jeho předchozí Bohemia B-5)
5. **ZA-2** – *Haller H-7 „kluzák“* – bezmotorový (stavěno pro nedostatek místa v hangáru v Lochotínské ul. u p. Pecháčka) – r. 1932 jako poškozené darováno leteckému odboru M.L.L. Plzeň
6. **L-BIZB (dříve ZA-3)** – *Hansa-Brandenburg (Fd) 176.42* – motor Daimler-Mercedes 100 HP (zakoupen do nového hangáru v r. 1924 od letce Arigiho z Mariánských Lázní) – O. Haller na něm absolvoval dne 28.9.1925 pilotní zkoušku
7. **OK-IZA/L-BIZA/ZA-4** – *Hansa-Brandenburg (Ph) 26* – motor Austro-Daimler 160 HP někde uváděno 100 HP (zakoupen do nového hangáru v r. 1924 od letce Arigiho z Mariánských Lázní), někde se uvádí motorizace Daimler 165 nebo 185 HP, následně Mercedes 100 HP (zrušen po havárii r. 1933)
8. **ZA-5** – *Anatra 871 (Antara DS Ansal)* – motor Daimler-Mercedes 100 HP (ruský průzkumný dvouplošník r. 1924 vyřazený M.N.O. – r. 1927 rozmontováno pro nedostatek místa)
9. **ZA-6** – *Anatra 871 (Antara DS Ansal)* – motor Salmson 185 HP (ruský průzkumný dvouplošník r. 1924 vyřazený M.N.O. - r. 1929 klubem vyřazen jako republikový unikát pro muzejní účely)
10. **L-BIZC/ZA-7** – *Hansa-Brandenburg (Fd) 176.94* – motor Daimler-Mercedes 100 HP (zřejmě také darováno M.N.O. po vyřazení – klubem upraveno na školní s dvojím řízením – zrušeno r. 1930)
11. **L-BIZD** – *Hansa-Brandenburg (Fd) 276.13* – motor Daimler-Mercedes 100 HP (účastní se mezinárodního letu do Polska r. 1927)
12. **L-BIZE** – *Hansa-Brandenburg (Ph) 26.53* – motor Austro-Daimler 160 HP (původně vzorový kus pro výrobu kopií Brandenburgů typu A-26 továrnou Aero)
13. **L-BIZF** – *Hansa-Brandenburg (Ph) 26.17* – motor Austro-Daimler 160 HP
14. **OK-IZG/L-BIZG** – *Hansa-Brandenburg 26.39* – motor Austro-Daimler 185 HP
15. **L-BIZH** – *Albatros B-II 21.6* – motor Daimler-Mercedes 100 HP (do provozu 1927)
16. **L-BIZI** – *Spad S-VII 2453* – motor Hispano Suiza HS-8Ab 180 HP (do provozu 1927 – zrušen asi 1930)
17. **L-BIZK** – *Albatros B-II 21.96 (Gotha)* – motor Daimler-Mercedes 100 HP (do provozu 1927 – zrušen 1930 a darován M.L.L. Tábor)
18. **L-BIZL** – *Spad S-VII 11583* – motor Hispano Suiza HS-8Ab 180 HP (do provozu 1927)
19. **L-BIZM** – *Aero A-12.25* – motor Maybach Mb-IVa 240 HP (od r. 1927)
20. **OK-IZN/L-BIZN** – *Aero A-12.48* – motor Maybach 260 HP, následně motor Maybach Mb-IVa 240 HP (do provozu r. 1927 – od 1929 uložen u p. Lažanského „vysoká spotřeba“ - 1930 znovu imatrikulován)
21. **OK-IZO/L-BIZO** – *Aero A-12.36* – motor Maybach Mb-IVa 240 HP (do provozu r. 1927–1930 darován po havárii v Jugoslávii záhřebskému aeroklubu)
22. **L-BIZP** – *Spad S-VII 20030* – motor Hispano Suiza HS-8Ab 180 HP
23. **OK-IZQ/L-BIZQ** – *Aero A-12.12* – motor Maybach Mb-IVa 240 HP (stroj stavěn v r. 1929)
24. **OK-IZR/L-BIZR** – *Aero A-12.04* – motor Maybach Mb-IVa 240 HP (do provozu r. 1927 – od 1929 uložen u p. Lažanského „vysoká spotřeba“ – zrušeno 1934 pro stáří)
25. **OK-IZS/L-BIZS** – *Aero A-12.38* – motor Maybach Mb-IVa 240 HP (do provozu r. 1927 – od 1929 uložen u Lažanského „vysoká spotřeba“ – zrušeno 1932 pro stáří)
26. **OK-IZT/L-BIZT** – *Hanriot II 19.12* – motor Hispano-Suiza 180 HP (dvojmístný školní akrobatický - do provozu r. 1929 - 1934 odprodáno)
27. **OK-IZU** – *Šmolík Š-4.1* – motor Hispano-Suiza 180 HP (stíhací – zakoupen 1930 – zrušeno pro stáří r. 1932)

28. **OK-IZV** – *Avia BH-22.3* – motor *Hispano-Suiza 8Aa 180 HP* (zakoupen 1930 – poslední majitel Miloslav Petr ze Z.A.)
29. **OK-IZW** – *Aero A-1.11* – motor *Blesk 100 HP* (zakoupen 1930 – zrušeno 1934 pro stáří)
30. **OK-IZX/L-BIZX** – *Letov Š-10.25 „Sardinka“* – motor *Mercedes 100 HP* (školní „Sardinka“ – provozován od 1930 - zrušen 1936)
31. **OK-IZZ** – *Avia BH-11.12* – motor *Walter NZ 60 HP* (tzv. „Boska“ – zakoupen 1930)
32. **OK-AZA** – *Aero A-26.13* – motor *Mercedes 165 HP* (r. 1935 přislíbeno M.V.P. uznání letadla za dopravní, způsobilé k provozování aerotaxi)
33. **OK-AZB** – *Aero A-26.15* – motor *Mercedes 165 HP* (r. 1935 přislíbeno M.V.P. uznání letadla za dopravní, způsobilé k provozování aerotaxi)
34. **OK-AZC** – *Letov Š-10.13 „Sardinka“* – motor *Mercedes 100 HP* (provozováno od r. 1932 – zrušen 1936)
35. **OK-AZD** – *Gourdou Leseurre B-3.82* – motor *Hispano-Suiza 180 HP* (provozováno od r. 1932)
36. **OK-AZE** – *Avia BH-9.10 „Boska“* – motor *Walter NZ 60 HP* (provozováno od r. 1932)
37. **OK-AZF** – *Avia BH-22.3* – motor *Hispano-Suiza 8Aa 180 HP* (zakoupeno r. 1934 – poslední majitel Antonín Dupal ze Z.A.)
38. **OK-AZH** – *Aero A-34.1 „Kos“* (někde uváděno *A-34.7*) – motor *Walter NZ 60 HP* (školní, provozován od r. 1934 – r. 1935 přestavba na motor 85 HP)
39. **OK-AZI** – *Haller H-11.1 „Eja“* – motor *Walter NZ 60 HP* (provozován od r. 1934 – vlastní konstrukce Ing. Hallera ze zrušeného letounu A-12 – třímístná pasažérská „limusina“ – havarovalo r. 1934 u Vizovic při nouzovém přistání, znovu opraveno – uvažováno o zástavbě motoru Walter 85 HP)
40. **OK-AZJ** – *Avia BH-10.??* – motor nezjištěn (uvedená imatrikulace chybí v leteckém rejstříku M.V.P. nicméně v Plzni pod touto imatrikulací dle dobových snímků prokazatelně létalo, uváděný typ BH-10 není zcela jistý, mohlo se jednat i o jinou vývojovou řadu odvozenou od původní „Bosky“ typu BH-5)
41. **OK-AZK** – *Letov Š-218.3 „Komár“* – motor *Walter NZ-130* nebo *Walter NZ-120-II* (zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“)
42. **OK-AZN** – *Praga E-114.5 Air Baby „Bejbina“* – motor *Aeronca E-113A* (zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“)
43. **OK-AZO** – *Praga E 114.21 Air Baby „Bejbina“* – motor *Praga B 36 HP* (dočasně hangárován v Plzni do postavení hangáru Pošumavského aeroklubu - zahynul na něm r. 1936 Josef Čihák s žákem Vilémem Kubíkem)
44. **OK-AZP** – *Letov Š-118.12 „Komár“* – motor *Walter NZ 85 HP* (zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“)
45. **OK-AZQ** – *Praga E-39G.67* – motor *Walter Gemma 120 HP* (zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“)
46. **OK-AZR** – *Avia BH-22.6* – motor *Hispano-Suiza 8Aa 180 HP* (zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“ – poslední majitel Václav Šlouf ze Z.A.)
47. **OK-AZS** – *Beneš-Mráz Be-60.16 Bestiola* – motor *Walter Mikron 4-II 60 HP* nebo *65 HP* (zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“)
48. **OK-AZT** – *Aero A-29.8* – motor *Walter W-IV. BMW 240 HP* (licenční motor, zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“ – poslední majitel Jaroslav Balík ze Z.A.)
49. **OK-AZU** – *Beneš-Mráz Be-150.5 Beta-Junior* – motor *Walter-Junior 4-I* (zápůjčka M.V.P. akce „1000 nových pilotů“)
50. **OK-AZV** – *Zlín Z-XII.140* – motor *Percy II* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
51. **OK-AZW** – *Zlín Z-XII.148* – motor *Percy II* (zápůjčka M.V.P. akce „1000 nových pilotů“)
52. **OK-AZX** – *Beneš-Mráz Be-60.7 Bestiola* – motor *Walter Mikron 4-II 60 HP* nebo *65 HP* (zápůjčka vojenskou správou – akce „1000 nových pilotů“)
53. **OK-AZZ** – *Praga E-39N.9* – motor *Walter NZ 120 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
54. **OK-EAA** – *Beneš-Mráz Be-50.3 Beta-Minor* – motor *Walter Minor 4* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“ – piloti Dupal a Štork na něm letí do Francie r. 1937)
55. **OK-EAQ** – *Beneš-Mráz Be-50.19 Beta-Minor* – motor *Walter Minor 4* (zápůjčka M.V.P. v rámci akce „1000 nových pilotů“)
56. **OK-ECA** – *Praga E-39G.21* – motor *Walter Gemma 120 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
57. **OK-ECN** – *Praga E-39G.33* – motor *Walter Gemma 120 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)

58. **OK-EFE** – *Beneš-Mráz Be-50.32 Beta-Minor* – motor *Walter Minor 4* (zápůjčka M.V.P. v rámci akce „1000 nových pilotů“)
59. **OK-ELB** – *Letov Š-239.13* – motor *Walter Minor 4 85 HP* (dočasně umístěný klatovský stroj – r. 1936 předán Pošumavskému aeroklubu)
60. **OK-ELF** – *Letov Š-39.11* – motor *Walter Polaris II 75 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
61. **OK-ELQ** – *Letov Š-39.19* – motor *Walter Polaris II 75 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
62. **OK-ILZ** – *Avia BH-11.18* – motor *Walter NZ 60 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
63. **OK-IPG** – *Aero A-34.2 „Kos“* – motor *Walter NZ 60 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
64. **OK-IPR** – *Letov Š-118.3 „Komár“* – motor *Walter NZ 120 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
65. **OK-IPU** – *Letov Š-118.1 „Komár“* – motor *Walter NZ 85 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“ – poslední majitel Michal Tarnovský ze ZA)
66. **OK-LAW** – *Letov Š-218.26 „Komár“* – motor *Walter NZ-120-II* (zápůjčka M.V.P. v rámci akce „1000 nových pilotů“)
67. **OK-LEH** – *Letov Š-239.8* – motor *Walter Minor 4 85 HP* (zápůjčka v rámci akce „1000 nových pilotů“)
68. **OK-LIC** – *Letov Š-10.4 „Sardinka“* – motor *Mercedes 100 HP* (provozováno klubem od r. 1930 jako majetek M.L.L., župy Plzeň)
69. **OK-LIP** – *Koželuh I.2 (nebo Koželuh II.1) „Hurvínek“* – motor *Walter-Junior I-4 105 HP* nebo *Walter-Minor* (r. 1934 darovala továrna Avia klubu drak závodního letounu Koželuh k další stavbě, zalétáván byl r. 1936, nesl modrý nátěr s barvami města Plzně na směrovce – poslední majitel Ing. Jan Placák ze Z.A. – není zcela jasné, zda se jednalo o tento stroj, nebo o stroj Koželuh II značený OK-VIA níže pod bodem 73)
70. **OK-LIX** – *Letov Š-10.1 „Sardinka“* – motor *Mercedes 100 HP*
71. **OK-AUA/L-BAUA** – *Aero A-35.1* – motor *Walter Castor I 240 HP* (v r. 1938 je prováděna rekonstrukce tohoto stroje – jednalo se o pětimístný dopravní letoun – první sériový stroj tohoto typu – původní uživatel Č.S.A. – od r. 1936 M.N.O. jako dopravní a spojovací – poslední majitel Jan Štork ze Z.A.)
72. **L-BONC** – *Avia BH-16.1* – motor *Blackburne 16 HP* (experimentální letadélko „motoavieta“ – zrušeno 1930)
73. **OK-VIA** – *Koželuh II „Spejbl“ 2 (nebo Koželuh II.2)* – letouny Koželuh II byly rovněž označovány jako *Avia BH-12* a jednalo se o amatérské konstrukce mjr. Koželuha určeného M.N.O. jako dozor při výrobě vojenského materiálu ve Škodových závodech – blíže k letounu nebylo zjištěno (dále info pod bodem č. 69 – zn. OK-LIP)
74. **bez označení** – *„Blecha nebes“ „Pou-du-Ciel“* – motor nezjištěn (v r. 1936 se v klubu pracuje na stavbě tohoto podomácku vyráběného francouzského letadélka – není známo, zda bylo zalétáno)
75. **bez označení** – *Šedivcův letoun „Plzeň“* – motor nezjištěn (vlastní konstrukce z r. 1934 – není známo, zda bylo dokončeno a zalétáno – je rovněž možné, že se může jednat o jeden z letounů OK-LIP „Hurvínek“ či OK-VIA „Spejbl“)
76. **bez označení** – *Aero A-14.15* – motor *Hiero N 172 kW* (od r. 1930 – jednalo se o kopii původního cvičného a pozorovacího Hansa-Bandenburg C.I vyráběnou továrnou Aero v počtu 25 kusů – není známo, zda v Z.A. létalo a proč nebylo imatrikulováno)

Pozn. Označení klubových letadel značkou ZA-.. bylo označením interním. Zavedení jednotných imatrikulačních značek civilních letadel bylo uzákoněno Úmluvou o úpravě letectví ze dne 13. října 1919 (v RČS upraveno později zákonem č. 35/1924 Sb.). Od r. 1924 tedy klubová letadla nesla již mezinárodní označení L-BIZA až L-BIZX. Novelou zákona byla k 1. červenci 1932 byla provedena další změna imatrikulačních znaků a zavedena současná značka pro Československo „OK“. Letadla musela být přeznačena, a tak např. L-BIZR musel být přeznačen na OK-IZR. Proto déle létající stroj Brandenburg označený ZA-4 vystřídal za dobu své životnosti rovnou tři imatrikulace.¹⁷⁶

¹⁷⁶ ZA v Plzni, 1921–1938. Klubovní zprávy – Západočeský aeroklub v Plzni. *Letectví. 1–18*(1–12), ISSN 1805-7330.

Příloha č. 11 – Četnické letecké hlídky

Příloha č. 11.1 – osobnosti „letecké policie“ – pplk. čet. Antonín Vlk, velitel „letecké policie“ (vlevo) a por. čet. Josef Vancl, velitel Č.L.H. Plzeň (vpravo)¹⁷⁷



Příloha č. 11.2 – Avia B-534.371, OK-PAR, Četnické letecké hlídky Plzeň, následně Klatovy¹⁷⁸



Příloha č. 11.3 – třetí velký kovový hangár Škodových závodů na letišti Plzeň I Bory, před ním stojící v Plzni vyráběné letouny Škoda D-1, které si na konci své životnosti prošly také službou u Č.L.H.¹⁷⁹



¹⁷⁷ MAREK, Jindřich. *Vzdušní donkichoti: četnické letecké hlídky 1935–1939: čs. letci u 280. a 544. perutě RAF*. Cheb: Svět křídel, 2001. 249 s. ISBN 80-85280-69-8, s. 164–182.

¹⁷⁸ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 2. část*. Plzeň: UNI, 2007. 220 s. 978-80-86680-09-5, nečíslovaná fotografická příloha.

¹⁷⁹ SALZ, Hanuš, et al. *Letectví a město Plzeň. 2. část*. Plzeň: UNI, 2007. 220 s. 978-80-86680-09-5, nečíslovaná fotografická příloha.

Příloha č. 12 – 1. Asistenční letka a Letištní peruč' I. čs. vojenského útvaru letectva v Plzni¹⁸⁰

<p>ČS vojenský letecký útvar Plzeň</p> <p>Corroboration Potvrzení</p> <p>Dobr. Kovářik Oldřich.</p> <p>is allowed to enter the countries of the Air-forces in Plzeň The commander of the Air-forces Plzeň.</p> <p>Plzeň, 14./V. 1945.</p>	<p>Posádkové velitelství v Plzni. Evidenční čís. 6889</p> <p>Osobní průkaz</p> <p>Jméno a příjmení Oldřich K o v á ř í k Hodnost vojín Narozen [redacted], polit. okres Plzeň</p> <p>jest příslušníkem útvaru posádky v Plzni.</p> <p>V Plzni dne 4./9.1945.</p> <p>Podpis majitele [signature] Podpis důstojníka [signature]</p>
--	--

Letištní peruč' Plzeň
Průkaz čís. 44.

voj. **K O V Á Ř Í K** Oldřich
Hodnost [redacted] Jméno a příjmení

narozen: [redacted]

přídělen: **LETIŠTNÍ PERUČ' PLZEŇ.**
Pomocná letka.

Plzeň, dne **23. 8. 1945**

Velitel letky [signature]



Oldřich Kovářik

Vladimír Havel

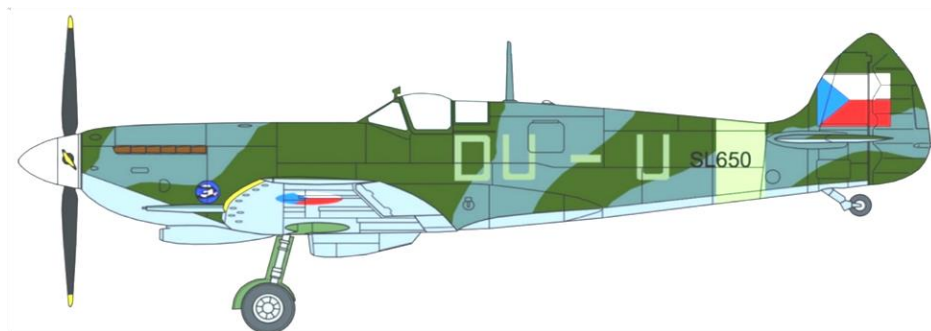


nastoupená 1. Asistenční letka

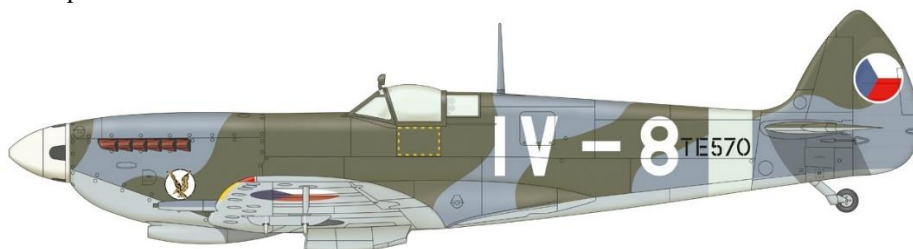
¹⁸⁰ Soukromý archiv leteckého badatele Ladislava Vitíka.

Příloha č. 13 – Poválečná letecká technika v Plzni

Příloha č. 13.1 – Supermarine Spitfire LF.Mk.IXe – původní „příletový“ marking a výsostné znaky 08/1945 - bývalá čs. 312. sq – vpravo znaky čs. perutí na krytu motorového prostoru (310. sq – lev, 312. sq – čáp, 313. sq – jestřáb ve dvojím provedení).^{181 182}



Příloha č. 13.2 – Supermarine Spitfire LF.Mk.IXe – již nový čs. marking 09/1946, 1. letka 7. LP Praha-Kbely (bývalá čs. 313. sq) – standardní kamufláž R.A.F. na tomto schématu je oproti hornímu vyobrazení co do podání barev poměrně reálná¹⁸³



Příloha č. 13.3 – Spitfiry Mk.IX.e od 1. letky 4. LP „Letce Vašátka“ na leteckém dni konaném dne 16. června 1946 v místě původního civilního letiště Plzeň I Bory (v pozadí kupole borské trestnice)¹⁸⁴



¹⁸¹ *Super-Hobby.com*. Online. Dostupné z: <https://www.super-hobby.cz/products/Supermarine-Spitfire-Mk.IXe-In-Czechoslovak-service.html>. [citováno 2023-08-11].

¹⁸² KRUMBACH, Jan – VRANÝ, Jiří – HURT, Zdeněk. *Avia BH-21, Jakovlev Jak-15, -17 a -23, Supermarine Spitfire Mk. IX a XVI*. Praha: Naše vojsko, 1986. 135 s., s. 2.

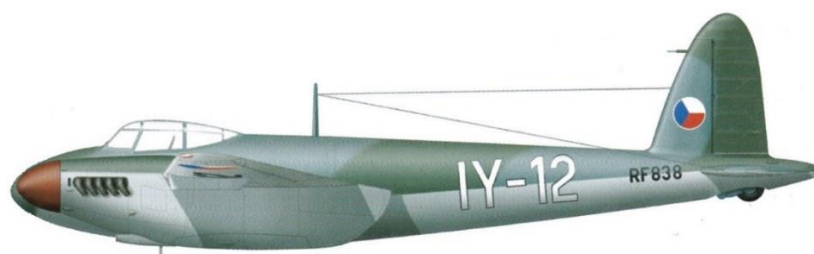
¹⁸³ *Eduard-Model Accessories*. Online. Dostupné z: <https://www.eduard.com/cs/eduard/spitfire-mk-ixe-1-48-1.html?listtype=search&searchparam=spitfire%20mk.IXe>. [citováno 2023-08-11].

¹⁸⁴ HURT, Zdeněk. *Osudy československých spitfirů*. Cheb: Svět křídel, 2020. 320 s. ISBN 978-80-7573-076-3, s. 3.

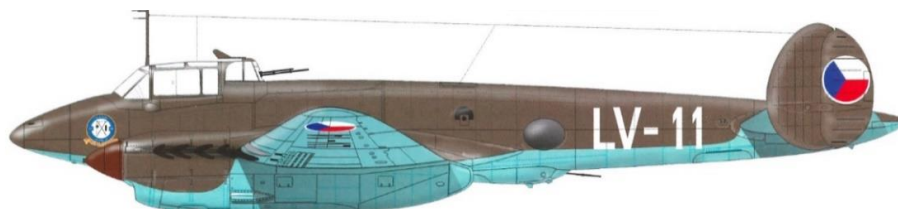
Příloha 13.4 – De Havilland Mosquito FB Mk.VI (B-36) z 1. letky 24. LP na Borech¹⁸⁵



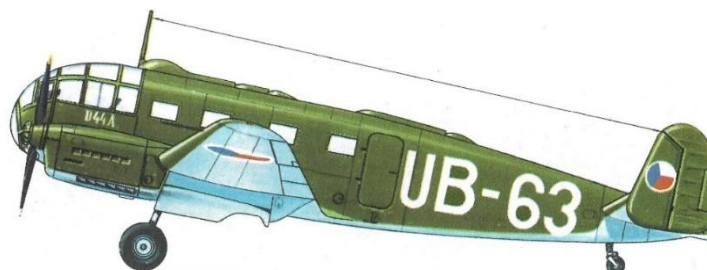
Příloha 13.5 – De Havilland Mosquito FB Mk.VI (B-36) 1. letky 24. LP – kamufláž¹⁸⁶



Příloha č. 13.6 – Petljakov Pe-2 (B-32) od 1. letky 25. LP v Plzni vč. vyobrazení plukovního znaku před kabinou, odkazujícího na tradici čs. 311. bombardovací perutě a 68. noční stíhací perutě R.A.F. ¹⁸⁷



Příloha č. 13.7 – Aero C-3 „Siebel Si 204“ ¹⁸⁸



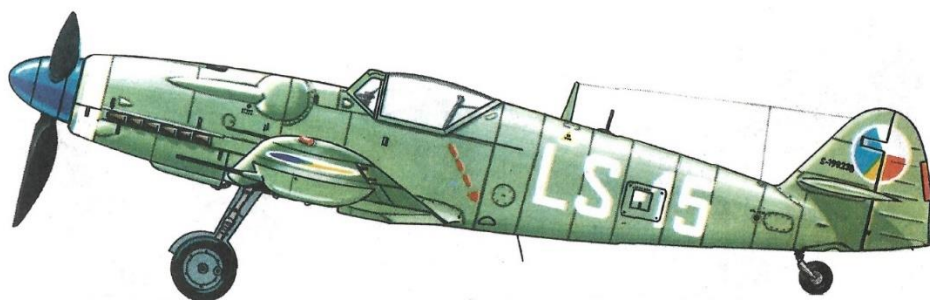
¹⁸⁵ FIDLER, Jiří – RAJLICH, Jiří. *Soumrak králů vzduchu: československé vojenské letectvo 1945–1950*. Praha: Ares, 2000. 106 s. ISBN 80-86158-24-1, s. 29.

¹⁸⁶ IRRÁ, Miroslav. *"Dřevěný zázrak": De Havilland D.H.98 Mosquito v československém vojenském letectvu*. Nevojice: Jakab, 2015. 34 s. ISBN 978-80-87350-21-8, s. 22.

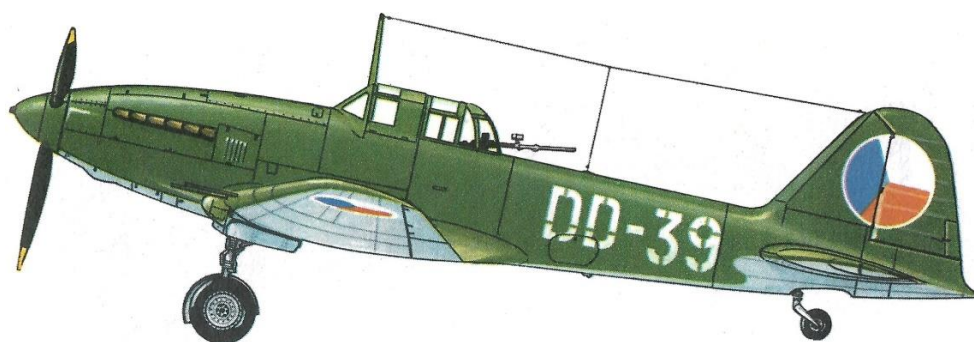
¹⁸⁷ IRRÁ, Miroslav. *Petljakov Pe-2 v československém vojenském letectvu*. Nevojice: Jakab, 2015. 34 s. ISBN 978-80-87350-24-9, s. 26.

¹⁸⁸ ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros, 1986. 448 s., s. 142.

Příloha 13.8 – Avia S-199 „Mezek“¹⁸⁹



Příloha č. 13.9 – Avia B-33 „Iljušin Il-10“ z 2. letky plzeňského 45. dpzlp¹⁹⁰



¹⁸⁹ ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros, 1986. 448 s., s. 137.

¹⁹⁰ ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros, 1986. 448 s., s. 143.

Příloha č. 14 – Velitelé poválečných leteckých pluků v Plzni ^{191 192 193}



(zleva) pplk. let. Vlastimil Veselý (24. LP), pplk. gšt. Jan Kostohryz (25. LP), mjr. gšt. Václav Hájek, škt. let. Jindřich Horský, mjr. let. Josef Vosáhlo (všichni 4. LP), mjr. let. Oldřich Štangel, pplk. let. Jozef Kolumbus (oba 5. LP), mjr. Václav Mejda, mjr. Jan Kotyza, pplk. Antonín Matiašek (45. dpzlp)

¹⁹¹ LENGÁL, Meta. *Sloužil jsem u "pětačtyřicítky"*. Cheb: Svět křídel, 2000. 247 s. ISBN 80-85280-65-5, s. 175–179.

¹⁹² IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945–1950. Československé vojenské letectvo 1945–1950. Díl I*. Cheb: Svět křídel, 2005. 831 s. ISBN 80-86808-33-5, s. 680–708.

¹⁹³ IRRA, Miroslav. *"Dřevěný zázrak": De Havilland D.H.98 Mosquito v československém vojenském letectvu*. Nevojlce: Jakab, 2015. 34 s. ISBN 978-80-87350-21-8, s. 18.

Příloha č. 15 – Bezpečnostní letectvo

Příloha č. 15.1 – Avia S-99 (původní Messerschmitt Bf 109) ¹⁹⁴



Příloha č. 15.2 – Letov/Avia C-2 (původní Arado Ar 96) – tento typ byl v poválečném období zcela zásadním pro výcvik vojenských pilotů ¹⁹⁵



¹⁹⁴ ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros, 1986. 448 s., s. 136.

¹⁹⁵ HURT, Zdeněk – KUČERA, Pavel – CHALAS, Oliver. *Ilustrovaná historie letectví*. Praha: Naše vojsko, 1992. 160 s. ISBN 80-206-0219-4, s. 80.

Příloha č. 16 – major Jaroslav Křížan

Příloha č. 16.1 – dopis mjr. v. v. Jaroslava Křížana ministrovi obrany a závěr odpovědi ministerstva¹⁹⁶

Tlučná, 15. března 2004

Vážený pane ministře!

Píše Vám bývalý voják, důstojník české armády,
mjr. v záloze Křížan Jaroslav.

Narodil jsem se 7.7.1934 v Suchdole u Prostějova. Ve věku
17 let jsem 1.9.1951 nastoupil do ŠDD Ostrava, pak do LU,
které jsem 15.8.1954 úspěšně skončil a byl vyřazen v Prostějově
jako pilot čs. letectva.

V čs. letectvu jsem vykonával své pilotní povolání až
do 1.8.1990 - ještě o 1 rok navíc než jsem měl nárok na důchod.

Létal jsem celkem na 19 typech letounů a vrtulníků a ve
vzduchu jsem ztrávil 4.458 hodin. Za celou dobu jsem neměl
žádnou leteckou mimořádnou událost a naopak jsem vyřešil
několik situací jako požár za letu, 2 x vysazení motoru.
Za vyřešení situací jsem byl odměněn velitelem armády.

V roce 1967 jsem byl povýšen do hodnosti majora a v
této hodnosti jsem byl 23 let a odešel do důchodu.

Nikdy jsem nebyl členem žádné politické strany, proto
jsem nemohl zastávat žádnou funkci ani být povýšen.

Dík svým profesionálním zkušenostem jsem létal s
funkcionáři armády.

Po roce 1989 jsem nežádal o politickou rehabilitaci.
Doufal jsem, že má práce pro čs. armádu bude ohodnocena
z vyšších míst.

Bohužel za 14 let jsem nedostal ani řádku ocenění.

Letos mi bude 70 roků. Řada mých vrstevníků skončila
v hodnostech plukovníků a generálů. Cítím se při hovorech
o mé hodnosti poškozen.

Svému povolání jsem věnoval celý život. Splnil jsem si
svůj klukovský sen a stal se pilotem. Někde v hloubce srdce
mi zůstává hořkost a je mi z toho smutno.

¹⁹⁶ Pozůstalost poskytnutá synem por. Ing. Jaroslavem Křížanem.

Vážený pane ministře,

omlouvám se, že Vám ubírám Váš čas, ale ještě stále věřím ve spravedlnost a doufám v morální zadostiučinění.

Do Vašeho života Vám přeji hodně zdraví, úspěchů v práci a pro naši armádu lepší časy.

Při Vaší návštěvě do Plzeňského kraje, Plzně, Líní Vás srdečně zvu k návštěvě bývalého pilota.

Byla by to pro mne čest se s Vámi osobně setkat.

Letu zdar

Jaroslav Křižan

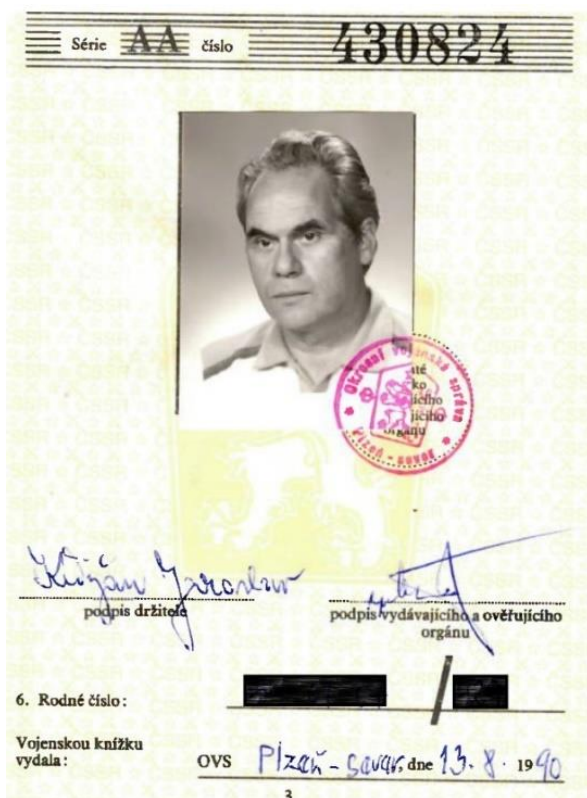
Z výše uvedeného vyplývá, že dnes není právního podkladu pro Vaše možné jmenování do vyšší hodnosti vojáka v záloze.

Dovolte, abych Vám jménem ministra obrany poděkoval za Vaši celoživotní práci v armádě a za Váš zájem o otázky týkající se Armády České republiky.

S pozdravem

Ředitel
brigádní generál Ing. Vladimír LAVIČKA

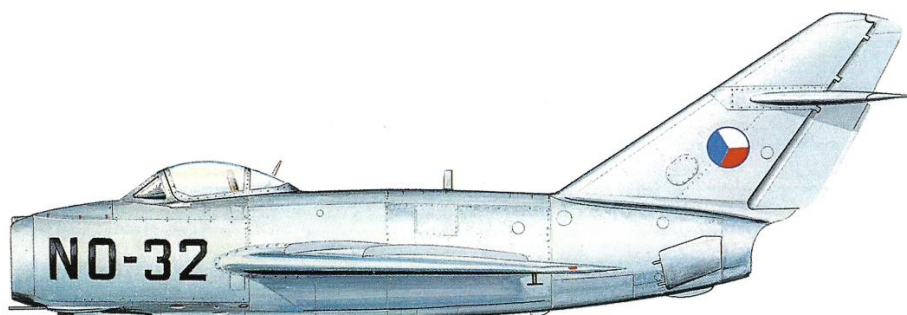
Příloha č. 16.2 – vlevo mjr. Křižan po odchodu do zálohy (foto z vojenské knížky) – vpravo nahoře hotovost v roce 1958, mjr. Křižan v kabině MiG-15 – dole o mnoho let později jako kapitán vrtulníku ¹⁹⁷



¹⁹⁷ Pozůstalost poskytnutá synem por. Ing. Jaroslavem Křižanem.

Příloha č. 17 – Proudová technika používaná na letišti Dobřany/Líně

Příloha č. 17.1 – MiG-15 s kódovým označením 2. letky 5. slp „NO“ (toto označení platilo do r. 1957, následně označení posledním čtyřčíslím výrobního čísla – viz níže)¹⁹⁸



Příloha č. 17.2 – MiG-19PM č. 0943 s modrými doplňky radiolokátoru a vrcholu svislé ocasní plochy a červeným úzkým lemem směrovky a koncích vodorovných ocasních ploch – před plzeňským výstavištěm¹⁹⁹



Příloha č. 17.3 – MiG-21F č. 0505 se kterým havaroval mjr. Ing. Václav Hosnedl (po havárii poblíž Nové Vsi)²⁰⁰



¹⁹⁸ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 66.

¹⁹⁹ HURT, Zdeněk – KUČERA, Pavel – CHALAS, Oliver. *Ilustrovaná historie letectví*. Praha: Naše vojsko, 1992. 160 s. ISBN 80-206-0219-4, s. 115.

²⁰⁰ Soukromý archiv mjr. v. v. Ing. Václava Hosnedla.

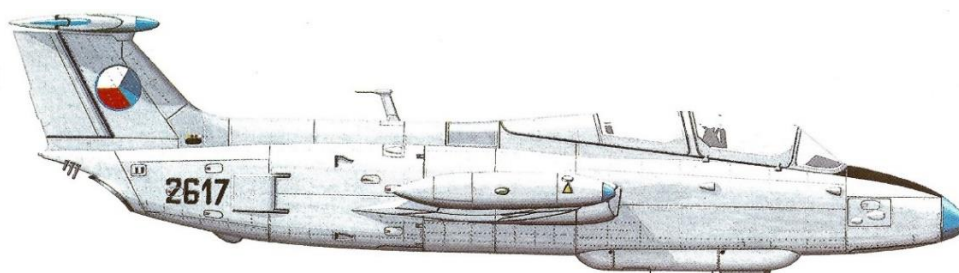
Příloha č. 17.4 – spárka MiG-21UM č. 0165 1. letky 5.slp²⁰¹



Příloha č. 17.5 – MiG-21MF č. 9812, barevná kamufláž a znak pluku²⁰²



Příloha č. 17.6 – Aero L-29 Delfín z odloučené části 47. pzp v Líních²⁰³



²⁰¹ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 69.

²⁰² FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 68.

²⁰³ HURT, Zdeněk – KUČERA, Pavel – CHALAS, Oliver. *Ilustrovaná historie letectví*. Praha: Naše vojsko, 1992. 160 s. ISBN 80-206-0219-4, s. 139.

Příloha č. 18 – Vrtulníkové letectvo v Plzni a Líních

Příloha č. 18.1 – přelet bitevníků Mi-24V od 11. vrp v Líních nad svojí bývalou základnou (již opuštěným borským letištěm) v 1. pol. 90. let²⁰⁴



Příloha 18.2 – Mi-2T Hoplite č. 0714 ze stavu 1. lvpr v barevném provedení LZS Líně (ve žlutém rámečku pod oknem vzadu patrný volací znak „Záchrana 214“ následně přeznačeno na „Kryštof 7“²⁰⁵



Příloha 18.3 – znaky (nášivky) 1. lvpr. a 11. vrp²⁰⁶



²⁰⁴ *Vrtulnik.cz*. Online. Dostupné z: <http://www.vrtulnik.cz/mil/11.vrp2.htm>. [citováno 2024-04-13].

²⁰⁵ *Helidat.cz*. Online. Dostupné z: <https://helidat.cz/vrtulnik.php?ID=487>. [citováno 2024-03-01].

²⁰⁶ *Protex*. Online. Dostupné z: <https://www.protexvysivky.cz/produkt/1-letka-veleni-a-pruzkumu-line/>. [citováno 2024-03-01].

Příloha č. 19 – mjr. Ing. Václav Hosnedl²⁰⁷

Příloha č. 19.1 – letový zápisník mjr. Ing. Václava Hosnedla (letové hodiny a používaná technika 1979–1989)

Přehled letecké činnosti do 31.10.1989
(převod ze starého zápisníku)

Typy letounu	Počet letů	Nalétáno hodin														Počet letů ve strážské službě	Počet přiblížení podle přístrojových systémů	Poznámka		
		celkem		Z toho								podle přístrojů v zakryté kabině		v mracích					jako instruktor	
				den				noc												
				NPP		ZPP		NPP		ZPP										
hod.	m.	hod.	m.	hod.	m.	hod.	m.	hod.	m.	hod.	m.	hod.	m.	hod.	m.	hod.	m.			
L-29	136	41	26	38	56	1	55	-	35			7	40	1	00					2
L-39	230	114	14	82	39	23	50	7	45			12	20	7	20					51
Mig-21 LM	404	202	40	111	20	64	55	13	30	12	55	66	15	17	55	56	10	4	100	213
Mig-21 F	1084	661	30	392	50	160	50	60	15	47	35			74	40			109	24	452
Mig-21 MF	44	25	00	12	35	8	00	4	00	-	25	-	35	2	50			3	45	18
Celkem	1898	1044	50	638	20	259	30	86	05	60	55	86	50	103	45	56	10	106	26	736

6 L. Hosnedl dne 31.10. 1989

Kulaté razítko:

J. Hosnedl
Podpis náčelníka štábu

Příloha č. 19.2 – fotografie ze služby mjr. Hosnedla – konec 70. let před L-39 (vlevo), vpravo počátkem 80. let



²⁰⁷ Soukromý archiv mjr. v. v. Ing. Václava Hosnedla.

Příloha č. 19.3 – 3. letka u Migu-21F na záložním letišti Tchořovice-Blatná, r. 1983 (mjr. Hosnedl pátý zprava)



Příloha č. 19.4 – jako kapitán vrtulníku Mi-17 v říjnu 1994 (poslední služba u záchranky v Líních)



Příloha č. 20 – Osobnosti 5. slp

Příloha č. 20.1 – velitelé 5. slp Líně a rok jejich nástupu do funkce ²⁰⁸



²⁰⁸ LANČÍ, Miroslav – BRAŠNA, Stanislav. *Psohlavci letectva: historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*. Cheb: Svět křidel, 2015. 171 s. ISBN 978-80-87567-79-1, s. 168–169.

Příloha č. 20.2 – některé další osobnosti 5. stíhacího leteckého pluku – npor. Eleonora Báčová (první proudová pilotka) – por. Jaroslav Šrámek (první sestřel vojenského letadla)²⁰⁹



²⁰⁹ LANČÍ, Miroslav – BRAŠNA, Stanislav. *Psohlavci letectva: historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*. Cheb: Svět křídel, 2015. 171 s. ISBN 978-80-87567-79-1, s. 19–23.

Příloha č. 21 – Didaktická aplikace – návrh trasy naučné stezky Vojenské letiště Líně

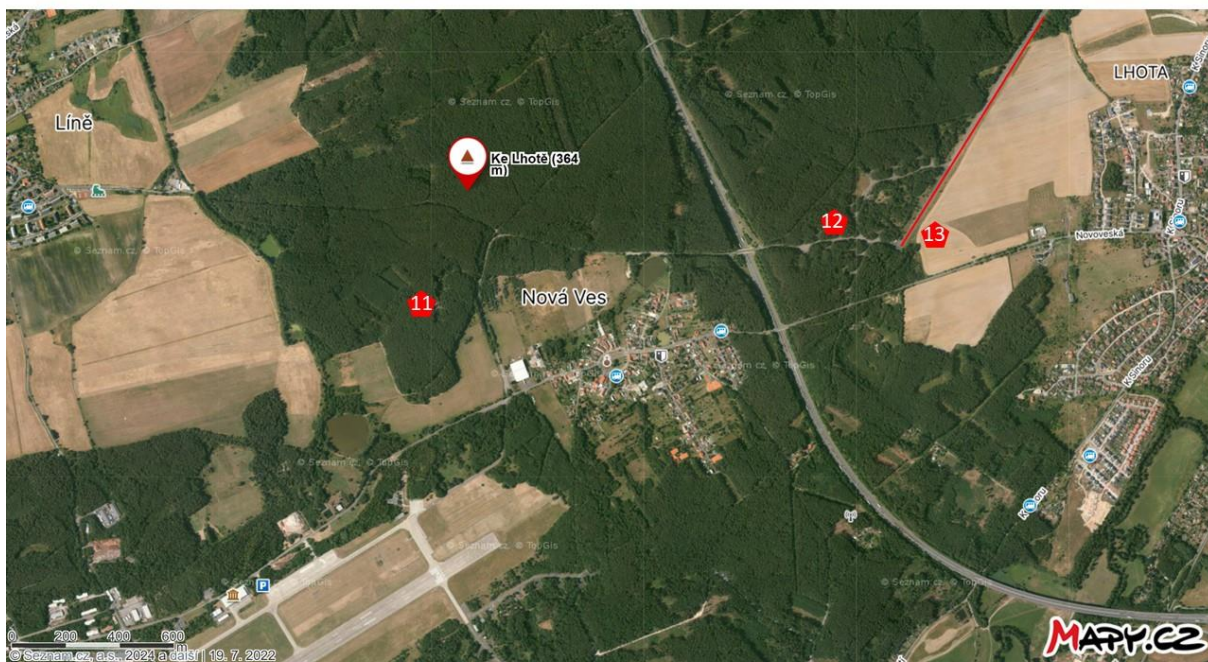
Očekávané výstupy dle RVP ZV:	D-9-8-01 vysvětlí příčiny a důsledky vzniku bipolárního světa; uvede příklady střetávání obou bloků
Učivo:	studená válka, rozdělení světa do vojenských bloků reprezentovaných supervelmocemi, ideologické soupeření
Ročník:	9.
Téma hodiny:	Studená válka
Forma:	řízená diskuse, skupinová práce
Edukační cíl aktivity:	žák vlastními slovy vysvětlí příčiny studené války, popíše , jak se studená válka projevila v oblasti zbrojení, charakterizuje pojem západní hranice a porovná situaci ve zbrojení Československa před a po pádu komunismu.
Průřezová témata:	výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech
Délka aktivity:	4 hodiny
Aktivitou nejvíce rozvíjené klíčové kompetence:	k učení, digitální, sociální

Navrhuji ve stručnosti toto řešení naučné stezky. Na letiště vjíždíme autobusem hlavním vjezdem od Zbůchu. Každý žák na prvním stanovišti obdrží mapu letiště formátu A3 s vyznačením jednotlivých číslovaných stanovišť naučné stezky. Z druhé strany mapy je pracovní list, který si u jednotlivých stanovišť žák vyplňuje. Žáci pracují při vyplňování ve dvojici. Do pracovního listu si doplňují název stanoviště a odpovídají na zadané otázky k danému místu. Mapa je přílohou této didaktické aplikace, pracovní list nikoliv. Informace pro vyplnění pracovního listu získávají žáci z QR kódů, které si na každém ze stanovišť načtou, a především na základě vyprávění a řízené diskuse s pamětníkem mjr. Ing. Václavem Hosnedlem a učitelem. Na každém ze stanovišť je kromě QR kódu připravena také tabule s dobovým ikonickým textem. Žák se během naučné stezky, kromě historie letiště a hlavních úkolů letectva v době studené války, seznamuje se stavbami na letišti, leteckou technikou, s fungováním letového provozu a leteckými pojmy. Na závěr aktivity proběhne kontrola vyplnění pracovních listů, rozdání upomínkových předmětů (nášivky, apod) a žáci dostanou na pracovní list pamětní razítko 5. slp. Prostor bude vyhrazen také pro závěrečné dotazy směřované pamětníkovi.

Mapové podklady k naučné stezce – část 1 až 3 ²¹⁰



²¹⁰ MAPY.CZ. *Lině*. Online. Seznam.cz, 2024. Dostupné z:
<https://mapy.cz/letecka?l=0&source=base&id=2321483&x=13.2734443&y=49.6775118&z=17>.
[citováno 2024-04-10].



Stanoviště č. 1 – památník zahynulých a vyznamenaných letců 5. slp (MiG-19S č. 0508) v místě bývalé autobusové zastávky zvaném „Moguntia“ (podle firmy, která zde těžila kaolin) – v pozadí budova štábu a pilotů ²¹¹



²¹¹ Soukromý archiv mjr. v. v. Ing. Václava Hosnedla.

Stanoviště č. 2 – rozptylový prostor 3 (RP 3) – tvořila ho budova techniků a 12 úkrytů letadel (ÚL) – na snímku vytažení spárky MiG-21UM z „úlu“²¹²



Stanoviště č. 3 – stojánka pro letouny L-29 Delfín

Stanoviště č. 4 – POL-4, dnes LZS Líně „Kryštof 07“ (možnost prohlídky stanoviště a vrtulníku W3-A Sokol)

Stanoviště č. 5 – řídicí věž – řízení letového provozu a za ní výšková budova pilotů

Stanoviště č. 6 – Letecké muzeum Classic Trainers (prohlídka před budovou vystaveného stroje MiG-21)

Stanoviště č. 7 – hlavní stojánka a označování letadel – neoficiální znak 5. slp²¹³ na MiG-21F (kryt kabiny se vyklápí dopředu)²¹⁴



²¹² MARTÍNEK, Antonín – BEK, Karel. *Život pod křídly 5. slp*. Plzeň: vydáno vlastním nákladem autorů, 2015. 350 s., s. 174.

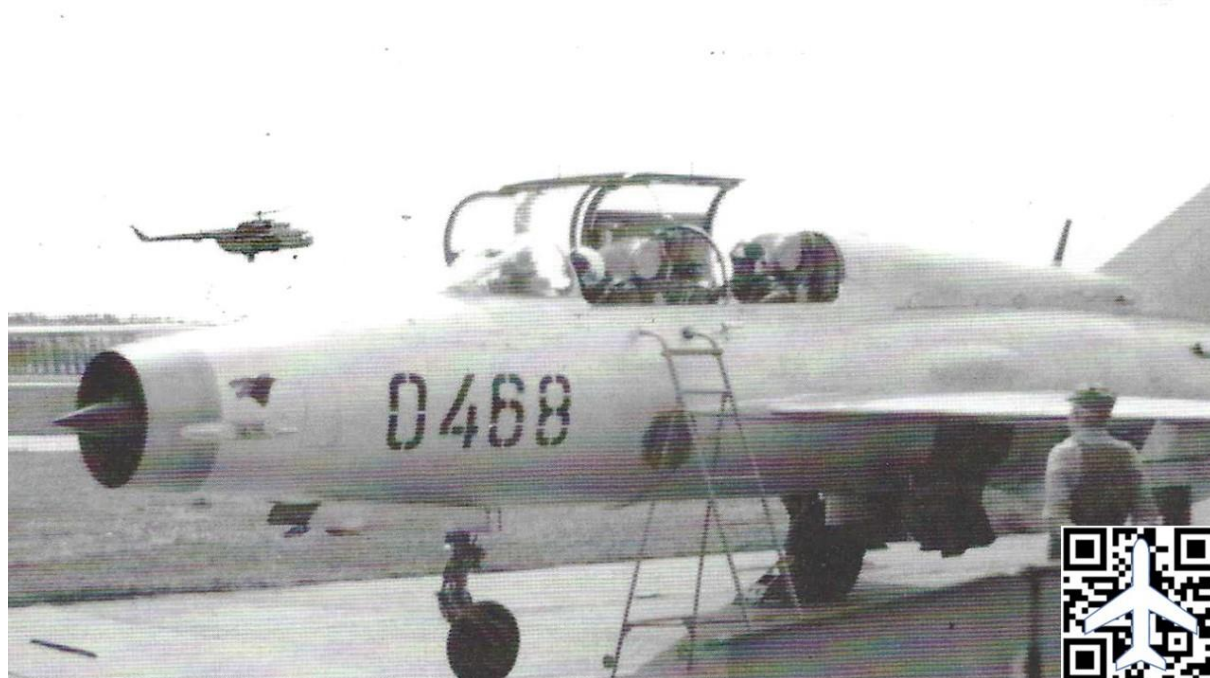
²¹³ *Válka.cz*. Online. Dostupné z: <https://www.valka.cz/10676-MiG-19-Prvni-nadzvuk>. [citováno 2023-12-10].

²¹⁴ LANČÍ, Miroslav – BRAŠNA, Stanislav. *Psohlavci letectva: historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*. Cheb: Svět křídel, 2015. 171 s. ISBN 978-80-87567-79-1, s. 96.

Stanoviště č. 7 – hlavní stojánka a označování letadel – MiG-21MF č. 2701 – jiný způsob značení příslušnosti k 5. slp – barevná pole ze znaku města Plzně a hlava hraničářského psa²¹⁵



Stanoviště č. 7 – hlavní stojánka a označování letadel – na snímku výměna stráží – odlétá poslední MiG-21UM a přilétá první vrtulník Mi-17 – Líně 1991 ²¹⁶



²¹⁵ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 68.

²¹⁶ LANČÍ, Miroslav – BRAŠNA, Stanislav. *Psohlavci letectva: historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*. Cheb: Svět křídel, 2015. 171 s. ISBN 978-80-87567-79-1, s. 106.

Stanoviště č. 8 – hotovostní stojánka nadzvukových migů před RP 2 – na snímku MiG-21MF (kryt kabiny se vyklápí do strany) před zodolněným úkrytem „ÚL“ plně vyzbrojený do ostré hotovosti řízenými raketami 2x R-3S a 2x tzv. prase²¹⁷



Stanoviště č. 9 – záchytné zařízení letadel Roll-Stop na konci VPD tvořily dva ocelové sloupky (na snímku je vidět vlevo) a mezi nimi natažená vespod a nahoře ocelová lana, mezi kterými byla napnuta záchytná síť z tkaniny. Na snímku je vidět MiG-21F, který sjel z VPD a byl zachycen roll-stopem.²¹⁸



²¹⁷ LANČÍ, Miroslav – BRAŠNA, Stanislav. *Psohlavci letectva: historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*. Cheb: Svět křídel, 2015. 171 s. ISBN 978-80-87567-79-1, s. 96.

²¹⁸ FAUL, Josef. „414, asi jsme se srazili“: z historie 5. stíhacího leteckého pluku. Zlín: Zlínek, 1994. 103 s., s. 28.

Stanoviště č. 10 – místo havárie mjr. Hosnedla v prostoru osy VPD ve směru na Novou Ves. Pilot přistál nouzově na záložní travnatý pás, tudíž nemohl být zachycen do roll-stopu, který je napnut jen na šíři betonové VPD. ²¹⁹



Stanoviště č. 11 – hlavní velitelské stanoviště (podzemní VEZÍK)

Stanoviště č. 12 – rozptylový prostor 1 (RP 1) s 12 úly

Stanoviště č. 13 – pomocná startovací dráha „startovka“ u RP 1 mezi Lhotou a Novou Vsí

²¹⁹ Soukromý archiv mjr. v. v. Ing. Václava Hosnedla.