

***Tuto knihu připisuji své manželce
Libuši.***

***Na památku všech pilotů a osádek letounů,
kteří zahynuli při výkonu svých povinností
a budování československého vojenského letectva***

**LETECKÉ KATASTROFY
ČESKOSLOVENSKÉHO VOJENSKÉHO LETECTVA**

1918 - 1990

1.díl

1918-1939

Zbyněk Čeřovský

PŘEDMLUVA

Ještě nikdy v historii lidstva nedocházelo k tak obrovským přesunům hmot a energií jako se tomu událo za posledních více než sto let. Ještě nikdy nedošlo k tak ohromujícímu rozvoji myšlení a v zápětí jeho realizaci, promítnuté do konkrétního života lidstva. Ohromující fakt vývoje letectví od počátku minulého století je toho důkazem. Od prvých pokusů o zhmotnění myšlenek ovládnutí vzdušného prostoru, který nás obklopuje. Od ikarovských snů našich dávných antických předchůdců přes realitu prvých skoků podivných aparátů, kterým vdechli život první odvážlivci s obrácenými kšiltovkami na pláži Kitty Hawk. Počíná skoky, a vede až k úžasnému přistání Airbusu 380 pro několik set cestujících, vybaveného veškerým myslitelným komfortem. Toto přistání jsem měl příležitost pozorovat v Singapuru, při první cestě tohoto kolosu po světě. Trávil jsem tam v tu dobu týden na vědecké konferenci, kde jsem spolu se svými kolegy prezentoval metodu sledování schopností člověka překonat obtíže zátěže, působící na člověka v kritických životních situacích a udržení soudržnosti lidské skupiny. Tedy přesně problematiku, která oživuje technické divy výsledků lidské tvořivosti, jakým jej její citovaný symbol – Airbus 380.

Téma, kterým se zabývá tato kniha, je tedy toho neuvěřitelným důkazem. Důkazem je i souhrn archivních poznatků mého přítele, autora této knihy. Dění předbíhá schopnost jeho zhodnocení a prezentace autorem, který je uchopí a nabídne k zamyšlení.

Jak hluboko bychom se museli ponořit do stoleté historie letectví, abychom si vůbec byli schopni uvědomit, co všechno neuvěřitelného se událo za první čtvrtinu 20.století, vrcholící první světovou válkou. Během této kruté události se již ikarovský sen proměnil, tak jak tomu u nás, lidí bývá, v pokřivenou skutečnost ničení a zabíjení. Ovšem také s tím, že stupně technického pokroku byly vzaty útokem a otevřely dveře k dalšímu rozvoji. Věčná otázka „něčeho za něco“ slavila vítězství i prohru. Ano, války vždy posunou lidstvu kupředu, ovšem za strašnou cenu.. Tak tomu bylo i v dalším běhu času, v době druhé světové války. A všech dalších masakrech, které si na sebe lidstvo vymýšlí, aby vždy čas od času vyplul na nebe nad Zemí nový úžasný výtvar, který nás uchvátí svou dokonalostí a militární užitečností. Báječné, nadzvukové, supersonické, neviditelné a jiné letouny. Otázkou však zůstává, zda je nutné souběžně vytvářet tyto vrcholy dokonalosti a technické krásy, letouny určené pro válečné účely. Neidealizujme si skutečnost. Odpověď zní – bohužel ano, vždy tomu tak dosud bylo. Vždyť výsledkem je i ta skutečnost, že již dávno stojíme za prahem dveří otevřených do

kosmu. Myslím, že jsme již u samého jádra věci, obsahu předkládané knihy mého přítele Zbyňka Čerovského. Dovol, vážený čtenáři, abych se tohoto jádra dotkl, neboť je předmětem mojí profese – vojenského pilota, pozdějšího i současného sociologa a pracovníka v kosmickém výzkumu, oboru člověka a lidské skupiny.

Urputná a vysilující snaha autora o shrnutí vývoje československého vojenského letectva z hlediska člověka je nastolena. Ještě nikdo z našich leteckých kolegů se o to nepokusil. Faktografické spisy i s humorem podávaná vyprávění o leteckém životě jsou téměř vždy pojaty s jistou dávkou optimismu. My letci je rádi čteme a vracíme se k vlastním prožitkům, které se staly pro většinu z nás osami našich životů. Nepříliš rádi se však vracíme ve vzpomínkách k událostem, které jsme zažívali při vynucených odchodech našich, většinou mladých, nebo spíše velmi mladých kamarádů. Jejich řada mně defiluje před očima. Ale co naplat, chceme-li pochopit tuto knihu jako snahu o příspěvek k zamyšlení nad možnostmi lidských ztrát u letectva, zamysleme se skutečně a vezměme tento užitečný pokus jako výzvu pro naše současníky. Možná, že se ptáte, proč to říkám zrovna já.

Kdysi, když se naše letectvo teprve přezbrojovalo na proudovou techniku, jsem jako mladý a nadšený letec, možná ani ne rok po škole, zažil příhodu, která se mně vryla hluboko do vědomí a jistě ovlivnila většinu mého dalšího života.. Při samostatném letu I nácviků prvků vyšší pilotáže na letounu MiG 15 (matně vzpomínám že šlo o cvičení 5OBPSL) v prostoru letiště+ Pardubice jsem v záchvatech nadšení nad čistě krouženými obraty neregistroval ubíhající čas, ale ani radiovou korespondenci ŘL jsem nebral příliš vážně. Až se rozsvítila červená signálka množství paliva a já konečně hodlal ukončit své sebeuspokojení návratem na základnu. Nulová izoterma ve 2000 metrech a naprostá clona kouřma však učinila čáru přes rozpočet. Vteřiny a posléze minuty pokusu o nalezení se, vyvolaly stav, který jsem tehdy nedovedl pojmenovat, až po létech a při studiu na univerzitě jsem pochopil, že šlo o spuštění akutní stresové reakce se všemi příznaky, zvýšením krevního tlaku, tepové frekvence a ovšem charakteristickým vyschnutím v hrdle, tak pronikavým, že jsem již pouze tisknul tlačítko radia, ale hlas selhával. Teprve záblesk v dálce tehdy budovaného letiště Čáslav proti slunci mně přivedl k ráznému činu – „sklopce“ po slunci do prostoru kouřma se zavřeným plynem nad řeku Labe a ve 300 metrech okolo kouřících komínů Semtína, a odtud zatačkou nad naší blížnou. Dosednutí a s palivem konec..... Tahač osmsetpětka mně, zkoprnělého pokušitele vlastního osudu vysvobodila z dráhy, abych nepřekážel v přistávání kamarádů, kteří kvůli mně opakovali.

To byl můj vlastní případ již z „proudové éry“. Tato událost mně provázela, jak jsem se již zmínil v předchozím vyprávění, po celý další život. Přivedla mně však tak v pokročilém věku a vynucené přestávce, kdy jsem se musel vzdát vzhledem k historickým událostem konce šedesátých let milované profese, k založení armádního Centra pro výzkum stresu, jehož jsem byl po řadu let ředitelem. Mnohé jsem si poté v těch létech prakticky při letech ověřil se svým přítelem, pilotem par excellence – plk. Ing. Oldřichem Pelčákem.

Vše, co pracně o člověku v krizi během historie sesbíral přítel Čeřovský z citovaných případů z let 1918 až 1939, se však pranic nelišilo od všech chyb, leteckých kázeňských poklesků v budoucnosti. Což se jistě laskavý čtenář dozví v dalších, chystaném díle o historii letectva v době poválečné. Drtivá většina z citovaných případů havárií a katastrof byla způsobena selháním „lidského činitele“. Popisované případy, vážných zranění většinou končících úmrtím vznikly z příčiny hrubých chyb v pilotáži, jakými jsou přetažení letounu, ztráty rychlosti, ostrých zatáček bez rychlosti, špatnými odhady na přistání, nedodržením základních pravidel pilotáže při ztrátě orientace, vlétnutím do mraků, klesáním za neviditelnosti, zejména pak letecké nekázně, nesprávného odhadu vlastních schopností a řady dalších neodpustitelných provinění, vedoucích, jak je dnes módní říkat „do pekel“. Kolik z těch citovaný stovek úmrtí v drtivé většině mladých životů lze připsat těmto proviněním. Kolik zničených letounů, zejména v poslední fázi třicátých let před okupací, nádherných, nových, lesklých B-534. Nejen jich.

Kde však hledat příčiny všech těch tragických událostí? Dostupné archivní podklady však prozatím dovolily sestavit soupis, ze kterého vyplývají nezvratná fakta, která jsem se pokusil letmo jen v nejhrubších rysech shrnout. Příčiny lze odhalovat na nedostatečnost výcviku, nízký počet cvičení vyšší pilotáže, řádně metodicky zdůvodněných a vedených, nevhodně organizovaný výcvik skupinové slétanosti, nízký počet nalétaných hodina a z toho i malá letová zkušenost, patrně i vysoká sebehodnocení a vědomí výlučnosti pilotní profese. Jsem přesvědčen, že cennost knihy mého přítele spočívá právě v uvedeném soupisu archivních materiálů. Který by měl posloužit pro hlubší analýzu se statisticky doloženými výstupy.. Byla by to však práce pro mezioborový tým složený z leteckých odborníků, sociologa, psychologa, fyziologa, leteckého lékaře. Tedy přinejmenším. Též v čase, vymezeným nikoliv jen týdny. Jsem hluboce přesvědčen, že i dnes, po mnoha létech má jak kniha, tak navrhované analytické pokračování svůj význam, protože hlavním článkem v letecké hře je a bude stále člověk, navzdory případným námitkám o automatizaci a bezpilotních prostředcích budoucnosti, která se tak ostře a výrazně rýsuje. V oblasti kosmického výzkumu, ve které stále ještě aktivně pracuji, je člověk i nadále hlavní komponentou. Pro připravovaný let kosmické lodi s lidskou posádkou na MARS, má náš český tým opětovně, v současné době probíhajícím experimentu, jako tomu bylo ostatně v řadě předchozích mezinárodních experimentů své místo – činnost člověka v osádce, zabezpečení jeho a její selhání v kritických okamžicích dlouhodobého letu. Vyvíjí a zdokonaluje pro tento účel své kontrolní, prognostické a operační metody, shrnuté pod pojmem sociomapování. Ale to je již jiná kapitola.

Co je však podle mého názoru velice důležité:

Pokusit se zodpovědět položenou otázku, zda oběti budování československého vojenského letectva v průběhu trvání první ČSR byly nutné. Je to velmi ožehavá otázka a odpověď na ní není jednoduchá. V mnoha případech jistě nebyly. Zvážit, zda zaplacení kruté daně za zkušenosti, vedoucích k pokroku v oboru vyžaduje

daleko podrobnějšího rozboru, než by bylo možné provést prostou úvahou. Doporučuji nechat tuto otázku ještě nějaký čas otevřenou. A také – poklonit se obětem.

Do jiné kapitoly patří i úvahy o předmnichovském rozhodování, zda vstoupit do války s neporovnatelně silnějším nepřítelem a s nesrovnatelně modernějším zbraňovým systémem, o množství nemluvě. Ani zde nelze podle mého názoru dosáhnout kvalifikované odpovědi. Ostatně, snaží se o to dnes historici. Vzhledem k mezinárodně krajně nevýhodné situaci, bez možnosti spolehnout se na pomoc smluvních států, v totálním obklíčení, by byl výsledek obrany země téměř jistý. Druhou stranou mince je také fakt vzdání se bez boje, který ovlivnil „ducha národa“ zejména po předchozích historických zkušenostech na generace dopředu. I zde zůstává otázka otevřenou. Bohužel.

Za všech okolností však, jsem přesvědčen platí a bude platit:

Člověk je člověkem za všech okolností, a vše, co platilo o jeho osobnosti, vlastnosti a schopnostech za celých sto a více let od počátku, kdy na pláži Kitty Hawk „poskočili“ první chlupci v kšiltovkách, obráceně posazených, platí dodnes a bude platit i v budoucnu. Právě tak platí i poznatky z dávné historie a jsou cenné, velmi cenné.

Proto patří můj dík za vyčerpávající práci na jeho knize příteli plk.Ing.Zbyňku Čeřovskému.

PhDr.Jaroslav Sýkora, plk.v.v.

Člen Mezinárodní Astronautické Akademie v Paříži.

LETECKÉ KATASTROFY 1918-1939

Úvod

17. prosince roku 1903 se vznesl první člověk na světě do vzduchu s letounem poháněným motorem. Stalo se tak na větrné pláži Kitty Hawk v Severní Karolině (North Carolina), USA. Tato událost patří mezi nejvýznamnější události nejen v letectví, ale i v celé historii lidstva.

Od chvíle, kdy si člověk uvědomil svoji existenci, začal pohlížet k obloze na létající ptáky a toužil se s nimi vyrovnat. Tato tužba však trvala dlouhá tisíciletí, protože jeho vědomosti nedosáhly takové úrovně, aby se s tímto problémem mohl vypořádat. A tak mnoho primitivních pokusů, počínajíc středověkem, končily neslavně a v mnoha případech často i smrtí. Vzpomeňme např. na antickou báji o Ikarovi a jeho letu s křídly, slepených voskem. O tisíce let později se člověk dozvěděl, že čím blíže ke slunci není větší horko, ale že s úbytkem každých 100 metrů klesá teplota přibližně o 0,1°C, takže by se Ikarovi nemohla voskem slepená křídla roztavit.

Takové tragické pokusy s primitivními křídly na ruku a zádech při seskoku např. z Eifelovy věže nebo ze skalního útesu musely zákonitě skončit smrtí odvážlivce. Ale i tak můžeme odpovědně říci, že rozhodnutí létat patří mezi nejstarší lidské pokusy a že snaha napodobit ptáky byl odvěký sen lidstva. Stačí připomenout Leonarda da Vinci, bratry Montgolfierovi, později pak Otto Lilienthala a tisíce dalších, často bezejmenných odvážlivců, jejichž pokusy skončily těžkými zraněními nebo i smrtí.

První let bratří Wrightů má však obrovský význam pro mohutný rozvoj letectví. Vždyť zanedlouho po tomto velice krátkém letu s motorem o výkonu 8,9 kW, trvajícím pouhých 59 sekund, za kterých uletěl cca 800 metrů, nastala bouřlivá éra rozmachu letectví. Jejich další letoun, FLYER III už byl tak vylepšený a technicky zdokonalený, že s ním o rok později, 5.října 1904, ulétli 38,6 km a ve vzduchu vytrvali 38 minut a 3 sekundy. Za pět let nato, Francouz Louis Blériot překonal s letounem No.XI Anglický kanál (La Manche). Stalo se to 25.července 1909 a tak se Blériot stal prvním člověkem, který překonal mořskou úžinu. Jeho letoun č.XI., nazvaný Antoinette byl vybaven motorem o výkonu 18,6 kW.

Mezi průkopníky letectví patřili i dva čeští odvážlivci, jako byl Ing. Jan Kašpar (1885-1927), který na svém vlastním letounu přelétl dne 13.5.1911 úsek mezi Pardubicemi a Prahou. Dalším takovým leteckým pionýrem se stal Evžen Čihák (1885—1958), který na letounu vlastní konstrukce z roku 1910 letěl v roce 1912 z Mělníka do Prahy.

K Evženu Čihákovi mně váže osobní vzpomínka.

V roce 1958 jsem byl za Velitelství letectva a PVOS členem organizačního týmu, který pořádal letecký den na letišti TOČNÁ u Prahy a pan Čihák byl pozván jako čestný host. Na tomto leteckém dni byl Pražanům předveden první československý nadzvukový letoun sovětské výroby MiG-19. Při rozhovoru s panem Čihákem jsem se ho zeptal, jestli by měl odvalu a neměl strach

s takovým letounem letět. Jeho odpověď byla překvapivá. Odpověděl mně, zda bych já měl odvalu a neměl strach letět s letounem, se kterým on se vydal v roce 1912 z Mělníka do Prahy. Pan Čihák krátce na to zemřel a já dodnes lituji, že jsme tenkrát neměli žádné nahrávací zařízení, abychom náš rozhovor zaznamenali.

Když se zpětně podíváme na konstrukce prvních letounů, vidíme spoustu různých trubek, často jen dřevěných tyčí, drátů a lanek. Tehdejší křídla neměla nosníky, neměla křídélka nebo dokonce klapky, ocasní plochy nebyly moc tuhé, výšková plocha byla pevná a směrovka nízká a nepohyblivá. A tak pilot, když chtěl na takovém letounu měnit výšku, snižoval nebo zvyšoval výkon motoru, který i tak měl výkon malý a navíc byl značně nespolehlivý. Zatačky pak prováděl pilot tím, že řídicí pákou zkrucoval konec profilu křídla, protože neměla křídélka.

Létání na takto primitivních letadlech bylo velice rizikové a proto docházelo ke značným pádům, které zprvopočátku často neměly překvapivě tragické důsledky, protože lety byly prováděny v nízkých výškách a vzhledem k výkonu motorů i při malých rychlostech.

Za pět let nato, vypukla první světová válka a letectví dosáhlo dalšího rozmachu. Mezi nejznámější letouny patřily stíhačky typu SPAD, Sopwith 1, Camel, Fokker Dr 1, trojplošník Fokker Dr 1 Albatros, Fokker D VII, S.E.5a a další. A začala se objevovat nová jména leteckých hrdinů, jako Manfréd von Richthofen, Roland Garros, Ernst Udet nebo Američan Eddie Rickenbacker. Kupodivu se však nikde neobjevovalo jméno René Fonck.

Když americký pilot R.F. Toliver s historikem T.J. Constablem zkoumali po 2.světové válce záznamy německých stíhacích es, zda nejsou počty jejich sestřelů přehnané, došli k závěru, že vyhodnocování německé Luftwaffe bylo nejpřesnější a nejdokonalejší ze všech zemí válčících stran. Ale k tomu se za chvíli vrátím.

22.srpna 1914 nastupuje René Fonck k 11. ženijnímu pluku, ale on chce k letectvu. Byl k němu tedy převelen, zvládl výborně teoretickou přípravu, ale pro nedostatek letounů byl opět odvelen k ženistům. Teprve v roce 1915 vykonal pilotní výcvik a byl zařazen jako pilot dvoumístného neozbrojeného průzkumného letounu. Teprve když už měl odlétáno přes 300 letových hodin, byl jeho letoun opatřen kulometem. Zatímco každý francouzský pilot, který sestřelil nepřátelský letoun, byl po přistání oslavován a vyznamenán, René byl teprve po pátém sestřelu jako pilot průzkumného letounu(!) povýšen do hodnosti seržanta. Až téměř za dva roky, v květnu 1917 se stal Fonck stíhacím pilotem, poté, co už měl na svém kontě jako pilot průzkumného letounu 10 sestřelů. Po třiatvaceti sestřelech, z toho dvanáct v jednom měsíci, obdržel Fonck Řád Čestné legie a byl povýšen do hodnosti poručíka.

Poslední sestřel docílil kapitán Fonck 3.listopadu 1918 a za svých 400 leteckých soubojů sestřelil 126 nepřátelských letadel, přičemž před koncem války dosáhl v jediném dnu 7 sestřelů. Zkoumal jsem další historickou literaturu, ale kupodivu

se v ní nikde neobjevovalo jméno René Fonck. Až nakonec se o něm zmiňují autoři knihy „Vzduch je naše moře“, Dr. Rajlich a Jiří Sehnal.

Nejúspěšnější němečtí stíhači v této válce byli Manfred v. Richthofen osmdesáti sestřely a Ernst Udet s dvašedesáti letouny.

V této kapitole bych chtěl ještě dodat, že na francouzské straně v době 1.světové války padl i jediný český pilot, desátník Jan Hofman a to 18.března 1917. A ve vzduchu se kromě letadel objevily balony a říditelné vzducholodi, používané nejen k pozorování a průzkumu válčičtě, ale i jako bojový prostředek.

Skončila první světová válka, která zaznamenala obrovský rozmach letectví a objevily se nové tváře hrdinů. Musíme však ještě podotknout, že válečné události způsobily smrt tisícům pilotů, kteří neměli příliš šancí na záchranu, protože velení armád se přiklánělo k názoru, že letoun je příliš drahý, než aby se pilot zachránil padákem. Panovala domněnka, že kdyby piloti měli záchranný padák, tak by piloti opouštěli letouny při sebemenší nehodě a armáda by tak přicházela o drahocenné přístroje. Později se pak ukázalo, jak mylný názor v té době panoval.

V meziválečné době se objevily nové tváře hrdinů, kteří se neustále pokoušeli zdolávat dosud nepřekonané vzdálenosti a to nejen mezi státy, ale i kontinenty. Mezi ně patřil Charles Lindbergh, ale i ženy jako Amy Johnson nebo Amelie Earhart. Mc Robertson letěl ze Spojeného království až do Austrálie.

V této době byly vyhlášeny i některé letecké soutěže jako např. Schneider Trophy v roce 1920 nebo Národní letecký závod USA, který se konal v letech 1920 až 1930.

A z letounů, které byly ještě před nedávnem určeny jen k válčení a k ničení, se stávaly dopravní prostředky k doručování pošty a k přepravě osob. S rozvojem této techniky byl však prvořadý zájem věnován rozvoji vojenských letadel a to k několika účelům. Byly to nejen letouny stíhací, ale i bombardovací, průzkumné, námořní, palubní a letouny pro strategické účely s velkým doletem a stále větší rychlostí.

Letecké továrny si začaly z bývalých vojenských pilotů vybírat ty nejlepší, jako piloty zkušební a zalétávací, protože letouny byly stále složitější, dražší a proto se začalo ve velké míře dbát na jejich bezpečnost. A tak vznikl i nový obor letectví, záchranný a vyhledávací systém, ale také komise pro vyšetřování mimořádných leteckých událostí. Piloti se najednou stali drahocenným „zbožím“ a letecké továrny potřebovaly v zájmu rozvoje, rentability prodeje zjistit příčinu havárie nebo katastrofy. Mezi leteckými továrnami panovala obrovská konkurence o zakázky, a to nejen v civilním, ale i vojenském sektoru. Ty přinášely nejen velký technický rozvoj, ale začala také úzká specializace jednotlivých továren a velký rozmach konstrukčních kanceláří. S tím šel i ruku v ruce rozmach technologický s vývojem nových materiálů, motorů, paliva, ale i leteckého a technického zabezpečení.

Létání by se od samého počátku neobešlo bez tisíců lidí, leteckých specialistů, kteří se starali a starají o to, aby letoun vůbec mohl vzlétnout a aby letěl dlouho a

pokud možno bez závad, aby pilot mohl udržovat spojení, aby jeho výzbroj fungovala a aby nakonec po splnění svého úkolu mohl bezpečně přistát.

A tak došlo nejen v jednotlivých továrnách k vytváření komisí, které zkoumaly v případě potřeby příčiny leteckých mimořádných událostí, ale některé státy, jako např. USA, vytvořily státní orgán, který měl takový úkol na starosti a ničím jiným se nezabýval. Bylo to nejen prospěšné, ale i důležité, neboť docházelo k obrovskému rozmachu civilní letecké dopravy a tím i ke vzrůstu leteckých nehod. A tak nejen každá letecká továrna, ale i stát měly zájem na tom, aby se příčiny takových leteckých událostí vyšetřily a zabránilo se tak jejich opakování. Zájem na tom měly i pojišťovny, aby snížily své výdaje na pojistné událostí. U vojenského letectva se pak šetřením leteckých událostí zabývala ministerstva obrany nebo velitelství letectva příslušné země. Tak tomu bylo i u československého vojenského letectva, jehož velitelství zřídilo stálou vyšetřovací komisi, do které byli jmenováni příslušníci velitelského sboru, piloti, technici, zástupci výrobních nebo opravárenských závodů a odborníci na počasí, spojení, lékaři a odborníci na zbraňovou techniku a další. A tak se mimořádné letecké události se dělily na:

- nehody*
- havárie*
- katastrofy*

Jako nehoda se šetřila každá mimořádná událost, která se stala na zemi nebo ve vzduchu a nedošlo při ní ke zranění nebo poškození letounu většího rozsahu. Havárie byla již takovou mimořádnou událostí, při které byl poškozen nebo zničen letoun a došlo ke zranění pilota, osádky letounu a cestujících.

Katastrofa byla a je takovou mimořádnou leteckou událostí, při které vždy zahynul pilot, osádka letounu nebo i cestující, letoun byl zničen a při této události vznikly škody na obecním majetku a také, jestliže pilot nebo osádka letounu zemřeli později na následky utrpeného zranění. Jak komise při vyšetřování postupovaly objasním dále a předesílám, že se jednalo vždy, zejména u katastrof, o velmi dlouhou, rozsáhlou a finančně náročnou práci. Smyslem toho bylo, aby se pokud možno vždy zjistila pravá příčina této události, aby byla zevšeobecněna a odstraněny tak předpoklady k opakování.

Výsledek takové události byl zveřejněn formou tajného rozkazu velitele letectva a byli s ním seznámeni všichni příslušníci letectva, kteří se jakkoliv podíleli na leteckém provozu.

Přes všechna taková opatření k leteckým mimořádným událostem docházelo a všechny zainteresované strany měly eminentní zájem na objasnění příčin.

K letecké mimořádné události může dojít z mnoha příčin a často je velmi obtížné zjistit, co a proč se to stalo. Bývají to příčiny technické, počasí, selhání lidského faktoru, chyby v technice pilotáže nebo i přecenení vlastních zkušeností a možností. Proč jsem se ale tak obsáhle v úvodu o této věci zmiňoval? Protože podle úředních statistik 30 % válečných ztrát připadlo mimo bojovou činnost. A to

je velice vysoké číslo. Proč tomu tak bylo, se dozvíte, až se začtete do tragických událostí mladých československých letců. A není to čtení veselé, není to román, fabulace, je to souhrn čísel o životě a smrti. A jsou to kapitoly o životě, zklamaných nadějí a často i zbytečných smrtí.

A o tom všem budeme hovořit v dalších kapitolách.

LETECKÉ KATASTROFY

1918 - 1939

„Jsi velitel leteckého sboru bez letadel, ale to se může během krátké doby změnit“, řekl setník Rošický, jinak pobočník a velitel štábu generálního inspektora československých vojsk na domácí půdě Dr.Scheinera, setníkovi – pilotovi Jindřichu Kostrbovi 30. října 1918.

„Tady mám dva rozkazy, jeden pro tebe a jeden pro mne. Jedem do Chebu a bude-li akce úspěšná, budeš mít letadel pro celou eskadru, dodal a hodil Kostrbovi papíry na stůl“.

Ten vzal rozkaz do ruky a dozvěděl se, že je určen organizací přepravy letadel z Chebu do Prahy a to ihned. Zajištění, ochranu, účast pilotů a mechaniků včetně vozidel zajistí, jak se dočetl z druhého rozkazu, setník Rošický.

Rakousko-uherská armáda nepovažovala za nutné zřídit na území Čech a Moravy jedinou leteckou základnu, jediné letiště, kromě Chebu. A tak se podle zpráv úředníka vlakové pošty dozvěděl, že v Chebu jsou na letišti letuschopné letouny a spousta leteckého materiálu, včetně motorů a náhradních dílů. A také se dozvěděl, že několik letounů již bylo zcizeno a odletěly neznámo kam.

Kostrba neváhal a zavolal setníka Adamce a štábního šikovatele Antoše, který byl učitelem létání u c. a k. záložní letecké setniny právě v Chebu. Ten ještě před vyhlášením republiky přijel do Prahy pro letecký materiál, ale v Praze už zůstal a byl přesvědčen, že letouny v Chebu jsou ztraceny.

Kostrba nařídil Adamcovi, že do Chebu pojede jako velitel pilotů a chtěl vědět, kolik jich vlastně má.

„Se mnou jich je dvanáct, ale jeden umí jen odstartovat a doufám, také přistát“, odpověděl.

Situace v Chebu však byla napjatá. Němci 28.října 1918 svolali na chebské náměstí velké shromáždění, na kterém vyhlásili Chebsko za samostatné a na československém státu nezávislé území. A hned také zorganizovali vlastní vojsko, tzv. VOLKSWEHR, neboli lidobranu.

Bylo rozhodnuto, že akce bude provedena dne 10.listopadu, ale toto přání narazilo na technické problémy. Nebylo dostatek aut na přepravu osob, neboť celá pražská posádka neměla k dispozici více jak pět provozuschopných aut. A tak se rozhodli, že část pojede na autech a zbytek vlakem do Plzně, kde se jistě pět potřebných aut sežene, protože v Plzni byla velká vojenská posádka. A k výpravě se připojil i syn Dr. Scheinera a ten dal k dispozici i svůj služební osobní automobil.

Zabezpečení výpravy dostal na starost nadporučík Bittner, který vybral padesát nejlepších námořníků z těch, kteří se dobrovolně na výpravu přihlásili. A když ještě přibrali námořního lékaře Dr. Stockého, činila výprava celkem 120 osob.

Hned u Stříbra narazila kolona na hlídku Volkswehru v počtu šesti ozbrojených mužů. S tou to ale hladce vyřídil německy hovořící setník Rošický a ještě jim

nařídil, aby mu ukázali cestu do Chebu. Pak už je pronásledovaly jen problémy s auty, s jejich nespolehlivostí a s nekvalitním benzinem.

Těsně před letištěm narazili na žebříňák, který přehrazoval cestu a za ním se krčilo pětadvacet příslušníků Volkswehru. Rošický vystoupil s pěti námořníky, vyzbrojených puškami z auta a nařídil překvapeným Němcům, aby žebříňák odklidili, jinak že dá povel ke kulometné palbě.

Hned na letišti zjistili, že před hangárem stojí dvě, ke vzletu připravená letadla, kterým odlet znemožnila mlha. Kromě námořníků, kteří se starali o bezpečnost, se všech zbývajících 70 osob dalo do práce.

Rošický zjistil, že se na letišti nachází kromě letuschopných letounů obrovské množství materiálu, který by se nevešel ani na třicet nákladních aut.

Jenže komplikace nebraly konce. Na letiště přijela dvě osobní auta, v nich byl „předseda vlády“ Dr. Bernardin a plukovník Brunn, kteří protestovali proti zabírání německého majetku na německé půdě.

Konflikt hrozil ozbrojeným střetnutím a proto se rozhodli pro co nejrychlejší odlet. Venku stály ke vzletu připravené dva letouny a tak šikovatel Antoš neodolal pokušení. Zavolal pilotního žáka Francla, aby nahodil motor a potom ho vyzval aby nasedl a odstartoval!

První let v osvobozené vlasti českým pilotem.

„To vejde jistě do dějin československého letectva“, pomyslel si, ale nevěděl že konec jeho letu bude jiný, než si představoval. Zamířil nad město, udělal průlet na nádražím a ostrou zatáčkou se vracel zpět, ale letoun se nepodařilo srovnat..

Náraz do země znamenal smrt prvního nejzkušenějšího českého letce štábního šikovatele Antoše, zatímco pilotní žák byl jen lehce zraněn.

A tak výprava do Chebu zaznamenala pro československé letectvo dvě prvenství – první vzlet a první leteckou katastrofu

Na vyšetřování nehody nebyl čas.

Mezitím jednání v Chebu se stále vyostřovalo a hrozilo ozbrojeným střetnutím. Tam se také setník Rošický dozvěděl o smrti Antoše a zranění Francla, který byl odvezen do chebské nemocnice. Od něho se však nic podstatného nedozvěděl a tak se vrátil na letiště, kde bylo připraveno k odletu pět letounů typu Brandenburg. Adamec určil posádky a v Praze měli přistát ve Strašnicích naproti remíze elektrických drah, což bylo vlastně jen pole o rozměru 200 x 600 metrů!

Čtyři letouny se s problémy dostaly do Prahy, pilot Belza se nad Plzní špatně zorientoval a skončil v Německu. Němci mu letadlo zabavili, dovezli ho po na hranice a v noci ho bez jídla poslali pěšky domů.

Druhá skupina odletěla v pondělí a až na pilota Blahníka a Plischkeho přistáli ve Strašnicích.

V Chebu se ale situace ještě zostřila. Rošický musel vyřešit přepravu zbylého materiálu a tak rozkazem nařídil přednostovi nádraží, aby do šedesáti minut přistavil vlak se třiceti nákladními vagony. A tak se také stalo. Ve středu 13.listopadu 1918 vyjel z chebského nádraží vlak, který přivezl třináct kompletních letadel, 100 sudů oleje, 120 sudů benzínu, 30 leteckých motorů, přístroje, náhradní díly a součástky, několik set uniforem, prádla a dalších věcí v hodnotě několika milionů korun. A tak nějak, podobně a pravdivě vyjádřili své zkušenosti později účastníci této, pro vznik československého vojenského letectva, historické události.

A na konec něco, co by mohlo, kdyby to nebyla pravda, vypadat jako vtip.

Setník Rošický obdržel dne 16.prosince 1918 přípis z velitelství posádky Praha, ve kterém mu polní podmaršálek DIVIŠ vyslovil poděkování a uznání a nařídil vyplatit každému účastníku výpravy 50(!) korun a důstojníkům náhradu výloh.

K tomu snad není co dodat.

Výstavba československého letectva v nově vzniklé Československé republice neprobíhala hladce a snadno. Protože to však není hlavní náplní této publikace historie, budu se jí zabírat jen okrajově s vědomím, že byla popsána v mnoha knihách a publikacích.

Vyšetřování leteckých událostí v československém vzduchoplavectvu, jak se letectvo nazývalo, neprobíhalo až do roku 1924 podle nějakého jednoznačného schéma. Při studiu dokumentů té doby jsou zápisy z těchto katastrof chaotické, neúplné a často i nevěrohodné. Protokoly obsahují i řadu tzv. svědectví civilních osob, které v mnoha případech nejsou pravdivé, neboť pád letadla a smrt pilota byla tehdy pro obyvatele dotčených prostorů nebývalou událostí. Dodávám, že tomu tak nebylo ani při podobných událostech v pozdější době. Civilní osoba, navíc neznalá leteckého provozu a problému při výpovědi o události jako očitý svědek má snahu přehánět, zveličovat událost a nepochybně se nějakým způsobem zveřejnit. Proto výpovědi takových „očitých svědků“ jsou často nevěrohodné a neměly by být brány v potaz. Ale protože neexistoval žádný předpis (první byl vydán až v roce 1924) jak katastrofy vyšetřovat, závisela tato skutečnost jen na rozhodnutí příslušného velitele bez konkrétních věrohodných závěrů. Kromě toho se každý příslušný velitel v těchto zápisech snažil jakýmkoliv způsobem snížit nebo omezit svůj podíl na dané události, jak si v následujících řádcích ukážeme. Protokol potom o takové události obsahoval pouze jediný list s popisem a se všeobecným závěrem a do roku 1925 jsem našel jen jeden případ, kdy se ke katastrofě vyjadřoval i lékař, protože kromě pilota se nacházela v havarovaném letounu další, všem neznámá osoba. Přitom je třeba uvést, že havarované letouny byly většinou dvojplošníci, které měly palivovou nádrž v horním křídle, takže po pádu letounu následoval většinou požár, který totálně zničil plátnem potaženou nebo dřevem obloženou konstrukci letounu a tím i těla pilotů. U protokolu byla přiložena „Osobní karta“ pilota, ve které byl zaznamenán

jeho služební postup a výcvik, v některých pak případech pohřební parte s uvedením jmen, popisem události a dobou konání pohřbu. Ten vždy organizoval letecký pluk z kasáren, kde byl pilot organizačně začleněn, nebo ke které letce patřil.

1918

První, jak jsem se už v předchozí části zmínil, byla letecká katastrofa, která se stala 10.11.1918 v Chebu. Zahynul při ní pilot rotný Václav Antoš a četař Jan Franc byl zraněn (v jiných pramenech Franci). Událost příslušela Leteckému pluku 3, 7.letce generála Štefánka. Vyšetřování se přiklánělo k sabotáži, neboť se jednalo o letoun Oefflag DE.II, typ 52, s nímž chtěl německý pilot odletět do Německa, ale bylo mu v tom zabráněno. Pilot letěl v malé výšce k nádraží v Chebu a podle svědků sklouzl po křídle. Letoun byl zničen, pilot Antoš zahynul, ale četař Franci katastrofu přežil. Takže v tomto krátkém období od vzniku československého vojenského letectva přišel o život jediný pilot.

1919

V tomto roce zahynulo při leteckých katastrofách celkem 5 osob.

Československé letectvo zaznamenalo první bojovou ztrátu. Při bombardování maďarského pancéřovaného vlaku 23.května byl sestřelen letoun Brandenburg C.1 2.letecké setniny a piloti šikovatel Výtržný a nadporučík Svoboda byli při havárii letounu těžce zraněni.

4.října zahynuli v Chebu při letecké nehodě nadporučík František Soukup a polní pilot Jan Netolička.

30.října 1919 bylo z dosavadního tzv. Leteckého sboru vytvořeno Velitelství československého vzduchoplavectva, v jehož čele byli francouzští důstojníci. Postupně byly vytvořeny Letecké skupiny a to skupina Čechy se 4. a 8.setninou, Letecká skupina Morava s 3.,5. a 9. setninou a nakonec Letecká skupina pro Slovensko a Podkarpatskou Rus s největším počtem leteckých setnin vzhledem k současnému vojensko-politickému napětí, s 1.,2., 6. a 7. leteckou setninou. Tato skupina byla krátce nato přejmenována na Letecký pluk 1 s velitelstvím v Bratislavě a poté v Nitře.

25.11.Ve Velké u Milevska zahynul při letecké katastrofě poručík v záloze Vladimír Lepař. V archivu jsem nenašel žádné podrobnosti o příčině jeho smrti.

27.11. v Milevsku u Tábora při letu za špatného počasí narazili do lesa polní pilot Václav Provazník a četař Čestmír Čírek. Typ letounu není uveden. Piloti měli přeletět do Prahy.

Do Francie byla odeslána skupina 50 československých pilotů pod velením kpt. Jindry, která se měla seznámit s francouzskými letouny, které byly získány z části darem, zčásti odkoupeny. Protože se jednalo o letouny použité, většina z nich byla již v roce 1923 vyřazena ze služby letectva. Jednalo se převážně o letouny typu SPAD v počtu 150 kusů, z nichž však bylo letu schopných pouze 117.

Začátkem tohoto roku disponovalo československé letectvo celkem 165 letouny různých typů, např. Brandenburg, Phoenix, Albatross, Lohner, Berg či Fokker. K nim přibýlo několik letounů pro výškové fotografování Rumpler.

24.2. zahynul v Chebu při nácviku letecké akrobacie rotmistr Gustav Švára s letounem SPAD. Ke katastrofě údajně došlo při ztrátě rychlosti při vybírání akrobatické figury. Pilot Švára byl vyznamenaný italský legionář.

18.3. zahynul i rotný Josef Puchold při pádu do vývrtky, kterou se mu nepodařilo vybrat. Katastrofa se udála se letounem typu RUMPLER 9915. Jeho člen osádky desátník Dvořáček byl těžce zraněn, ale katastrofu přežil. Jiný pramen však uvádí, že později na následky zranění zemřel.

25.5. zahynul při leteckém neštěstí ve Vajnorech u Bratislavy poručík v záloze Jan Princ. Touto katastrofou si smrt pro tento rok svoji daň vybrala. Zahynuli „pouze“ čtyři piloti.

Ve druhé polovině tohoto roku dostalo vojenské letectvo svoji definitivní podobu s přechodem na plukovní systém, který byl později dále organizačně vylepšen.

Koncem roku 1920 byl zřízen v Praze Letecký pluk 1, který později dostal čestný název „T.G. Masaryka“ s 9. a 10. setninou a k 3.12. byl v Olomouci zformován Letecký pluk 2 s 3. a 5. setninou. Letecký pluk 3, později nesoucí název „Generála letce M.R.Štefánika“ byl vytvořen z původního Leteckého pluku 1 s 1.,2.,4.,6. a 7. leteckou setninou. V tomto roce byl také proveden první let s letounem československé konstrukce typu Šm – 1. Let provedl kapitán Adamec a tento stroj byl zařazen do stavu letectva a znamenal postupné vytlačování francouzské letecké techniky.

1921

10.února tohoto roku bylo zrušeno Velitelství československého vzduchoplavectva a řízení letectva převzalo 13.oddělení (vzduchoplavecké) Ministerstva národní obrany. Ale krátce na to bylo zrušeno a od 15. září vznikl samostatný III.(letecký) odbor MNO, který měl čtyři oddělení. Tato organizace byla platná po celou dobu existence letectva, tj. až do 15.března 1939.

Prvními oběťmi se v roce 1921 stali poručík Josef Řepka a nadporučík Ferdinand Hánek, kteří zahynuli 19.3. s letounem SPAD v Praze-Kbely. Protože letouny typu SPAD VII byly jednomístné a v uvedené zprávě není uveden typ letounu, muselo se jednat o typ SPAD S XI o jehož začlenění ve výzbroji jsem nenašel žádný doklad a nebo se jedná o chybu v označení typu letounu.

2.7. zahynul na tomtéž letišti polní pilot, rotný Karel Smetana s letounem typu Šmolík.

S letounem SPAD nepřežil katastrofu letounu pilot strážmistr Stanislav Novák. Katastrofa se stala 2.srpna 1921.

17.10. došlo v Nitře při letecké události k usmrcení pilota Karla Hrubína, ale člen jeho osádky, nadporučík Vladimír Koželuh, který byl těžce zraněn, katastrofu přežil. Zemřel na následky zranění později.

V dalších letech, jak se československé vzduchoplavectvo (letectvo) rozrůstalo, počet leteckých katastrof stoupal. Šest lidských životů-pilotů a pozorovatelů, to byla daň roku 1921.

Tento rok zemřelo 6 pilotů a členů osádek.

Vzniklý III.odbor (letecký) po svém vzniku fungoval až do konce samostatnosti Československé republiky v roce 1939. V roce 1926 byl znovu zreorganizován na tři oddělení, a to III/1 letecký výcvik, III/2 letecko-materiální (materiálně technické zásobování a výzkum) a III/3 letecko-hospodářské.

Nadporučík Antonín Špaček, pilot v ruských legiích, zahynul při požáru letounu za letu dne 15.května. S ním přišel o život i člen jeho osádky polní pilot Antonín Bělohlávek.

27. května téhož roku se stala kuriózní letecká katastrofa, při níž zahynuli oba členové osádky letadla, jejichž úkolem bylo fotografovat úsek Dunaje. Pilot, poručík pozorovatel Ferdinand Hrubý nebyl v letounu připoután (přikurtován) a při propadnutí letounu ve vzduchové díře z tohoto letounu vypadl a zabil se. Padáky byly zavedeny do letectva teprve v roce 1926.

6.6. zahynul na letišti Praha-Kbely s letounem B-3, pilot rotný Bohumír Munzar ve věku nedožitých 25 let (nar. 29.12.1897). Rotný Munzar byl šéfpilotem firmy AVIA a zúčastnil se bojových akcí v první světové válce. K tomuto jménu tragicky zahynulého pilota připojuji osobní vzpomínku, i když popisovaná fakta nemohu nijak doložit. Pilot Bohumír Munzar měl mladšího bratra Františka, který byl také pilotem. Jeho rodiče měli malý domek a hospodářství v osadě Brodek u Miletína, kam jsem jako malý kluk jezdil k babičce a k dědovi v době války na prázdniny. Podle vyprávění mého dědy, který byl této události očitým svědkem, přijelo po okupaci 1939 německé Gestapo, snad zatknout, nebo jen vyslýchat pilota Munzara. Ten prý vyšel z domku rodičů s rukama v kapsách a protože Gestapo vědělo, že jde o vojáka a navíc pilota, domnívali se, že drží v kapse zbraň a zastřelili ho. Bohužel nemohu tuto událost nijak potvrdit jako pravdivou.

9.7. zahynul pilot rotný Václav Belza při leteckém výcviku pilota-žáka Karla Peterky, který nehodu přežil. Jednalo se o letoun typu Brandenburg č.27608. Příčinou této kastroly se zdá neuvěřitelná událost. Při pilotování letounu došlo následkem opotřebení k přetržení lanka, ovládající křídélka. Technik letounu již předtím upozorňoval na tento stav, ale náhradní lanka nebyla pro nedostatek finančních prostředků Ministerstvem národní obrany dodána. Teprve smrt pilota pohnula úředníky k činnosti. Rotný Belza byl ten pilot, který v roce 1918 při odletu z Chebu do Prahy zabloudil, přistál v Německu, kde byl zadržen, jeho letoun zabaven a on vyvezen na hranice. Podle další, neověřené zprávy z jiného zdroje, pilot-žák Peterka na následky zranění později zemřel.

27.8. zahynul při nácviu akrobacie na letišti Praha-Kbely rotmistr Rudolf Polanecký.

Podle protokolárních zápisů zahynulo celkem 6 příslušníků letectva, pilotů a pozorovatelů.

Při zalétávání nového letounu SPAD zahynul dne 11.2. pilot kapitán Josef Pospíšil, příslušník Leteckého pluku 2. Podle zápisu v Osobní kartě zahynul pilot 8.února a z vyšetřovacího spisu vyplývá, že příčinou smrti byla indispozice pilota. Podle tohoto zápisu přijela po několikaměsíčním odloučení za svým manželem jeho žena, na kterou čekal na nádraží ve 3 hodiny ráno. Poté, jak je uvedeno, manželé zcela určitě nespali a pilot byl nevyspalý a unavený a to mohla být příčina jeho „indispozice“ a smrti.

28.3. se zabil při přistávání polní pilot rotný Rudolf Gabzdyl. Toto jméno je v různých písemných materiálech různě interpretováno. Rotný Gabzdyl byl příslušníkem Leteckého pluku 3.

23.8. zahynul v Čakovicích četař v záloze Bohumil Kolín (nar. 9.10.1900), příslušník Leteckého pluku 1.

O žádné z těchto tří tragedií jsem nenašel v archivech žádné dokumenty o jejich příčinách, místě a příslušnosti pilotů k leteckým plukům.

1.9. se zabil Konicích bývalý italský legionář, polní pilot rotný Josef Slovák. Při prohlídce havarovaného letounu našli vyšetřovatelé ještě jedno tělo neznámého člena osádky. Pozdějším šetřením, když byl pohřešován vojín–ošetřovatel letounu Antonín Potůček, bylo na základě lékařské zprávy zjištěno, že se jedná tělo tohoto vojáka, který se dostal na palubu letounu z neznámých příčin. Vyšetřování této katastrofy se nepodařilo jednoznačně objasnit. Spekulovalo se o vysazení motoru, pádu do vývrtky na základě ztráty rychlosti. Pilot byl příslušníkem Leteckého pluku 2.

Poslední daň si vybrala smrt v tomto roce 21.listopadu, když se při nezvládnutí vývrtky v Rožnově zabil desátník Karel Tkadlec, nar. 30.9.1901. Do vývrtky se dostal v malé výšce a proto ji nemohl vybrat.

Kromě těchto katastrof zaznamenalo Ministerstvo národní obrany v tomto roce dalších 8 nehod z různých příčin, jako vysazení motoru, nouzová přistání, požár motoru za letu apod. I když došlo ke zranění pilotů nebo osádky letounů, žádná z těchto nehod si nevyžádala smrt. Zemřelo celkem 5 pilotů.

Téhož roku byl výnosem leteckého odboru MNO dnem 24.10. zaveden odznak pro polní piloty letce a polní pozorovatele letce.

V materiálech Vojenského ústředního archivu nejsou pro tento rok k dispozici žádné ucelené materiály o leteckých katastrofách v tomto roce. Podobný problém se bude opakovat ještě v dalších několika letech. Proto bylo nutné čerpat z Osobního věstníku ministerstva obrany, nejsou k dispozici žádné protokoly, fotografie nebo úmrtní oznámení. Není ovšem vyloučeno, že, pokud nejsou zničeny, budou nalezeny později a na jiných místech. Čtenář si musí uvědomit délku času od těchto událostí a také situaci, kterou prošlo Československo od této doby do dnešních dnů. Považuji proto i za zázrak, kolik materiálů a poměrně v dobré kvalitě se podařilo zachovat do dnešních dnů. Pro kvalitu reprodukcí je škoda, že jsou zachované protokoly psány často rukou, strojopisně na prúklepovém papíru, často po obou stranách, čímž snižují jejich kvalitu.

16.dubna píše senátor FRIEDRICH německy dopis ministerskému předsedovi dopis o pěti katastrofách, které se udály v Chebu a měly velký ohlas v širokém okolí města. Pravděpodobně se jednalo o tyto události, které se podařilo zaznamenat.

20.února zahynul u obce Škvorec stíhací pilot rotmistr František Najman na letounu typu SALMON. K události došlo při ostré střelbě na pozemní cíl a příčinou byla pravděpodobně ztráta rychlosti a pád po křídle.

31.března zahynul pilot Vladimír Petrásek s letounem SPAD. Katastrofa se stala u obce Stupice a podle dostupných materiálů byla její příčinou nekázeň pilota, pád do vývrtky, zachycení o elektrické vedení a následný pád letounu, při němž pilot ve věku 26 let zahynul.

Třetím pilotem v pořadí tohoto začátku roku byl svobodník aspirant František Podzemný. Chybou pilota spadl letoun do vývrtky, kterou vzhledem k malé zkušenosti nevybral a zahynul. Letoun dopadl do města Cheb. Tato katastrofa se stala 7.dubna.

11.dubna se zřítil do města Cheb s letounem, u něhož není udán typ, svobodník aspirant Martin Vaněk. Pilot prováděl nad městem akrobacii, kterou nezvládl a z výšky podle udání svědků asi 1000 m se zřítil střemhlav, aniž se pokusil tento střemhlavý let jakkoliv vybrat.

Další pilot zahynul až 22. května, což koliduje s dopisem senátora Friedricha, který mluví o pěti katastrofách. Předchozí letecká katastrofa v Chebu byla zaznamenána 9.července 1922 a zahynul při ní, jak jsem již uvedl, pilot Belza.

Neobvyklá událost v dosavadní historii československého letectva je katastrofa, při níž nezahynul pilot, ale člen osádky. 16.května odstartoval přes zákaz k osudnému letu štábní kapitán Jaroslav Šlégr. Ten po probdělé noci a pravděpodobně i ve stavu neschopném k létání havaroval s letounem A-15.29,

přičemž zahynul člen jeho osádky, který dostal od štábního kapitána Šlégra rozkaz k letu, vojín Opočenský.

Tato katastrofa měla dohru dne 21.května u divizního soudu v Plzni, ale výsledek soudu ani rozsudek jsem v materiálech nenašel.

22.5. zahynul v katastru obce Vysočany vojín aspirant František Souček, pilotní žák. Příčinou jeho smrti byla ostrá zatáčka vpravo při malé rychlosti, po níž následoval pád. Tato katastrofa patří do kategorie nezvládnutí techniky pilotáže.

4.července prováděl nadporučík aspirant pilot Artur Žák akrobatický let, při kterém došlo při střemhlavém letu na letišti Cheb k deformaci křidel a trupu letounu a k následnému ulomení křídla při pokusu o vybrání letu. Pilot zahynul. Ani u této katastrofy není uvedena hodina události ani typ letounu, s ním pilot zahynul.

Téhož dne, tj. 4.července zahynul na letišti Milovice četař Josef Kohel. Pilot nacvičoval shoz zpráv a část signalizačního plátna trubky se zprávou se mu zamotala do plynové páky. Když se pilot snažil o odstranění závady, nedával pravděpodobně pozor na rychlost letounu a v důsledku toho došlo k pádu letounu v malé výšce a ke smrti pilota..

13.července se zřítil se svým letounem rotný Tomáš Galinovský. Příčina této katastrofy není uvedena stejně jako její místo a typ letounu.

18.července zemřel v důsledku havárie při pokusu o nouzové přistání pilot nadporučík František Křečan. Katastrofa se stala u Českých Budějovic poté, kdy pilot zaznamenal na palubě letounu požár. V rozrušení pravděpodobně nesledoval rychlost letounu při pokusu o přistání, ztratil rychlost a letoun sklouzl po křídle k zemi, kde shořel i s pilotem. S pilotem současně zahynul dělostřelecký pozorovatel poručík Jaroslav Vondrášek.

Jedenáctým mrtvým pilotem v řadě se stal desátník Jan Valenta na letounu B-11. Tato katastrofa se stala 1.srpna u obce Dřevnice a podle vyšetřování k ní došlo v důsledku zapnutí dvojího řízení letounu a tím i jeho zablokování.

Téhož dne zahynul po pádu letounu při ztrátě rychlosti pozorovatel četař aspirant pilot Vincenc Komenda. Příčinou této katastrofy byl obvyklý pád letounu po ztrátě rychlosti.

7.srpna zahynul na letišti Kbely s letounem B-19 rotný Josef Černošous. Příčina této katastrofy není nikde uvedena.

Další oběť si přišla vybrat smrt 11.září a opět na letišti v Chebu. Téhož dne tam zahynul po pádu po nevybrání vývrtky četař Václav Houz.

13.října zahynul v Nitře pilot vojín Josef Podlipský který při letu za špatné viditelnosti narazil do továrního komína.

U Kovačova na Slovensku zahynuli 25.října pilot nadporučík Vladimír Skrejšovský se svým pozorovatelem nadporučíkem Vladimírem Braunem.

Příčinou jejich smrti se stala ztráta orientace a při nízkém letu zachytil pilot o stromy a zřítily se do lesa.

Kromě těchto katastrof, při nichž zahynulo 19 pilotů nebo členů osádek zaznamenaly archivní anály dalších 15 leteckých nehod, které nevedly ke smrti pilotů nebo osádek, ale způsobily i různá, často i těžká zranění. Příčiny těchto nehod byla nouzová přistání, ztráta rychlosti s následným pádem letounu, špatný rozpočet při přistání, defekt draku, špatný stav přistávací dráhy (rozmoklá půda), požár motoru apod.

Když v roce 1924 hodnotil III.odbor MNO stav československého letectva, porovnal vlastní a polské výsledky za období od 12. 6. do 4.12. konstatoval, že v Polsku došlo ke 14 leteckým katastrofám, při nichž zahynulo 22 pilotů, pozorovatelů a leteckých mechaniků, bylo zničeno 14 letounů a byly stanoveny 3 hlavní příčiny tohoto stavu:

- **letecká nekázeň**
- **špatný stav letecké techniky**
- **nevyhovující letouny typu ANSALDO**

Za pátý a šestý měsíc (neúplný) došlo v Polsku k pěti leteckým katastrofám, při nichž zahynulo 6 pilotů a pozorovatelů a ke třem těžkým zraněním.

III.odbor MNO ve své zprávě konstatoval, že stav v československém letectvu vzhledem k počtu katastrof a nehod v roce 1924 je alarmující.

Objevily se však další zvěsti, jako korupce ve věci nákupu leteckých motorů a tisk, který MNO pečlivě sledovalo a analyzovalo, se rozsáhle začal o letectvo zajímat a hledal příčiny vysokého počtu katastrof a nehod.

Důstojnické listy ve svém článku dne 15.srpna zveřejnily článek pod názvem „Na okraj leteckých neštěstí“.

Ministerstvo národní obrany zveřejnilo ve své zprávě o stavu letectva tuto informaci:

- 1.letecký pluk - 34 letců, z toho 17 pilotů a 26 mechaniků**
- 2.letecký pluk - 36 letců, z toho 15 pilotů a 37 mechaniků**
- 3.letecký pluk- 57 letců, z toho 19 pilotů a 42 mechaniků**
- Letecké učiliště- 12 dvoumístných a 7 stíhacích letounů**

Celkem mělo československé letectvo 130 letounů, z toho nových 85. Z Francie darovaných nebo zakoupených letounů jich bylo do služby zařazeno 127, konstatovala zpráva Ministerstva národní obrany

V roce 1924 se toho událo ale ještě více. V odborném tisku bylo zveřejněno, že v Německu byl vynalezen GYROSKOP, tedy přístroj, umožňující létání bez viditelnosti země. Tato zpráva byla zaznamenána 20.března.

4.srpna přinesl tisk zprávu o letecké Mafii v československé armádě a to v souvislosti s nákupem předražených leteckých motorů. Případem se zabývalo nejen Ministerstvo národní obrany, III.odbor, ale i soudní orgány (více viz článek z novin).

Velmi zajímavá je však zpráva o tom, že III.odbor Ministerstva národní obrany vydal Pravidla pro případ nehody letadla. Tato „Pravidla“ sloužila jako předpis, ale není datováno ani vydání, ani zahájení platnosti. Je to tedy vůbec poprvé, kdy se úřední kruhy začaly vážněji zabývat otázkami leteckých nehod a katastrof.

28.září byla mezi Československou republikou a Francouzskou republikou podepsána tajná dohoda o vzájemné spolupráci. Ale jak bývá v těchto krajích zvykem od nepaměti, nic se neutají a tak tato dohoda, označená jako „DUVĚRNÁ“ byla krátce nato zveřejněna v československém tisku a orgány MNO začaly usilovně pátrat kdo tuto zprávu prozradil. K čemu dospěly jsem se ale nedozvěděl.

Po celý rok 1924 se tisk dost často věnoval letecké problematice a hlavně vysokému počtu leteckých nehod a katastrof. Tak např. o tom psal 28.května Dělnický deník a 13.prosince přineslo Rudé právo obsáhlý článek o leteckých katastrofách v československém letectvu.

Začátkem roku zveřejnilo Ministerstvo národní obrany **ROZBOR LETECKÝCH NEHOD** za rok 1924. V rozboru bylo uvedeno šest příčin:

- 1) náhoda
- 2) konstrukční a materiální příčiny (motory)
- 3) indispozice pilota (jako příklad byla udána smrt kpt.Pospíšila)
- 4) ztráta rychlosti (z 27 katastrof jich bylo 11 z těchto příčin a dopustili se jich i i zkušenější piloti)
- 5) pilotní žáci
- 6) stoupající letecká činnost

Závěrem zpráva konstatuje, že u leteckých pluků 2 a 3 a u Československých aerolinií nedošlo v tomto roce k žádné katastrofě. V závěru zprávy bylo uvedeno, že v Anglii připadne jedna letecká katastrofa na 150 odlétaných hodin, v Polsku za uplynulých šesti měsíců bylo katastrof 14.

A ještě jedna, tehdy důležitá událost. 20. března podepsal generál Jan Syrový souhlas s pojmenováním 3.leteckého pluku na „3.letecký pluk M.R.Štefánika“. Tento letecký pluk byl dislokován v Piešťanech.

6. února zahynuli opět při pádu do vývrtky u Kroměříže pilot nadporučík Filip Frank (František) a svobodník Bohumír Rozehnal. Příčina katastrofy – ztráta rychlosti.

24.3. zemřel na následky letecké nehody, která se stala 23.dubna u obce Majetín, pilot četař Karel Dupal s letounem SPAD I. Pilot při průzkumném letu sledoval vlak, o němž chtěl podat hlášení, nekontroloval svoji rychlost, kterou ztratil, následkem čehož spadl do vývrtky a zabil se.

1.máje zahynuli poručíci Jaroslav Krajčo a Josef Heran. Příčinou jejich smrti byla ztráta rychlosti v zatáčce, pád po křídle. Katastrofa se stala s letounem Breguet na letišti v Olomouci.

8.6. se zabili při leteckém výcviku v Chebu pilot desátník Oldřich Pích a jeho pilotní žák Josef Váňa při nezdařeném přistání.

17.6. zahynuli v Chebu při přistání pilot rotný Zábranský. Pilotní žák Břetislav Bureš katastrofu přežil.

31. července zemřeli při nácviku letecké akrobacie na letišti Kbely zkušenější piloti štábní kapitán Vladimír Barth a nadporučík Vítězslav Kaštil příslušníci Leteckého pluku 3. Příčinou této katastrofy byla opět nevybraná vývrтка, která se stala příčinou mnohých leteckých katastrof, jak v minulosti, tak i budoucnosti, jak ještě uvidíme.

24.8. při letu proti slunci zahynuli následkem oslnění pilot Vratislav Tarantík a četař František Kalkuš, Letecký pluk 2. Pilot po shozu hlášení o výsledku průzkumu

v malé výšce byl oslněn sluncem, nekontroloval svoji rychlost a narazil do lesa, kde oba zahynuli.

30.září zahynuli na letišti v Chebu piloti Alois Červinka a Oldřich Kvapil.

Posledním mrtvým v tomto roce byl pilot četař František Chládek, který zahynul při požáru letounu za letu. Zemřel 13.11.

Celkem zahynulo v tom roce 15 pilotů a členů osádek.

Tento rok si smrt vybrala svoji daň brzy na jeho počátku. Ministerstvo národní obrany zaznamenalo katastrofu, při které přišel o život pilot četař Adolf Chladil. Při předvádění letounu Š-20 jihoslovanské vojenské delegaci zahynul dne 3.března na letišti Milovice (Boží Dar).

Nadporučík v záloze Alexandr Truc jako pilot firmy BONDY zemřel při nezvládnutí techniky pilotáže dne 12.března na letišti ve Kbelích. O této katastrofě však nejsou k dispozici ani protokoly vyšetřování ani závěr, který by určil příčinu této události.

13.června nezvládl pilot četař Otto Beneš svůj letoun a v ostré zatáčce ztratil rychlost a pádem letounu přišel o život. Pilotoval letoun A-18.20 a katastrofa se stala na letišti Olomouc (Letecký pluk 2).

Stejným způsobem zahynuli o měsíc později pilot desátník Jaroslav Kocourek a pozorovatel kapitán Vladimír Tomeš. Na základě zpřesněných údajů zahynuli oba piloti s letounem A-11.64 na nouzovém letišti Ljeskovec dne 19.července 1926.

Svoje schopnosti přecenil dne 23.července pilot svobodník Václav Makula, který začal brzy po startu točit ostrou zatáčku a po ztrátě rychlosti spadl letoun do vývrtky, kterou pilot pro malou výšku již nevybral a zahynul. Podle vyšetřujících orgánů nalétal tento pilot pouze 19,5 hodiny, z toho 65 letů s dvojitým řízením a 60 letů samostatných. Tento počet nalétaných hodin dokazuje malou zkušenost zahynulého pilota pro nedostatek leteckých zkušeností.

2.srpna došlo ke katastrofě, která ve svém počátku měla kuriózní příčinu. Polní pilot svobodník Bohuš Kudela letěl se svým pozorovatelem nadporučíkem Štefanem Minaríkem, kterému za letu vypadla ze závěsu fotografická kamera a zablokovala druhé řízení letounu. Ten se stal neovladatelný, zřítíl se a oba zahynuli.

23.srpna zahynuli ze stejné příčiny jako svobodník Makula piloti četař aspirant Michal Kopáček (někde uvedeno jeho jméno jako Kopacsík nebo Kopačik) s pozorovatelem poručíkem Josefem Holoubkem. Při provádění ostré zatáčky ztratil letoun rychlost a spadl do vývrtky, kterou pilot nevybral. Katastrofa se udála v 10.10 hod. s letounem A-12.32 západně Veselí nad Labem. Podle vyšetřovací komise byl pád letounu v ploché vývrtce zaznamenán s motorem „ na plný plyn“.

28.srpna byl prováděn skupinový let pěti letounů, přičemž došlo ke srážce letounů č.3 a 5. Při srážce zahynuli piloti četař Václav Pálek a svobodník František Touše (v jiných materiálech Touš). Ke srážce došlo tím, že pilot Touše měl zakrytý výhled na letoun četaře Pálka, který se dostal pod jeho letoun a vrazil do něho zezadu a shora. Katastrofa se udála u Olomouce, jednalo se o typ letounu Š-20.34 a čas byl zaznamenán v 8 hodin 25 minut.

Opět stále opakovaná nešťastná vývrтка. Bohužel v historických materiálech není popsáno, zda se piloti učili zvládnout tento manévr zejména proto, že tehdejší letouny neměly dostatečnou příčnou stabilitu a výkony jejich motorů byly malé. 2.září se tato událost stala osudnou pro pilota desátníka Viléma Minaříka (jinde Mikšík) a poručíka Zdeňka Fleissiga u obce Chropyně. Letouny s pozorovateli neměly obvykle dvojí řízení a tak druhý člen osádky neměl žádnou šanci tento nebezpečný manévr ovlivnit. Ještě podotýkám, že tento rok byly do výbavy a výstroje létajícího personálu zavedeny záchranné padáky.

Skončila tak éra názorů, že kdyby byli piloti vybaveni padáky, tak by často i bez příčin opouštěli své letouny, které měly pro vojenskou správu větší cenu než životy pilotů. K tomu dodávám, že zatímco českoslovenští vojenští letci umírali, protože neměli padáky, v historických pramenech je uvedeno, že padáky byli vybaveni němečtí císařští letci koncem 1.světové války a že prvním pilotem na světě, který padák použil, byl německý letec a to 1.dubna 1918.

5.září zemřel ve Francii jako pozorovatel-střelec československý pilot kapitán Jan Ochrana, Letecký pluk 2. V historických materiálech je v opisu této katastrofy chyba, určující datum katastrofy na 5.5.1927. Ve skutečnosti se kapitán Ochrana těžce zranil jako pozorovatel v letounu s francouzským pilotem dne 27.dubna. Dne 4.května obdržel v nemocnici francouzský Řád Čestné legie. Na následky předchozí letecké havárie, při které zahynul na místě francouzský pilot, kapitán Ochrana, jak jsem uvedl již výše, zemřel až 5.září 1926

24.září došlo na letišti ke kuriózní letecké situaci, při které zahynuli tři piloti, zejména pak přišel o život štábní kapitán Jindřich Kostrba. K jeho úmrtí se za Ministerstvo národní obrany vyjádřil sám generál Čeček. Srážku letadel na letišti ve Kbelích zavinil při startu jihoslovanský pilot, nadporučík Eugen Něgovan se svým pozorovatelem, podplukovníkem Jovanem Jugovičem. Jejich letoun dopadl na letoun štábního kapitána Kostrby, který se chystal ke startu a způsobil tak jeho smrt. Československé letectvo tak přišlo o zkušeného pilota, který měl velké zásluhy na jeho vznik a rozvoj.

8.října zahynul v Itálii pilot, nadporučík v záloze JUDr. Zdeněk Lhota. Příčina jeho smrti není však ve vojenském archivu, ale v Osobním věstníku Ministerstva národní obrany, protože Dr.Lhota v době úmrtí nebyl příslušníkem vojenského letectva a jeho smrt se taktéž nestala v rámci vojenského výcviku.Podle další, neupřesněné zprávy, zahynul s nadporučíkem v záloze Dr.Lhotou i mechanik Rudolf Volejník.

12.října došlo v Pardubicích k letecké nehodě, při které zahynul pilot četař František Fiedler (Letecký pluk 1). Příčinou této katastrofy byly náhle se změivší povětrnostní podmínky, které způsobilý změnou směru větru náraz letounu na telegrafní sloup. Poprvé v protokolu o této nehodě je k dispozici náčrt situace, která vedla ke smrti čet.Fiedlera.

Konec roku 1926 byl uzavřen havárií, na jejíž následky dne 16.prosince později zemřel pilot četař Antonín Valeš. O příčině jeho smrti nejsou k dispozici v archivu žádné dokumenty ani doklady. Tato letecká katastrofa se stala 16.prosince a pilot Valeš zemřel na následky těžkého zranění podle lékařské zprávy za 3 hodiny a 8 minut. Žádné další podrobnosti však nebyly k dispozici.

Celkem v roce 1926 zahynulo 18 vojenských osádek československých, nadporučík v záloze Zdeněk Lhota, jeho mechanik a 2 piloti jugoslávští, pplk. Jugovič a nadporučík Něgovan.

Hned na počátku roku, tj. 24.ledna zahynul podle protokolu pilot nadporučík Karel Manhalter. Příčinou jeho smrti byla ztráta rychlosti za letu. Byl příslušníkem Leteckého učiliště.

30.března je zaznamenána první letecká tragedie, která způsobila smrt pilotovi vinou destrukce letounu. Podle protokolu došlo za letu k odtržení plátěného potahu pravého horního křídla a následkem toho k jeho destrukci. Pilot desátník Narcis Tálský neměl na katastrofě žádnou vinu, ale také možnost jakkoliv tuto událost ovlivnit.

31.května předváděl pilot četař Václav Bican s pozorovatelem, poručíkem v záloze Václavem Kinským, vojenský letoun (není udán jeho typ) představitelům rumunské armády v Bukurešti. Při této události přišel pilot následkem havárie o život. Četař Bican zahynul při havárii, poručík Kinský zemřel následující den (1.června), oba patřili kmenově k leteckého pluku 1.

3.června zahynuli tři piloti u Olomouce. Let tříčlenného roje skončil katastrofou, při které přišli o život četař František Manhart, pozorovatel poručík Antonín Roháč a pilot četař Karel Kolařík. Při nácvičku leteckého útoku na cvičný letoun došlo ke srážce. Četař Manhart se pokusil o záchranu padákem. Ten se mu však dostatečně neotevřel pro malou výšku a pilot zahynul. Tato událost je zaznamenána jako první pokus o záchranu života padákem v československém vojenském letectvu. Zničeny byly letouny A-12.50 a Š-20.01.

Chybou nebo nezvládnutím techniky pilotáže přišli dne 14. června o život pilot desátník aspirant Ladislav Honzík (jinde Honzek) a pozorovatel poručík Vít Havelka. Podle svědků se letoun zřítíl střemhlavým letem z výšky asi 1250 m a oba letci zahynuli. Osádka letounu měla za úkol provést výškové meteorologické pozorování a fotografování mraků. Podle barografu byl letoun ve výšce 6.000 metrů, potom pilot sestoupil na hladinu 1.000 metrů a opět vystoupal na 1.250 metrů, odkud se zřítíl. Tyto údaje byly zaznamenány ze zamontovaného barografu. Oba patřili k Leteckému pluku 3, letoun byl A-11.53.

1.8. nacvičovala osádka letounu s pilotem svobodníkem Mikuláškem a s pozorovatelem poručíkem Břetislavem Borovičkou spolupráci s pozemní armádou s tak zvaným systémem shozu zpráv. Ve výšce asi 40 metrů vysadil pilotovi náhle motor a letoun narazil do země. Pilot byl těžce zraněn a poručík Borovička téhož dne večer zemřel. Oba patřili k Leteckému pluku 2.

Poslední katastrofou se v roce 1927 stala srážka letounů dne 22.září nad letištěm v Chebu. Při nácvičku pilotáže zahynuli při této srážce pilotní žák nadporučík Jan Straha a pilotní žák četař aspirant Josef Lehký. Při této katastrofě byly zničeny letouny A 18.11 a B-22.16. Ke srážce došlo podle očitých svědků ve 14 hodin 34

minuty. Vyšetřovací komise zjistila, že srážku letounů způsobil pilot Straha tím, že po nezdařeném přistání opakoval vzlet a ve výšce 200 – 250 metrů narazil do letounu četaře aspiranta Lehkého, který v té době a v tomto prostoru nacvičoval leteckou akrobacii. Z dalších dokumentů o této katastrofě je pochybnost o smrti pilota četaře Lehkého, který byl údajně „jen“ těžce zraněn a léčil se několik měsíců. Touto událostí si smrt vybrala svoji daň pro rok 1927.

Rok 1927 byl „příznivý“. Zahynulo jen 12 vojenských pilotů.

V tomto roce mělo již československé letectvo 3 smíšené letecké pluky s 23 polními letkami, z nichž bylo 10 stíhacích, 3 bombardovacích, 10 pozorovacích a zvědných. Personální obsazení obsahovalo 230 důstojníků, 250 rotmistrů a poddůstojníků a 3500 vojáků základní služby.

Byla také zahájena výstavba dalších tří leteckých pluků, jejichž organizace, výcvik a výzbroj byla dokončena k 1.říjnu 1931. Tato organizace, platná od 1.října 1931 existovala až do zániku Československé republiky v roce 1939.

Každý letecký pluk dostal plukovní znak, který byl umístěn na trupu letounu a v roce 1931 byly zavedeny pro jednotlivé skupiny odznaky a to pro polní piloty-letce, polní pozorovatele-letce, polní pěchotní, dělostřelecké, jezdecké pozorovatele a polní letecké střelce.

K první letecké katastrofě v tomto roce došlo již 10.ledna a zahynuli přitom s letounem AB na letišti Boží Dar (Milovice) svobodník Jan Dovolil a svobodník Václav Kyjovský. Podle vyšetřovací komise došlo ke katastrofě následkem náhlé indispozice pilota Dovolila. Letoun narazil při plném chodu motoru pod úhlem 45° do země.

Podle jiné vyšetřovací verze došlo ke katastrofě letounu Ab-111.41 pro poruchu výškového kormidla, což však nemohlo být pro naprosté zničení letounu potvrzeno. Podivné na této katastrofě podle svědků byla skutečnost, že se letoun s osádkou při cvičném letu najednou bez zjevné příčiny zřítil. Proto byly vzata v úvahu i druhá verze katastrofy, náhlá indispozice pilota. Oba patřili ke 2.letce Leteckého pluku 1.

9.únor znamenal smrt pro pilota desátníka Oldřicha Kunerta, který při cvičném letu zahynul pro poruchu směrového kormidla. Letoun se stal neovladatelným, spadl do vývrtky, kterou pilot nemohl vybrat a zahynul. Letoun po pádu shořel i s tělem pilota. Des. Kunert zahynul v tzv. Pokračovací škole Leteckého učiliště.

7.května pilotoval letoun A -11.26 pilot rotmistr Josef Cinibulk. V prostoru u Nítry (Slovensko) ztratil orientaci za letu a při vyhledávání své polohy při nízkém letu narazil do lesa. Byl příslušníkem Leteckého pluku 3 (Piešťany).

18.května spadl se svým letounem do vývrtky pilot, desátník žák Josef Rambousek při prováděném přemetu. Příčinu, proč se tak stalo, se nepodařilo objasnit. Desátník pilotoval letoun B-22 a katastrofa se stala v Leteckém učilišti Cheb.

Požár letounu za letu na typu Š-20 stál 22.června život svobodníka Jindřicha Janhubu. Požár vznikl pravděpodobně od motoru a rozšířil se na celý letoun. Podle vyšetřovací verze byla příčinou požáru prasklá trubka benzinového potrubí.

4.července zahynul s letounem AB-11.52 četař Josef Serbousek s pozorovatelem poručíkem Vilémem Siegrem. Oba patřili k Leteckému pluku 1, 2.letce (Milovice) a událost se stala u obce Všejanya.

Příčinou katastrofy bylo fotografování železniční stanice Všejanya, přičemž pilot náhle spatřil vedení vysokého napětí, které chtěl pilot překonat ostrou stoupavou zatáčkou, přičemž se dostal do polohy na zádech, ztratil rychlost a zřítíl se.

7.července odstartoval na letišti Neředín (Olomouc) bez povolení startéra četař Josef Vojáček. Při provádění ostré zatáčky v malé výšce došlo k pádu letounu po křídle. Pilot zahynul s letounem A-11.19 a patřil do sestavy Leteckého pluku 2.

20. července prováděl pilot praporčík Viktor Hrivík se svým pozorovatelem poručíkem Josefem Zetkem noční orientační let na trati Praha, Pardubice, Hradec Králové, Praha. Přestože trať byla označena světelnými majáky, pilot ztratil orientaci a pokusil se o nouzové přistání u Vítkova, okres Písek. To se nezdařilo a oba letci zahynuli. Oba patřili k Leteckému pluku 1 a letoun byl typu A-14.4.

Ve stejný den, 20. července prováděl pilotní žák, poručík-dělostřelecký pozorovatel Jiří Valenta s letounem Š-18.14 cvičné lety v provádění zatáček o 360°. Po čtvrtém letu a pravděpodobně při malé rychlosti v zatáčce sklouzl po křídle, spadl do vývrtky, kterou nevybral a zahynul. Katastrofa se stala v 19,50 hodin u obce Horní Schön, Letecké učiliště Cheb.

Ze stejné příčiny jako četař Vojáček přišel o život pilot četař Čeněk Kulásek (Letecký pluk 2) s letounem Š-20.19 u obce Vítkov. Katastrofa se stala 24.srpna. Pilot nesledoval rychlost letounu, který sklouzl v důsledku malé rychlosti po křídle a způsobil jeho smrt.

7. září zahynul z nezjištěných příčin desátník aspirant Jan Hajtmar, akterý při ranním letu vypadl u obce Utěšov z letadla. Pilot četař Krčmář se několikrát obracel a hledal svého pozorovatele, kterého neviděl. Pokusil se o přistání, které vzhledem k jeho hledání svého pozorovatele dobře nezvládl, narazil na konci letiště do plotu a letoun se převrátil. Komise potvrdila, že pilot na nehodě (katastrofě) nenesl žádnou vinu, ale proč pozorovatel vypadl z letounu, se nepodařilo objasnit. Let byl proveden v tříčlenném roji a pilot zjistil nepřítomnost pozorovatele na palubě letounu po rozchodu. Poté, co ho neviděl, se v letounu nazvedl a to bylo pro další okolnost osudné. Neštěstí se stalo u obce Dlouhá Loučka severně Lanškrouna.

27.9. havaroval u Unhoště (okres Kladno) pilot četař Vilém Hoffman. Pilot byl převezen s těžkým zraněním do nemocnice v Kladně, kde 4.října na následky havárie zemřel. Příčina katastrofy nebyla objasněna, není uveden čas a typ letounu, s nímž pilot Hoffman zahynul. Patřil k Leteckému pluku 1.

Při letu s letounem A-11.2 došlo během letu dne 21. října k utržení levého horního křídla a následnému zřízení letounu, přičemž zahynuli pilot svobodník Miloš Navrátil a pozorovatel svobodník aspirant Julius Lázník. Katastrofa se stala ve

13.10 hodin jihovýchodně obce Sv.Jura a letci patřili k Leteckému pluku (Piešťany). Piloti odstartovali z letiště Vajnory (Bratislava) k výškovému letu. Utržené křídlo dopadlo asi 2 km od místa zřícení letounu, který dopadl na zem ve vývrtce. Na použití padáku k záchraně vzhledem k malé výšce, ve které se odlomilo křídlo, nezbyl osádce čas.

24.října přelétal pilotní žák voják Albert Andrášek město Přerov. Při malé výšce a pravděpodobně ztrátě rychlosti vzhledem ke své nezkušenosti a malé praxi, spadl letoun z výšky asi 100m do města. Letoun po pádu shořel i s pilotem. Před pádem svědci tvrdili, že letoun točil ostrou zatáčku. Nic dalšího se nepodařilo vzhledem k totálně zničenému letounu v důsledku požáru, zjistit. Pilot byl žákem Leteckého učiliště Prostějov.

Ze stejné příčiny přišel o život četař František Havlík. Pilot prováděl 26.října ostrou zatáčku nad obcí Bochov (Karlovy Vary) a letoun spadl po křídle (malá rychlost) a pilot zahynul. Pilot měl za úkol provést při skupinovém letu přelet na trati Cheb-Praha s letounem B-21.19, patřil k Leteckému pluku 1 a zemřel 4.listopadu v nemocnici na následky zranění.

Poslední katastrofou tohoto roku byla smrt četaře Břetislava Brázdy od Leteckého pluku 2. Četař Brázda zemřel 29.11. na následky zranění při ošetřování letounu BH-21.40, když protáčil motor, který „chytl“ a mechanika usmrtil.

K těmto katastrofám bohužel nejsou k dispozici žádné fotografické dokumenty. Podle svědecké výpovědi pilot, který seděl v kabině letounu, zřetelně mechanika informoval, že „magneta“ jsou vypnuta.

Tento rok si smrt vynahradila předchozí ročník. O život přišlo 20 pilotů a pozorovatelů a jeden mechanik (četař Brázda).

20.dubna zahynul s letounem A-11 polní pilot desátník Josef Skořepa. Katastrofa se stala nedaleko města Sered a její příčinou byla porucha potahu levého horního křídla. Následkem toho došlo kulomení pomocného nosníku křídélka, k neovladatelnosti letounu a k jeho pádu. MNO III. odbor vydal okamžitý zákaz létání s tímto typem letounu.

3.letecký pluk zaznamenal dne 4. května v Malackách katastrofu dvou letounů, ke které došlo při nácviku vzdušné střelby na tzv. rukáv. V letecké hantýrce se tomu říkalo „střelba na pytel“. Jedná se o plátěný terč, tažený letounem na laně různé délky, do kterého se pilot nebo střelec letounu měli při ztečích trefit. Střelivo mělo různou barvu, kterou zanechalo při průstřelech terče, takže se po přistání spočítaly a vyhodnotily zásahy a podle výsledků byla hodnocena osádka, pilot nebo střelec letounu.

Při těchto střelbách na rukáv došlo v 9,50 hod. ke srážce dvou letounů typu A-11, při které zahynuli pilot četař Jan Škodáček a pilot desátník Vladimír Odehnal, od 2.leteckého pluku zahynul střelec, svobodník Jaroslav Nosek. Protože k této katastrofě jsem nenalezl žádný protokol, nemohu čtenáři poskytnout údaje o její příčině. Několik podobných událostí však mělo stejný scénář. Pokud letoun, který útočil na terč s převýšením a vyšší rychlostí, zakryl si výhled na před ním letící terč s letounem a narazil do něho. Srážka měla vždy katastrofální následky, protože nebyl zaznamenán žádný pokus o záchranu padákem. Ke smrti pilotů, pozorovatelů nebo střelců došlo pravděpodobně hned po srážce letounů ještě ve vzduchu. Katastrofa se stala 4.května. Podivné na této události je skutečnost, že katastrofa se stala s letounem A-11, se kterým zakázal III.odbor MNO dne 20.dubna létat.

Havárie a katastrofy ve vojenském výcvikové prostoru Malacky, někdy také zvaným KUCHYŇA, byly časté. Docházelo k nim jak při nácviku vzdušných střelb, tak při střelbách na pozemní cíle (PC) či bombardování. Další katastrofa se udála za pouhých sedm dní ve stejném prostoru, kdy byl zaznamenán v 8,30 hod. pád letounu v ostré zatáčce po křídle a výsledkem byli dva mrtví letci – pilot desátník Jelínek (2.letecký pluk) a dělostřelecký pozorovatel, nadporučík dělostřelectva Kukla, příslušník 3.leteckého pluku. Příčinou této zbytečné katastrofy byl pád letounu po křídle v důsledku malé rychlosti. Katastrofa je datována dne 10.května 1929.

1.letecký pluk, dislokovaný v Praze-Kbely, prováděl dne 28.května výcvik v nočním létání. Tuto disciplínu nezvládl pilot s letounem A-1.8 rotmistr František Kupský. Z nezjištěných příčin havaroval a těžce se zranil. Podle nepotvrzených zpráv později na následky těžkého zranění zemřel.

Pilotní žák leteckého učiliště v Chebu, Jaroslav Krájíček spadl s letounem B-9 do vývrtky v důsledku malé rychlosti v zatáčce a to v malé letové výšce a ve 14 hodin dne 10.července zahynul.

Ze stejné příčiny zahynul o 13 dní později na stejném letišti s letounem Š-20 pilotní žák Martin Skalka. Zahynul 23.července 1929.

Přesto, že III.odbor Ministerstva národní obrany ve své zprávě při rozboru leteckých událostí poukazoval na příčiny leteckých nehod a katastrof, piloti,ale i letečtí instruktoři jakoby na důsledky těchto událostí nebrali zřetel nebo je prostě ignorovali. A přitom již při elementárním výcviku bylo kladeno, že zejména v zatáčkách je nutno vždy dát motoru „plný plyn“. Jak jsem již uvedl, tehdejší letouny neměly velkou příčnou stabilitu, měly značný boční profil a málo výkonné letecké motory.

Bez udání příčin zahynul v Piešťanech s letounem A-11 pilot četař Stanislav Němec a dělostřelecký pozorovatel poručík Karel Urban. Ke katastrofě došlo 7.srpna při orientačním letu na trati Piešťany, Nové Město nad Váhom, Trenčín, Piešťany. Podle svědků letěl pilot v malé výšce, při které provedl ostrou zatáčku. Následek této chybné pilotáže na sebe nenechal dlouho čekat- letoun sklouzl v důsledku malé rychlosti po křídle a pád se již pilotovi nepodařilo vyrovnat. Dělostřelecký pozorovatel poručík Urban zahynul, pilot četař Němec byl těžce zraněn.

Při letu dvou letounů od 1.leteckého pluku dne 5.září v 18.30 hod. byla osádka jednoho z nich oslněna zapadajícím sluncem, což způsobilo srážku ve vzduchu. Při ní zemřeli tři piloti a to četař Böll, nadporučík Antonín Selnar a četař Pekárek.

6. září se konala letecká soutěž tzv. Malé dohody. Zahynul při ní zkušený letec, pilot kapitán Martin Soukup z Vysokého Mýta. Náhle změněné povětrnostní podmínky způsobily větrnou smršť, která srazila letoun kapitána Soukupa a způsobila havárii a následnou jeho smrt. K tomuto případu se ještě vrátíme.

9.září odstartoval s letounem AB-11 v sedm hodin ráno pilot svobodník Josef Beneš s pozorovatelem Václavem Černým. Po startu vysadil pilotovi náhle motor, pilot tuto situaci nezvládl, letoun se zřítíl v důsledku ztráty rychlosti a pozorovatel Černý zahynul, zatímco pilot Beneš přežil tuto katastrofu s těžkým zraněním.

13.září došlo na letišti v Letňanech ke katastrofě následkem srážky dvou letounů, která stála životy obou pilotů. Polní pilot kapitán Karel Brázda prováděl „zálet“ letounu Š-20 po opravě. Při přistávání se srazil s letounem, který pilotoval tovární pilot četař František Jodas. Ten z neznámých důvodů a z nevysvětlitelné příčiny se rozhodl přistát z opačné strany letiště a zavinil tak srážku, která stála oba piloty život.

V jiném materiálu MNO-letecké nehody, byla tato událost popsána takto:

V 11 hodin 39 minut přistával tovární pilot František Jodas (Midas - továrna Letov) po záletu letounu Š-20.22 na letišti v Letňanech. Ve stejné době přistával z opačné

strany kapitán polní pilot Karel Brázda letounem Š-20.28 a oba letouny se srazily. Kapitán Brázda byl převezen do divizní nemocnice č. 1 (Karlovo náměstí), kde byl předán do péče chirurgického oddělení profesora Levita. Zda pilot kapitán Brázda katastrofu, při níž zahynul druhý pilot přežil či nikoliv, se mi nepodařilo zjistit.

Jako poznámku uvádím, že profesor MUDr. Levit byl rodákem z Hořic v Podkrkonoší a byl za války umučen v Osvětimi. Na rodném domě v Hořicích má pamětní desku s bustou.

Srovnáme-li si obě zprávy, pak jsou ve zřejmém rozporu. V této druhé není žádná zmínka o továrním pilotovi Midasovi (Jodasovi) a o jeho zranění nebo smrti.

22 září 1929 prováděl pilot četař Stanislav Bednář zálet letounu Š-20 po opravě. Letoun při letu v zatáčce náhle spadl po křídle do vývrtky, kterou pilot vybral, ale v malé výšce zachytil křídlem o vyvýšený okraj silnice, došlo k převrácení letounu na záda a k těžkému zranění pilota.

Četař Stanislav Bednář, který na katastrofě podle vyšetřování nenesl žádnou vinu, na následky zranění, které se stalo 22.září ve 14 hodin, zemřel.

Těžko vysvětlitelná nehoda se stala 28. září odpoledne v Roztokách u Prahy, kterou zaplatil životem pilot desátník František Červený. Pilot měl předtím provést ukázkou letecké akrobacie s letounem B-21 a vrátit se do Prahy. Pilot však přistál na letišti v Roztokách a oznámil, že z motoru uniká olej. Dozorčí letiště, který měl službu při provádění ukázkové akrobacie, s pilotem prohlédli letoun, otřeli zbytky zjištěného oleje a pilot dostal rozkaz odletět na mateřské letiště do Prahy-Kbely. Po odstartování se však pilot po okruhu vrátil na letiště a pokusil se znovu přistát. Protože měl špatný rozpočet na přistání, pokusil se o něj tzv. glisádou, což je zkřížení kormidel a vede ke zkrácení přistávacích manévru. Tento druh pilotáže však vyžaduje zkušeného pilota. Letoun však ztratil při tomto manévru rychlost a dopadl ještě před přistávací plochu a tím došlo ke smrti pilota.

Důvod, proč se pilot vrátil a nepokračoval v nařízeném letu do Prahy, se nepodařilo zjistit. Následná expertiza letounu i motoru nezjistila žádnou vadu, která by byla příčinou nezvyklého rozhodnutí pilota a neuposlechnutí vydaného rozkazu.

Kromě těchto leteckých katastrof, při nichž zahynulo 18 letců, zaznamenal III.(letecký) odbor Ministerstva obrany dalších 39 leteckých nehod se zraněními. S přispěním Ministerstva národní obrany byl pilotovi, četaři Kuláskovi, který zahynul při letecké katastrofě 24.srpna 1928 na místě neštěstí, na jeho památku postaven pomník (osada Vítkov).

V tomto roce postihla československé letectvo velká tragedie. Zahynul slavný pilot – letec, nositel mnoha mezinárodních cen a trofejí, štábní kapitán František Malkovský, který byl v roce 1929 prohlášen i „králem vzduchu“.

Branný výbor Sněmovny obdržel od ministerstva národní obrany čtyřstránkový dokument „O situaci v československém vojenském letectvu a příčinách leteckých nehod“.

Letecký pluk 3 v Nitře přišel 19.února o osádku letounu – pilota, podporučíka Eduarda Sokolovského, který zahynul a četaře Ludvíka Krauze, který s těžkým zraněním katastrofu přežil. Osádka letounu plnila fotografický úkol a při návratu na letiště v malé výšce zachytil pilot podvozkem dráty telefonního vedení, které letoun při malé rychlosti strhly k zemi. Oba patřili k 1.peruti Leteckého pluku 3.

1.letecký pluk T.G.M. přišel o čtyři příslušníky československého letectva, kteří zahynuli 6.března v 16.000 hodin při srážce letounů AB-111.90 a AB-111.81.

Ke katastrofě došlo podle výsledku šetření tím, že pilot, četař délesloužící Jaroslav Cabalka se odchýlil za letu ve skupině vlevo a srazil se s letounem, který pilotoval četař polní pilot Vojtěch Kříha, na jehož palubě letounu byl ještě četař aspirant Matějka. Kromě těchto tří letců zahynul ještě pozorovatel, podporučík prezenční služby Josef Bečka.

Četař Cabalka se po srážce pokusil o záchranu padákem, který se nezdařil a také zahynul.

Tento den patřil k nejhorším událostem v dosavadních dějinách československého vojenského letectva.

6.letecký pluk zaznamenal katastrofu letounu v Milovicích dne 18.března. Pilot četař František Caisberger se svým pozorovatelem četařem Vladislavem Šimákem se dopustil chyby v technice pilotáže a při špatném rozpočtu na přistání narazil na tyč větrného pytle. Následkem pádu letounu jeho osádka zahynula. Poprvé jsou snímky této katastrofy popsány a datovány.

26.března přišli o život četař Vladimír Kapička a pilotní žák vojín Jan Kropáček. Učitel létání pravděpodobně nevěnoval dostatečnou pozornost rychlosti letounu, který po náhlém vysazení motoru ztratil v malé výšce rychlost a v prostoru letiště VLU Prostějov se zřítil. Oba piloti zahynuli.

Jsou události, které se mohou změnit i v leteckou katastrofu. Aby se tak nestalo, musí to být štěstí, náhoda, osud nebo když při pilotovi stojí andělé a všichni svatí.

5. května prováděl polní pilot nadporučík Václav Langer cvičnou střelbu na pozemní cíl s letounem B-21. Při jedné ze ztečí mu náhle vysadil motor a pilot

neměl žádnou jinou možnost než provést vynucené přistání před sebe. Všechno by dopadlo v pořádku, kdyby ve směru přistání nebyl pařez, o který narazil podvozkem. Letoun se převrátil, ale pilot se jako zázrakem jen lehce zranil. V jiných případech končily takové události požárem a smrtí.

16.května zahynul na letišti VLU Cheb pilotní žák vojín Josef Klatka, který při nácviu pilotáže při ztrátě rychlosti spadl do vývrtky, kterou se snažil nesprávným způsobem vybrat a zahynul.

22 května došlo nad letištem Letňany ke srážce letounů A-11 pilotů od 4. a 6.leteckého pluku. Při srážce zahynuli pilot, poručík v záloze Ladislav Frýba a podporučík Jan Bělohrad. Pozorovatel, rotmistr Krčmář, katastrofu přežil.

8. červen se stal osudným pro „krále vzduchu“ štábního kapitána Františka Malkovského. Pilot předváděl na letišti Karlovy Vary akrobacii pro obecnost. Po přeletu v malé výšce s rukama nad hlavou přešel na prudký výstup s následným přechodem nebo pádem do vývrtky, která skončila jeho smrtí. Protože se katastrofa stala za horizontem kam obecnost nevidělo, nebyl žádný svědek, který by potvrdil nebo objasnil příčinu smrti štábního kapitána Malkovského.

15.června přinesly noviny, nazvané Moravská Orlice, obsáhlý článek o životě a smrti štábního kapitána Františka Malkovského. Tento pilot byl velmi známý a také velice populární a jeho tragická smrt byla po několik týdnů publikována v mnoha českých i slovenských novinách s různými názory a kalkulacemi o příčině smrti tohoto populárního a zkušeného pilota. Další noviny, např. Olomoucký Našinec, publikoval článek o letecké katastrofě, která se stala na olomouckém letišti. Pilot, štábní kapitán Malkovský byl první, který u nás předvedl tzv. obrácený přemet, který patřil k nejobtížnější a také k nejnebezpečnější akrobatické figuře. Tento akrobatický prvek provedl dokonce třikrát za sebou. Hrob štábního kapitána Malkovského se nachází na hřbitově v Benešově.

Příčina smrti štábního kapitána Malkovského byla podrobně a dlouho vyšetřována. Letoun, s nímž pilot zahynul byl B-21.96, byl po revizi a pilot si ho den před katastrofou zalétl a hodnotil jako „dobrý“.

17.července zahynuli pilot četař Emil Rendl a jeho pozorovatel desátník Jan Beneš v Milovicích, když vybírali střemhlavý let. Při něm došlo k ulomení levého horního křídla, letoun přešel do vývrtky a pád do země znamenal smrt obou pilotů. Typ letounu, u něhož se ulomilo křídlo, se mi nepodařilo zjistit. Piloti patřili k Leteckému pluku 6.

Neznámo kdy a kde zahynul štábní rotmistr Josef Sedlář, pilot 1.leteckého pluku. Nepodařilo se zjistit žádné bližší údaje o jeho smrti a místě, jakož i datum katastrofy. Je také možné, že příčina smrti rotmistra Sedláře nemá souvislost s leteckou činností.

O pilotovi Sedlářovi jsou v jeho Osobním záznamu podivuhodné poznámky. Byl narozen 31.března 1898, odvodní ročník 1920. V roce 1925 (2.12.) se dopustil

přečinu podle § 599 (?), nebyl mu však prokázán a tak nebyl ani potrestán. V roce 1927 pak byl povýšen do hodnosti štábního rotmistra.

9.září zahynul v Prostějově pilot nadporučík Emanuel Bartoš. Po vysazení motoru došlo ke skluzu letounu po křídle a k následnému nárazu do země. Člen jeho osádky, štábní kapitán František Köhler se těžce zranil. Vyšetřováním se zjistilo, že vinu na této katastrofě nese pilot v důsledku špatného rozhodnutí, protože místo toho, aby se pokusil o přistání před sebe, rozhodl se pro návrat na letiště a při točení zatáčky došlo ke ztrátě rychlosti, skluzu letounu a pád po křídle. Událost se stala na letišti Vojenského letecké učiliště Prostějov a čas katastrofy byl zaznamenán v 8,00 hodin.

Častou příčinou smrti pilota byla letecká nekázeň a přeceňování vlastního pilotního umění. Z této příčiny zahynul dne 17.září pilot 4.leteckého pluku četař Josef Pešek s letounem B-21.73. Pilot předváděl své umění nad domem svých známých ve státním dvoru Marianovce, kde byl před třemi dny u svých příbuzných na návštěvě. Při vybírání přemetu ztratil výšku a rychlost a ve výšce asi 50 metrů se mu nepodařilo akrobatickou figuru dokončit a zřítel se.

Komise konstatovala, že se jednalo o naprostou nekázeň, protože pilot v této oblasti se neměl vůbec nacházet a letecká akrobacie nebyla v letovém plánu. Podle vyšetřovací komise byla ze zmíněného státního dvora povolána sestra pilota, která identifikovala jeho tělesné pozůstatky a komise ji předala pilotovy věci, které měl při letu u sebe.

7.října ve 14,10 hod. zahynul v Kroměříži Kamil Hezoun jako člen osádky polního letce, pilota rotmistra Viléma Murčeka, který předváděl akrobacii na leteckém dnu. Vilém Murček byl členem Masarykovy letecké ligy a jako adept pilotního výcviku se dostal při této produkci na palubu letounu. Pilot katastrofu přežil s těžkým zraněním, i když o příčině této katastrofy není znám žádný protokol.

11.října zahynul při katastrofě, způsobené konstrukční vadou, zkušený pilot, štábní kapitán Ivan Bazilevič-Kňážíkovský. Pilot zemřel po zřícení letounu na letišti Kbely, když při provádění obráceného přemetu došlo k odtržení potahu a poté výškového kormidla. Letoun se stal neovladatelný. Před pěti měsíci zahynul štkpt.Malkovský, kterýž jako první provedl obrácený přemet.

Čtrnácti katastrofami a smrtí 19 letců byl uzavřen neradostný rok 1930. Otevřenou otázkou zůstávána osud pilota rotmistra Sedláře.

V letech 1928 až 1931 byly postaveny a zorganizovány další tři letecké pluky. K 1.říjnu tohoto roku mělo tedy československé vojenské letectvo šest pluků, které byly dislokovány takto:

- 1.letecký pluk (smíšený) Praha-Kbely*
- 2.letecký pluk (smíšený) Olomouc*
- 3.letecký pluk (smíšený) Piešťany*
- 4.letecký pluk (stíhací) Hradec Králové*
- 5.letecký pluk (bombardovací) Brno*
- 6.letecký pluk (bombardovací) Kbely.*

Tato organizace platila až do zániku letectva vlivem okupace Československé republiky v březnu 1939.

Každý letecký pluk dostal svůj znak, který byl umístěn na trupu letounu.

12.září vydalo Ministerstvo národní obrany svým věstníkem č.41 rozhodnutí o zavedení odznaků pro jednotlivé výkonné letce, a to pro piloty, pozorovatele, polní pěchotní, dělostřelecké a jezdecké pozorovatele.

Rok 1931 nezačal pro letectvo příliš šťastně. 13.ledna se na letišti v Olomouci zřítil v důsledku vysazení motoru a pádu letounu do vývrtky letoun A-11 s pilotem svobodníkem Antonínem Štěpánkem a pozorovatelem desátníkem aspirantem Arnoštem Miholou, který při katastrofě zahynul a pilot Štěpánek odnesl havárii letounu s těžkým zraněním.

13.března zaplatili za leteckou nekázeň pilot, četař Weinschauer a četař aspirant František Urban svými životy. Katastrofa se stala ve Strakonících, když pilot prováděl nízké průlety nad městem. Při jednom z nich zachytil křídlem letounu o vzrostlou lípu na kraji města a následný pád znamenal náraz do dalšího stromu a smrt pilotů. Katastrofa byla zaznamenána v 19,30 hod. podle palubních hodin.

Polní pilot rotmistr Václav Hála s druhým pilotem majorem Josefem Novákem spadli 30.března nad letištem v Olomouci nezjištěných příčin do ploché vývrtky, kterou se jim nepodařilo vybrat. Přestože oba piloti byli zkušené letci a major Novák katastrofu přežil, nepodařilo se příčinu této události objasnit. Katastrofa se stala u Leteckého pluku 2 s letounem A-25.16 ve 14,50.hod.

13.duben 1931, letoun Š-18.16, Opatov u Opavy 12,30 hodin. Osádka letounu major polní pilot Zdeněk Šindler, pozorovatel major generálního štábu Josef Gad'urek měla za úkol přelétnout a předat letoun ve Vojenském učilišti v Prostějově. U obce Opatov spadl letoun do vývrtky, kterou se pilotovi nepodařilo vybrat a zřítil se. Komise přisoudila katastrofu náhle se zhoršeným povětrnostním podmínkám a silným nárazům větru. Pilot katastrofu přežil, mjr. Gšt.,Gad'urek na následky zranění zemřel.

8.května 1931 provádělo československé letectvo v prostou Brandýs nad Labem cvičení, při kterém osádka letounů měly za úkol provádět nálety na označené pozemní cíle a kontrolovat své výsledky pomocí fotokulometu. Toto cvičení se stalo osudným pro osádku letounu 1.leteckého pluku T.G.M. ve složení pilot, desátník Karel Milota s pozorovatelem poručíkem v záloze Františkem Šnebergem. K neštěstí opět došlo při známé chybě pilotáže – točení zatáčky při malé rychlosti, náhlý poryv větru a pád letounu do vývrtky. Letoun po dopadu začal hořet, takže po uhašení nebyli piloti následkem požáru rozpoznatelní.

Jsou příhody, které se vymykají lidskému chápaní. Je to náhoda, štěstí nebo nějaká vyšší moc?

Některé bychom mohli charakterizovat jako letecké katastrofy, ale nakonec se z ní „vyklube“ jen letecká havárie se šťastným koncem.

Takový případ se stal 27.května u obce Pavlovice, kde havaroval se svým letounem pilotní žák Václav Krojídlo. Ten při cvičném letu ztratil orientaci a při snaze „se nalézt“, nedával pozor na svoji rychlost. Následovalo nezbytné – pád letounu po křídle náraz na zem. V tomto případě stáli u pilota všichni svatí nebo jeho andělé. Letoun nechytl, neshořel a tak pilotní žák svoji nepozornost zaplatil jen těžkým zraněním. Jeho případ nebyl tedy zahrnut do seznamu „Leteckých katastrof“ ale do rubriky Letecké havárie.

Nepozornost při letu a nesledování rychloměru zaplatili životy na letounu A-11.82 u Olomouce dne 10.června pilot, desátník aspirant Jan Šimon a jeho pozorovatel, poručík žák Miloslav Novotný. Stále se opakující příčina letecké katastrofy s následnou smrtí- ztráta rychlosti v zatáčce, pád do vývrtky v malé výšce a výsledek? Zbytečná smrt dvou mladých pilotů, kteří zemřeli po převozu do nemocnice. Ministerstvo obrany vyčíslilo škodu na částku 65.300 Kč. Oba piloti byli příslušníky 8.letky Leteckého pluku 2 (Olomouc). Katastrofa byla zaznamenána v 10 hodin 35 minut.

Co se všechno může za letu přihodit, je případ pilota, desátníka Steina a jeho pozorovatele poručíka Josefa Mlejnka.

4.srpna měli za úkol absolvovat navigační let na trati Hradec Králové, Pardubice, Chrudim, Skuteč, Chotěboř, Německý Brod, Světlá nad Sázavou, Kutná Hora, Kolín, Osek, Chlumeck nad Cidlinou, Hradec Králové. Let byl prováděn na letounu Š-16.30 a piloti patřili do sestavy 4. leteckého (stíhacího) pluku, dislokovaného na letišti v Hradci Králové. Krátce po zahájení letu, když se s letounem nacházeli nad městem Chrudim, došlo v letounu z neznámých příčin k explozi a letoun s oběma již pravděpodobně mrtvými piloty, dopadl do lihovaru ve městě. Snímky této katastrofy jsou otřesné, protože následný požár zdevastoval těla pilotů tak, že je nebylo snadné vůbec identifikovat. Příčinu exploze letounu se nepodařilo zjistit a bývalo to obvykle způsobeno vlivem vibrací prasklé přívodní benzinové potrubí k motoru. Jestli ale toto se za letu stalo, se nedalo zjistit, protože letoun totálně shořel.

Občané Velkých Pavlovic si možná ještě dnes připomínají leteckou katastrofu, při které přišel o život jejich občan a rodák, polní pilot svobodník Josef Pospíšil a jeho pozorovatel, desátník aspirant Štěpán Černý s letounem A-11.37. Oba patřili do sestavy Leteckého pluku 2.

Příčinou této katastrofy, která se stala 13.srpna 1931, byla naprostá nekázeň pilota, který se předváděl nad domem svého zrození a svých rodičů.

Podle svědecké výpovědi a závěrů letecké vyšetřovací komise, provedl pilot po předchozím, tzv. náletu se staženým plynem na konec „svého pilotního vystoupení“ ostrou stoupanou zatáčku s prudkým přidáním plynu, jehož důsledkem bylo zahlcení motoru, který vysadil, načež následovala nutná ztráta rychlosti, pád z malé výšky, smrt obou pilotů a požár. Na dokumentační snímky katastrofy není dobrý pohled.

Svědkové do protokolu uvedli, že ještě před pádem letounu slyšeli, když letoun v malé výšce prolétal nad domem rodičů pilota, jak svobodník Pospíšil volá „Nazdar a sbohem Pavlovice“. A to byla jeho poslední slova krátce před jeho smrtí v 9 hodin ráno.

18.srpna v 9,49 hodin zahynuli v letounu A-11.54 vojenský pilot-žák Stanislav Šmíd se svým pozorovatelem, poručíkem v záloze Antonínem Chládkem. Neštěstí, při kterém oba piloti přišli o život, se stalo na letišti Košice a oba kmenově patřili ke 13.letece Leteckého pluku 3. Těsně před přistáním se letoun náhle propadl, pilot již letoun nezvládl, narazili do stromu a oba zahynuli.

Polního pilota, četaře délesloužícího Václava Kubce, přinutilo náhle zhoršené počasí dne 1.září o obce Soužice u Vlašimi k nouzovému přistání. Na palubě letounu s ním letěl pozorovatel, žák poručík Josef Sodomka. Přistání se pilotovi nezdařilo, vlivem silného stranového větru dosedl s letounem na jedno kolo, došlo k následné havárii, při které byl pilot těžce zraněn, ale jeho pozorovatel, poručík Sodomka zahynul.

Špatné povětrnostní podmínky zastihly osádku letounu Š-16.27 19.září u Moravské Třebové. Polní pilot, plukovník Augustin Charvát se svým pozorovatelem poručíkem-letcem Karlem Brožkem prováděli přelet na trati Olomouc-Hradec Králové. Letoun se dostal náhle do mlhy, pilot, i když to byl zkušený letec, ztratil orientaci a zřítíl se. Oba piloti později na následky těžkého zranění zemřeli. Patřili k Leteckému pluku 1.

Poslední katastrofu si do své kroniky tento rok zapsal 1.letecký stíhací pluk TGM v Hradci Králové.

10.prosince prováděl polní pilot, desátník Otto Hess cvičný let, při němž měl nacvičovat vývrtky a jejich vybrání. Bohužel, jedna z nich se mu stala osudnou a těsně nad zemí se mu nepodařilo ji vybrat. Jistý pád znamenal i jistou smrt mladého pilota.

Rok 1931 svým počtem leteckých katastrof patřil k těm lepším. Přesto III.odbor MNO zaznamenal 12 katastrof a desítky havárií, přičemž přišlo o život 20 letců.

Nitra, Letecký pluk 3, 10.letka, 2.května 9 hodin 30 minut.

Osádky letounů Apb-32.97 a 32.74 ve složení pilot svobodník Antonín Plocek s pozorovatelem četařem Bohuslavem Jiroutem prováděly vzdušný souboj se střelbou z fotokulometů. Ve druhém letounu byla osádka – polní pilot četař Gejza Mravec a pozorovatel nadporučík pozorovatel-letec Karel Čtvrtečka.

Podle vyšetřovací komise srážku ve vzduchu zavinil pilot Mravec proto, že po tzv. zteči zatočil místo doleva vpravo a srazil se s letounem svobodníka Plocka. Nadporučík Čtvrtečka se zachránil pomocí padáku, ostatní zahynuli. Tato zpráva koliduje se závěry z jiného pramene. Podle ní zahynuli pilot Mravec a nadporučík Čtvrtečka, svobodník Plocek a četař Jirout se zachránili pomocí padáku.

2.květen 1932, Jenštýn, okres Brandýs nad Labem, 15 hodin 30 minut. Osádka letounu Aš-230.4, příslušná k Leteckému pluku 5, 82.letce měla za úkol provést let podle přístrojů. Během letu nad uvedenou obcí došlo k náhlé explozi levé horní nosné plochy letounu a jeho pád. Oba piloti z letounu vyskočili, rotný Pelikán se zabil, zatímco četař Josef Mikulec byl odvezen autem na letiště Kbely, kde krátce na to zemřel. Jak to bylo ve skutečnosti s padáky, zda se otevřely či nikoliv, není z protokolu jasné. Důležité ale bylo, že vojenská správa vyčíslila způsobenou škodu na částku 331.400 Kč.

4.května Kbely, Letecký pluk 1.

Polní pilot svobodník Walter Preisler s pozorovatelem poručíkem v záloze Bohuslavem Jirešem zahájil po startu prudké stoupání, což se jim stalo osudné. Kromě toho při malé rychlosti provedl pilot zatáčku, letoun se zřítíl po křídle při ztrátě rychlosti a oba piloti se zabili.

Polní pilot major Milan Zelený, příslušník Leteckého pluku 1, 37.letky, měl za úkol přelétnout letoun Ba-33.13 z Piešťan do Nového Dvora. Přibližně ve 12 hodin došlo u motoru k náhlému požáru, který zachvátil celý letoun. V té chvíli se pilot nacházel na městečkem Stupava. Popálený a hořící vyskočil s padákem a zachránil si život, přestože mu lékaři nedávali žádnou naději. Jeho popáleniny na obličeji, rukách a nohou byly tak rozsáhlé, že byly neslučitelné s dalším životem. Přesto tato událost, protože pilot nezemřel ihned, je ve statistice vedena jako letecká nehoda. O jeho dalším osudu není v protokolech žádná zmínka. Tato událost je datována 9.června 1932. Jméno Milan Zelený s hodností podplukovníka se v seznamu katastrof objeví ještě 18.září 1934.

Počátkem června byl na cvičných střelbách v Jugoslávii československý vojenský DETASCHMENT, kterého se zúčastnili i piloti rotný Karel Slezáček a pozorovatel, polní pilot četař Adolf Dušek od Leteckého pluku 1. K dispozici měli vodní letoun (tedy letoun, vybavený s plováky) A-29.6. Nad mořem v prostoru Kumbor nacvičovali střelbu „na rukáv“. Z nevysvětlitelného důvodu přešel pilot z vodorovného letu do letu střemhlavého, narazil křídlem a plovákem na vodní

hladinu (moře). Pilot Slezáček se zabil, četař Dušek katastrofu s těžkým zraněním přežil. Příčina, proč se tak stalo, zůstala nevysvětlena. Zaznamenaná katastrofa je 13.6.1932.

Piloti 43.letky Leteckého pluku 6 nacvičovali 24.června volnou akrobacii nad letištěm Kbely. Ve 14,07 hodin spadl pilot četař Vilém Pohl s letounem Š-20.8 do ploché vývrtky, kterou se mu nepodařilo vybrat a zřítíl se u obce Kyje a zahynul.

Letecký pluk 6 (Kbely), 43.letka, Ba-33.38, 14. červenec 1932, 9.15 hodin. Polní pilot četař Jaroslav Mayer(Meier) měl za úkol přelétnout uvedený typ letounu z Olomouce do Prahy ve výšce 5.000 metrů. U obce Albrechtický došlo k náhlému požáru letounu, přičemž pilot, místo aby z letounu vyskočil a zachránil si život, se pokusil o přistání, které se nezdařilo. Hořící letoun se po dosednutí převrátil na záda a pilot v něm uhořel.

K tomuto případu se pojí další verze. Pilot Mayer (jindy Meier) letěl v tříčlenném roji z Prahy do Malacek. Podle velitele roje provedl pilot několik výkřutů a tím se vzdálil ze sestavy roje a velitel ho již neviděl. Příčina katastrofy nebyla tedy uspokojivě vyřešena ale skutečností zůstalo, že pilot se zřítíl i s letounem, našel v něm smrt a uhořel. K této katastrofě nejsou k dispozici žádné fotografie.

Srážka letounů ve vzduchu nebyla neobvyklou příčinou leteckých katastrof. Stejně tak tomu bylo 26.července a opět u Leteckého pluku 3 (Piešťany), 39.letky. Toho dne nacvičovali piloti ochranu letiště Bratislava před nálety bombardovacího letectva. V tříčlenném roji byli piloti s letounem Ba-33.40 rotmistr František Huťa, s letounem Ba-33.10 pilot četař Josef Bajer. Při odrážení jednoho z bombardovacích náletů se letouny pilotů Huti a Bajera srazily. Četaři Bajerovi se podařilo vyskočit a zachránil si život použitím padáku, rotmistr Huťa zemřel pravděpodobně při srážce. Ve zříceném letounu byl nalezen již mrtvý.

Brněnský Letecký pluk 5 prováděl dne 27.července výcvik ve střelbě na pozemní cíle (PC). Pilot 81.letky svobodník Václav Malík se svým střelcem desátníkem Vladislavem Potůčkem se při letu s větrem v zádech náhle po ztrátě rychlosti zřítíl z výšky asi 70 metrů. Oba piloti při této nevysvětlitelné katastrofě zahynuli. Letoun, se kterým plnili cvičný bojový úkol byl Š-16.60.

Polní pilot desátník František Musil měl za úkol přeletět po opravě letoun A-11.115 dne 18.srpna z polního letiště Velká Luka do Nitry. Na palubě s ním byl jako pozorovatel polní pilot major Hynek Bartoněk. Podle výsledků vyšetřování převzal řízení letounu po startu major Bartoněk. V 18,12 hodin po normálním startu letoun ztrácí rychlost a řítí se k zemi. Z letounu byli vyneseni oba piloti, z nichž desátník Musil byl již mrtvý, zatímco co major Bartoněk umírá po převozu do nemocnice. Proč se tak stalo, zůstalo záhadou, protože oba piloti byli zkušenými letci a katastrofa se stala krátce po startu. Oba patřili do sestavy Leteckého pluku 3, 18.letky. Povšimněte si, prosím, časové události – 18.letka, 18.srpna, 18 hodin, 12 minut.

39.letka od Leteckého pluku 3 prováděla podle výcvikového plánu ve cvičném prostoru Malacky cvičné nálety na pozemní cíl (PC). V 10,30 hodin polní pilot četař Jan Vaculík z neznámé příčiny po provedeném náletu s letounem B-21.136 ve výšce 150 – 200 m ztratil náhle rychlost, letoun spadl do ploché vývrtky a pilot se zabil. Podle protokolu se tato katastrofa stala 24. srpna 1932.

29.srpna prováděl tříčlenný roj v Chebu cvičný bojový přepad místního letiště. V sestavě roje letěl s letounem B- 33.46 polní pilot Vojtěch Pták, příslušník 32.letky 1.leteckého pluku. Při jedné ze ztečí se pilotovi nepodařilo včas vybrat střemhlavý let a narazil do země. Výsledek této události byl jednoznačný – smrt pilota.

Přibyslavice, 9.listopadu v 15,20 hodin. Toho dne zaznamenal Letecký pluk 1, ztrátu dvou pilotů a sice polního pilota četaře Antonína Hospodku a jeho pozorovatele, poručíka Stanislava Kudrnu.

Oba letci byli na běžném cvičném letu s letounem Apb-32.84. Během letu se dostali do husté mlhy a pilot ztratil orientaci, kterou se snažil obnovit nízkým letem. To se jim však stalo osudným a nebylo to ani šťastné, ani rozumné rozhodnutí v dané situaci. Podle vyšetřovací komise vletěl letoun velkou rychlostí do lesa podle množství pokácených stromů, dopadl na silnici a opět do lesa, kde přerazil dalších dvacet stromů.

Příčina této katastrofy, při které piloti zahynuli ještě přede pádem letounu na zem, byla vyhodnocena jednoznačně - špatné rozhodnutí pilota po ztrátě orientace a vlétnutí při malé výšce a velké rychlosti do lesa..

Protokoly bohužel neobsahují kromě náčrtů žádné dokumentární fotografie.

Polní pilot četař Arnošt Korecký, příslušník Leteckého pluku 1, 32.letky, nacvičoval na letišti Cheb dne 28.listopadu s letounem B-21.76 volnou akrobacii. Z nezjištěných příčin se dostal s letounem do vývrtky, kterou nevybral a zřítíl se. Podle svědků katastrofy, kteří tuto událost na vlastní oči viděli, se o to pilot snažil ještě ve výšce 100 metrů, ale vývrtku se mu zvládnout nepodařilo. Pilot zahynul.

Pokud se podařilo v historických materiálech nalézt údaje o všech katastrofách tohoto roku, pak podle nich přišlo o život 20 členů osádek (pilotů a leteckých pozorovatelů, osud jednoho pilota (major Zelený) je nejasný.

Počátkem roku vydal III.odbor (letecký) Ministerstva národní obrany svým č.j. 2867 taj.-III.odbor služební předpis, kde pod seznamem tajných a důvěrných předpisů se nachází LET-III-1 LETECTVO ARMÁDY V POLI, Předpis stanovil úkoly letectva za války. Platil až do roku 1938, kdy byl zrušen výnosem pod č.j. 30.461 III.odborem MNO.

Událost, kterou začnu rok 1933, se nestala ani na začátku roku ani nepatří mezi letecké katastrofy. Přesto se ale katastrofou stala a to pro rodiče osmileté Alenky Hassové, které přišla 8.října 1933 o život na letišti v Olomouci.

Toho dne se konal v Brně Letecký den, jehož se zúčastnily i letouny 2.leteckého pluku (Olomouc). Ty se potom kolem sedmnácté hodiny odpoledne vracely se na své mateřské letiště. Když přistával se svým letounem polní pilot četař František Zapletal, zachytil podvozkem onu osmiletou holčičku, která rozhodně neměla vůbec co dělat na pokraji přistávací dráhy a to ještě bez jakéhokoliv doprovodu nebo dohledu. Pro odborníky, normální smrtelníky, ale snad i pro laiky je naprosto jasné, že na tomto neštěstí nenesl pilot vůbec žádnou vinu a že také pravděpodobně toto malé dítě před přistáním vůbec neviděl.

Překvapením na celém případě bylo vyšetřování, které bylo vedeno dvěma směry – zda na neštěstí nenese vinu pilot nebo osoby, odpovědné za nezletilé dítě. Vyskytlo se dokonce i takové tvrzení, zda pilot před přistáním neletěl příliš nízko (!) a přivodil tak smrt dítěte.

Pro lidi, kteří někdy v životě seděli za kniplem letounu je takové obvinění pilota a tvrzení naprosto absurdní. Snahou každého pilota je přistát co nejbližše prahu dráhy. Žádné osoby ani překážky v přistávací ose nemají a ani nesmí být.

Soudní vyšetřování po několika měsících(!) skončilo očištěním pilota, který prožíval po celou dobu velmi intenzivně tuto událost.

Není to první, ale ani poslední případ, kdy byl obviněn nevinný a musel se po dlouhou dobu hájit nesmyslnému nařčení.

V uplynulém roce interpeloval ve Sněmovně ministra národní obrany poslanec Dvořák, který požadoval vysvětlení „O poměrech u leteckých pluků, ohrožujících životy letců“. III.odbor (letecký), 1.oddělení MNO připravilo pro ministra národní obrany podklady jako odpověď na interpelaci poslance Dvořáka.

Ministr národní obrany na interpelaci odpověděl 27.5. a obsah je v přiložených materiálech.

10.ledna zahynul u Hrobnic poblíž Prostějova (Vojenské letecké učiliště) příslušník 6.leteckého pluku, polní pilot četař František Michálek s letounem A- 11.13. Pilot měl za úkol provést dva lety po okruhu letiště, každý v trvání 8 – 10 minut. Při druhém okruhu se pilot dostal do sněhové přeháňky a při pokusu o přistání

následkem ztráty orientace s velkou rychlostí narazil do země. Když jsem studoval protokoly, nákres, fotografie a lékařskou zprávu, našel jsem telegram velitele 6.leteckého pluku, kterým oznamoval na MNO tuto událost, nalepený na jedné stránce pravděpodobného módního časopisu s obrazovými inzeráty.

20.února došlo v Malackách (Slovensko) ke katastrofě letounu Ba-33, který pilotoval polní pilot 3.leteckého pluku četař Bohuslav Jareš. Jeho úkolem bylo nacvičovat střelbu na pozemní cíl. Při jedné ze ztečí pilot střemhlavý let v 9,33 hodin nevybral, narazil do země a zahynul. O této katastrofě nejsou žádné fotografie a podle protokolu byla příčinou katastrofy skutečnost, že pilot za letu odstraňoval závadu na kulometu (zarážka nebo zaseknutí náboje) a narazil do země. Pilot v letounu uhořel i když není vyloučeno, že zemřel již při nárazu do země.

Se stejným letounem (Ba-33.70) zahynul 23.února v 9.35 hodin na letišti v Hradci Králové příslušník 4.leteckého pluku, polní pilot četař František Bayer. Pilot nacvičoval volnou leteckou akrobacii a pravděpodobně nezvládnutím techniky pilotáže spadl do ploché vývrtky, podle svědků ve výši asi 400m, kterou nevybral a zabil se. Podle svědků, kteří katastrofu viděli, se pilot dostal do polohy na zádech, která pak byla příčinou jeho smrti.

25.únor byl nešťastným pro osádku letounu Sb-16, pilotovaným polním pilotem desátníkem Josefem Svárovským s pozorovatelem nadporučíkem, polním pilotem Augustinem Žáčkem.

O příčině této katastrofy existují dvě verze:

První verze tvrdí, že došlo k chybě v technice pilotáže. Pilot údajně provedl špatný rozpočet a tím i přistávací manévr, letoun havaroval, převrátil se a začal hořet.

Druhá verze podle materiálů VÚA však tvrdí, že pilot se svým střelcem se vracel z ostré střelby a v prostoru letiště se náhle dostal do husté sněhové přeháňky, kterou se snažil obletět přičemž ztratil rychlost a zřítel se.

Na letišti byl v té době přítomen vojín František Kekl, který bez ohledu na nebezpečí vytáhl z hořícího letounu pozorovatele nadporučíka Žáčka, uhasil jeho hořící kombinézu a zachránil mu tím život. Četař Svárovský v letadle uhořel.

28.února se dořešil hrdinský čin vojína Františka Kekla. Velitel pluku podal návrh na věčnou odměnu ministru národní obrany s povýšením na desátníka. Tento návrh si přehazovali velitelé jednotlivých stupňů jako horký brambor a skončil tím, že vojín Kekl byl jmenován v rozkaze(!) a byl povýšen na svobodníka, protože neměl žádné předchozí vojenské vzdělání. I tak může být potrestám záslužný čin.

6.března vydal Vojenský prokurátor v Hradci Králové ROZHODNUTÍ, kterým uzavřel smrt polního pilota četaře Františka Bayera. Prokurátor ve svém rozhodnutí konstatoval, že na smrti pilota čet. Bayera nenesl nikdo vinu.

29.srpna minulého roku zahynul polní pilot četař délesloužící Vojtěch Pták. 8.března vydal Vojenský prokurátor svoje ROZHODNUTÍ o příčině této katastrofy a tak ministerstvo národní obrany tento případ definitivně odložilo.

30.března zahynul ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově se stíhacím letounem Š-20 polní pilot rotný Stanislav Tyburec. Pilot se při cvičném letu dostal do nezvyklé polohy, letoun přešel do vývrtky, kterou pilot nevybral a zabil se.

12.dubna 1933 Ministerstvo národní obrany, III.odbor,1.oddělení, oznamuje: Podle usnesení správního sboru ČSA ze dne 17.března 1933 byly přiznány aktivním vojenským letcům (pilotům, pozorovatelům a důstojníkům letecké technické služby) nárok na použití lístku C, jehož cena se rovná 25% ceny lístku normálního a zahrnuje:

- a) dopravu autobusem na letiště a zpět
- b) bezplatnou přepravu zavazadel do váhy 15 kilogramů
- c) pojištění pro případ nehody

Pro informaci čtenáře uvádím ceny lístků (letenek):

Z Prahy do:	Brna	45 Kč
	Bratislavy	50 Kč
	Košic	80 Kč
	Užhorodu	95 Kč
	Karlových Varů a M.lázní	40 Kč
Z Bratislavy do:	Košic	50 Kč
	Užhorodu	65 Kč
	M.Lázní, K.Varů	90 Kč

Z tohoto přehledu cen vyplývá, že aktivní příslušník čs.letectva zaplatil např. za letenku z Prahy do Bratislavy jen 12,50 Kč.

Pro úplnost dodávám, že podle úředních pramenů měla Československá letecká společnost ke dni 31.března 1933 ve stavu 13 letounů, z nichž bylo:

8 FVII 3 m (Fokker)

2 F VII

3 B.H. 25 (Beneš-Hajn).

Zajímavé jsou také údaje, které hovoří o rozpočtu na rok 1934. Zatímco Anglie a Francie vyčleňují na obranu v přepočtu 3 miliardy Kč, Itálie 1,3 mldr.Kč, u nás je to v přepočtu na obyvatele desetkrát méně! Rozpočet činil pouhých 80 miliónů (!), vyčleněných pro letectvo.

Výnosem 6082-III.odb., vydává MNO předpis Výkonná letecká služba. Předpis v prvním odstavci stanovil, kdo jsou „Vojenští výkonní letci“

- a) osoby, vycvičené k tomu, aby vykonávaly službu jako členové posádky letounu
- b) osoby, které se pro tuto službu připravují (žáci).

V této souvislosti podotýkám, že velitelem ve vícemístném letounu byl vždy pozorovatel, navigátor nebo střelec. Tento stav byl okopírován z francouzského letectva, kde platil i za druhé světové války.

Kromě toho byly zavedeny tzv. *Letecké kategorie a Názvy (zkratky) příslušníků leteckých kategorií.*

Letecké kategorie:

- a) pozorovatelé
- b) piloti
- c) střelci
- d) letounoví pozorovatelé jiných zbraní

Názvy (zkratky) příslušníků leteckých kategorií:

I.skupina

- a) pozorovatel-letec- (poz.let.)
- b) pilot letec -(pil.l.)
- c) letecký střelec -(let.střel.)
- d) letecký pozorovatel: pěchoty - (let.poz.pěch.)
dělostřelectva- (let.poz.děl.)
jezdectva-(let.poz.jezd.)

II.skupina

- a) polní pozorovatel – letec (pol.poz.let.)
- b) polní pilot-letec- (pol.pil.let.)
- c) polní letecký střelec – (pol.let.střel.)
- d) polní letounový pozorovatel – pěchoty
 - - dělostřelectva
 - - jezdectva

Členové osádek pod písmenem d) mohli být jen důstojníci, absolventi Vojenské akademie.

8.duben – Malacky. Nejasná a ne dost srozumitelná zpráva o pokusu od odlet (úlet?) svobodníka Hovory a mechanika 63.letky vojína Hausknechta. Letoun při startu havaroval a vojín Hausknecht zahynul, svobodník Hovora byl zadržen a eskortován do věznice v Olomouci. Žádné další podrobnosti o této události se nepodařilo zjistit, tedy ani příčinu jejich neuvážené události.

Pilotní žák, svobodník Vladimír Bruckner zahynul 19.dubna v 8,30 hodin s letounem B-19 na letišti v Chebu.

Úkolem pilota bylo nacvičovat zatáčky a pády ve výšce 800 až 900 metrů. Při jednom pokusu o ostrou zatáčku se dostal s letounem na záda, letoun přešel pod úhlem 30-35° do vývrtky a narazil do země. V komisi pro vyšetření této katastrofy byli již tehdy známí piloti, rotmistři František Novák a Petr Široký. Komise konstatovala, že břišní padák, který byl tehdy do letectva zaveden neumožňoval pilotovi v případě potřeby „přitáhnout knipl až na břicho“ a tak se dostat z nezvyklé polohy na zádech a předejít tak do vývrtky.

24.dubna 1933 zahynul v Otrokovicích šéf reklamy Baťových podniků J.Hustoles v letounu, který pilotoval bývalý vojenský pilot František Morkus (27 let). Příčina katastrofy, typ letounu a hodina události nebyla uvedena.

ZPRÁVY z TISKU:

Dne 2.května Národní listy a dne 3.května Polední list otiskly články, ve kterých pisatelé tvrdili, že v důsledku „vadných vrtulových hřídelí se zřítilo dvacet vojenských letadel. Ministerstvo národní obrany okamžitě reagovalo obsáhlým sdělením, že se jednalo pouze o dva případy, kdy došlo k poškození klikové hřídele motoru za letu, ale žádný neměl za následek tragickou nehodu nebo zřícení letadla.

Útoky tisku na Ministerstvo národní obrany v tomto roce byly dost časté a tak např. 10.srpna přinesl sociálně-demokratický deník NOVÁ DOBA článek, nadepsaný Neštěstí vojenských letců bez konce.

Podle Tabulky československých letounů, vydané Ministerstvem obrany 15.5. 1933 mělo československé letectvo k tomuto dni:

5 typů stíhacích letounů jednomístných

5 typů letounů stíhacích dvoumístných

3 typy více místných, hornokřídlych letounů typu A-42, F-VII a F-IX. K této situaci se vyjadřuje náčelník Hlavního štábu, armádní generál Jan Syrový. Odpovídá na Informaci o špatné materiální situaci československého vojenského letectva, kterou vydal III.odbor (letecký) MNO. Stojí za přečtení.

Podle III.odboru v případě války nebude mít ČSR ve 2.měsíci války „již žádný letecký materiál, pokud se neudrží současná výroba letadel na výši“. V této souvislosti je třeba si uvědomit, že dosud panovala hluboká hospodářská krize.

Srážka letounů ve vzduchu dne 2.května 1932, při níž zahynula osádka letounů Čtvrtečka-Mravec, doznala obsáhlého vyšetřování se strany úřadů. Vyšetřováním bylo následně zjištěno že střelec Mravec pravděpodobně zahynul při srážce, ale pilot nadporučík Čtvrtečka se pokusil o záchranu padákem, který se mu však neotevřel. Šetřením bylo zjištěno, že když pilot zatáhl za uvolňovač padáku, vytáhl pouze jednu závlačku, zatímco druhá se následkem oddělení od lanka neuvolnila. Bylo to způsobeno špatným přiletováním(!) lanka k závlačce a to stálo život pilota. Ministerstvo obrany, III. odbor nařídil ihned provést kontrolu padáků se zaměřením na kvalitu těchto spojů.

Letecký pluk 4, 28.červen. Pilot, četař v další službě Josef Niesner se svým pozorovatelem desátníkem aspirantem Jaroslavem Burianem startovali s letounem Ap-32.54, patřícím kmenově k Leteckému pluku1, 5.letce k cvičnému letu. Pilot se dopustil osudné chyby tím, že po start u provedl ostrou vertikální zatáčku vlevo o 90°, ztratil rychlost a pád do pozvolné vývrtky znamenal jejich smrt. Ani jeden se nepokusil o záchranu, protože vzhledem k malé výšce na ni neměli čas. Oba piloti i se svým letounem na sedadlech uhořeli, pokud nebyli mrtví již při jeho pádu.

O jejich záchranu se pokusil rotmistr-letecký zbrojář František Hofman, když se snažil je z hořícího letounu vyprostit. V nastalém výbuchu benzinové nádrže utrpěl těžké zranění popálením na rukou a v obličeji.

1.července 1933 posílá podplukovník Fiala z III.odboru MNO dopis veliteli Leteckého pluku 1 (Kbely), ve kterém ho se znepokojením upozorňuje na stále vzrůstající počet leteckých havárií. Odpověď velitele pluku na tento dopis jsem ale nikde nezaznamenal.

Pilot, četař délesloužící Rudolf Černín měl za úkol přezkoušet prototyp stíhacího letounu Š-32. Rozkaz k tomuto letu mu nařizoval provádět zkušební souboje s letounem B-34. Při jednom z náletu, který se udál 8.srpna v 5,10 hodin, se pilot rozhodl pro střemhlavý let, při němž podle vyšetřovací komise dosáhl rychlosti okolo 400 km/hod.(podle jiných údajů dosáhl pilot s letounem ve střemhlavém letu rychlosti 500 km/hod.!) Tento let se mu nepodařilo vybrat a komise došlo k závěru, že po fyzické stránce nebyl schopen překonat odpor v řízení, způsobený rychlostí letounu. Nemusím dodávat, že tehdejší letouny neměly žádné posilovače řízení.

Tento let byl proveden podle předpisu Vojenského Technického a Leteckého Ústavu (VTÚL) Letňany a v jeho zájmu.

Poprvé po této katastrofě je zaznamenán rozkaz z MNO, aby s ní byli seznámeni všichni příslušníci létajícího personálu.

8. srpna zahynul s letounem Ap-32.53 četař, délesloužící polní pilot Marek Cetl, příslušník 3.letky Leteckého pluku 1. Úkolem pilota bylo provést střelbu fotokulometem na pozemní cíl (PC) v prostoru letiště Milovice. Příčina katastrofy nebyla nikdy přesně zjištěna, protože se udála beze svědků. S jistotou ale komise potvrdila, že se letoun zřítil po předchozí vývrtce.

Překvapení však nebylo konečné. V havarovaném letounu bylo nalezeno tělo dalšího muže a později bylo zjištěno, že se jedná o vojína Kálala, který vlezl do letounu bez vědomí pilota a s ním také v letounu zahynul.

9.srpna vydalo Ministerstvo obrany obsáhlou zprávu o letecké katastrofě, při níž zahynul zkušební pilot četař Černín. Osádka druhého letounu B-34, se kterým měl pilot Černín provádět zkušební souboje, byla pilot Cetl a druhým členem osádky byl mechanik vojín Kálal. III.odbor MNO vydal k této události rozbor, označený číslem 2082.

14.srpna vydal Vojenský prokurátor ROZHODNUTÍ, kterým zbavil viny na tragické události a smrti pilota Černína osádku letounu B-34, četař Marka Cetla a vojína Kálala, ačkoliv tento mechanik neměl v letounu co pohledávat.

21.srpna zahynula s letounem A-11.139 osádka 2.leteckého pluku (Olomouc) ve složení pilot svobodník Karel Košťál s pozorovatelem desátníkem aspirantem Janem Polákem. Ke katastrofě došlo u obce Německá Bránice u Moravského Krumlova a přesnou příčinu katastrofy se nepodařilo zjistit. Pilot Košťál se svým pozorovatelem prováděli „spolupráci s dělostřeleckým plukem 6“. V kritické fázi letu přešel letoun z výšky asi 300m do vývrtky a pod plným plynem narazil do země, aniž se osádka snažila o jakoukoliv záchranu. Čas katastrofy byl zaznamenán v 9 hodin 25 minut. Vyšetřovací komise došla k závěru, že příčinou byla náhlá indispozice pilota, spojená s nevolností a možnou ztrátou vědomí.

23.srpna přineslo ČESKÉ SLOVO úvodník, nazvaný Letecký hřbitov. Ministr národní obrany pozval proto novináře k nočním letům nad Prahou, při kterých si trpce, jak psali novináři, stěžoval na nouzi, v jaké se nachází československé letectví. V tisku se pak objevila zpráva, nadepsaná Drahé výlety nad Prahou.

13.září nacvičoval leteckou akrobacii nad letištěm Olomouc, kapitán polní pilot Justin Ďurana, příslušník Leteckého pluku 2, 35.letky s letounem Š-31.3. Při jedné z akrobatických figur ztratil vládu nad letounem a pravděpodobně pojem o své poloze, zřítíl se na zem a zahynul. O podrobnostech této katastrofy zkušeného pilota jsem nenašel žádné podrobnosti, jen sdělení, že vojenská správa „utrpěla škodu na zničeném letounu a výstroji pilota 362.200 korun českých“.

21.září prováděl tříčlenný roj rutinný cvičný let na letounech Š-16.43. Ve 14.40 hodin došlo ve skupině ke srážce, když letoun č.2, pilotovaný polním pilotem četařem Volemanem narazil zezadu na letoun č.1. Pozorovatel, poručík Kužel se snažil zachránit pomocí padáku, ten se mu však pro malou výšku neotevřel a poručík Kužel zahynul. Pilot, četař Voleman se s letounem, který se stal neovladatelný, zřítíl ve vývrtce na zem a těžce se zranil. Za dva dny na to, 23.září zemřel v nemocnici v Hradci Králové a o jeho úmrtí byla vydána úřední zpráva. Při příjezdu vyšetřovací komise na místo katastrofy byl pilot nalezen ve zříceném letadle, pozorovatel poručík Kužel ležel těžce zraněn 4 metry za letounem. Ke srážce letounů došlo ve výšce asi 200 metrů a proto šance na záchranu padákem byla téměř vyloučena.

2.října měla osádka letounu Š-16 ve složení pilot desátník Jaroslav Buršík se svým pozorovatelem polním pilotem nadporučíkem Karlem Koubou za úkol provést fotografování vojenského dělostřeleckého prostoru HLUBOKÁ ve výšce 2000 až 3000 metrů.. V 10,30 hodin byli oba piloti mrtví.

Před přistávacím manévrem došlo u letounu došlo k poruše motoru a pilot se snažil spirálovitým letem přistát. Přitom se dopustil osudné chyby, když nedával pozor na rychlost letounu a před přistáním potřebnou rychlost ztratil, Pád letounu způsobil smrt obou letců. Přesná příčina katastrofy přesto nebyla zjištěna, protože

nebyli zjištěni žádní svědkové této události. Pozoruhodné však na ní je skutečnost, že mrtvý pilot byl nalezen mimo letoun, zatímco nadporučík Kouba byl v letounu mrtev, ale nepřipoután.

8.října se stala ona tragická nehoda na letišti v Olomouci, kterou jsem popsal v úvodu katastrof, které se staly v roce 1933. Zemřela osmiletá školačka Alenka Hassová (podle denního tisku jí bylo 10 let). Když vezmeme v úvahu výšku osmiletého dítěte, pak se skupinka dětí nebo samotná dívka musely nacházet na samém prahu přistávací dráhy, kdy měl přistávací letoun výšku asi jeden metr..

Závěr vyšetřování, který mohl být uzavřen bezprostředně po katastrofě, byl později jednoznačný – byla na místě, kam veřejnost neměla přístup. Otázka zůstala nezodpovězená. Kdo z rodičů ponechal dítě v tomto prostoru bez dozoru?

Protože smrt malé dívky byla široce publikována a měla velkou odezvu ve veřejnosti, vyžádalo si ministerstvo národní obrany podrobnou zprávu, která byla zveřejněna 3.listopadu.

27.října prováděl polní pilot nadporučík Václav Touš z Vojenského leteckého a technického ústavu v Letňanech zkušební let prototypu stíhacího letounu E- 44.1. Úkolem pilota podle zadání bylo vyzkoušet chování letounu při akrobatických prvcích a ověřit jeho bojové schopnosti.

Podle svědků přešel letoun při jedné z akrobatických figur do ploché vývrtky na zádech, kterou se pilotovi nepodařilo vybrat a pádem na zem zahynul. Nadporučík Touš byl zkušený pilot a ještě před pádem letounu na zem se pokusil o opuštění letounu, což se mu nepodařilo. Příčinou této katastrofy, jak bylo ve zprávě uvedeno, bylo poškození řídicí páky (kniplu), která byla nalezena po pádu letounu ulomená. Označení letounu písmenem „E“ znamenalo, že se jednalo o letoun zkušební, tedy experimentální.

3.listopadu došlo na letišti Letňany ke kuriózní nehodě. V 11 hodiny přistával polní pilot od Výzkumného Technického Ústavu Zkušebního (VTÚZ), četař Švábenský, když v okamžiku přistávacího manévru mu vjel do cesty rolník s koňským spřežením, který se objevil náhle za stohem, stojícím vedle dráhy na letišti.. Došlo k havárii, při které měl pilot velké štěstí. Nerozvážnost rolníka stála život jeho koně a došlo ke značnému poškození letounu B-534.1. Vyšetřovací komise s okamžitou platností zakázala stavět na letištích jakékoliv stohy (!?) a ponechávat na ploše nepoužité rolnické stroje a zařízení.

To byla poslední katastrofa československého vojenského letce v roce 1933.

A nakonec ještě jedno rozhodnutí, publikované v úřední zprávě.

11. září 1932 zahynul na československém území u Horního Těrlicka polský pilot poručík Zwirko se svým mechanikem Ing.Wigurou. Polský ministr národní obrany poděkoval za účast na tragedii polských letců a k návrhu na postavení pomníku. Československá armáda vypravila polským letcům důstojný vojenský pohřeb podle československých vojenských předpisů. Oba letci, kteří předtím vyhráli

Evropský pohár, byli pozváni k návštěvě Československa. Let byl uskutečněn za mimořádně nepříznivých podmínek, přičemž došlo k ulomení křídla. Bližší podrobnosti této tragédie si mohou zájemci přečíst v č. 9 /2012 FAKTA a SVĚDECTVÍ, Naše vojsko

Celkem zahynuly včetně A.Hassové a obou Poláků 23 osoby.

Tento rok se vyznačoval 1.výročím převzetí moci Adolfem Hitlerem v Německu. Ministerstvo národní obrany začalo se znepokojením sledovat politické události nejen v Německu, ale i v Rakousku, Maďarsku, Polsku (které začalo být značně nepřátelsky naladěné vůči ČSR) a v Jugoslávii.

V Československu začalo pomalu docházet ke zlepšení ekonomické situace po dlouhodobé krizi. Jednalo se o pozitivní zlepšení a tento stav měl i kladný vliv na financování vojenských rozpočtů.

Zprávu o stavu ozbrojených sil, zejména pak letectva, předložilo MNO Národní radě obrany státu. Podle zkrácené verze byla v Německo od roku 1933 zaznamenána velká militaristická aktivita. Podle této zprávy mělo Německo na počátku roku 1934 30 až 40 letek se 400 – 500 letouny, z toho 100 zpravodajských, 50 – 100 stíhacích a 300 až 400 bombardovacích. Z civilního letectva mohla armáda použít 900 – 1000 letadel, čímž se počet jednotlivých druhů zvýšil u zpravodajských na 400 letounů, stíhacích 250 – 300 a bombardovacích na 700-900 letadel. Podle těchto údajů mělo Německo k dispozici 10.000 pilotů.

Počty letounů Rakouska byly v té době naprosto zanedbatelné. Rakousko podle této zprávy mě 20 – 25 zpravodajských letounů a 3 bombardovací.

V Maďarsku byla situace značně odlišná. To v tzv. skryté vojenské organizaci mělo k dispozici 12 až 14 letek se stovkou letounů.

Polsko mělo 6 leteckých pluků s 32 letkami, z nichž bylo 17 pozorovacích, 9 stíhacích, 3 bombardovací a 3 doprovodné. Z civilního letectva mohlo použít k vojenským účelům 130 až 140 letounů.

V letectvu se v té době rozpoutaly debaty kolem letounu B-534, který byl již druhým rokem podrobován letovým zkouškám, které prováděl Vojenský technický letecký ústav (VTLÚ). První zkoušky proběhly od 8.7.1932 do 22.2.1933 a druhá část zkoušek byla provedena od 8.11.1933 do 6.6.1934. Konstrukce letounu byla z ocele a duralu, což umožňovalo snadnější opravy a výměnu vadných, nebo poškozených dílů. Podle sérií, v první čítal jejich počet 147 kusů.

Ministerstvo národní obrany také rozhodlo, že se v roce 1935 nebudou konat žádné letecké přehlídky ani dny. Současně nařídilo, že na letištích nesmí zůstat po zemědělské činnosti žádné nářadí a ani se nesmí na těchto plochách stavět žádné stohy ze zemědělských produktů (sena nebo obilí).

Jedním z nejdůležitějších rozhodnutí MNO pro posilování obrany státu bylo č.j.2961-taj.III/1.odd. – Seznam a plán budování stálých letišť.

Mezi stálá letiště, s nimž plán MNO počítalo v budování a v rozšiřování, patřila:

<i>Praha-Kbely</i>	<i>1350x810m</i>
<i>Cheb</i>	<i>1050x570</i>

Hradec Králové	900x650
Milovice	770x250
Olomouc	850x750
Praha-Letňany	850a750x660
Prostějov	750x650
Piešťany	1200x800
Bratislav-Vajnory	900x750
Nitra	600x600
Malacky	1000x800
Košice	550x400
Vysoké Mýto	1000x300
Brno	1000x850
Spišská Nová Ves	950x600

Dále bylo rozhodnuto o civilních a vojenských letištích a o plánování dalších vojenských letišť, mezi něž byly zahrnuty tyto lokality:

Zvolen, Prostějov (druhé letiště), Plzeň, druhé letiště pro Letecký pluk 2(Nové Město, Lipník), Trenčín Písek nebo Tábor a Turčanský Sv. Martin. Kromě toho vytypovalo MNO 103 vhodné letištní plochy.

22.ledna prováděl polní pilot nadporučík Bohuslav Petržila příslušník Leteckého pluku 5 s letounem B-21.75 nad letišťem Kbely akrobacii. V 15 hodin, 32 minuty letoun ve výšce asi 80 metrů nad letišťem náhle sklouzl po křídle a spadl na zem. Pilot byl vytažen z letounu s těžkým zraněním a dopraven do divizní nemocnice v Praze na Karlově náměstí. Za 4 hodiny na to, asi kolem 20 hodiny večerní na svému zranění podlehl.

Zkušený letec polní pilot četař Josef Uhlíř příslušník 35.letky Leteckého pluku 2 měl za úkol provádět nad letišťem Olomouc předepsané prvky letecké akrobacie s letounem Š-20.26.

9,28 hodin spadl letoun při provádění jedné z figur do vývrtky a poté následoval kolmý pád k zemi a pilot zahynul. Podle vyšetřovací komise byl četař Uhlíř zkušeným stíhacím pilotem od roku 1931. Jeho pokus o použití padáku se mu nezdařil pro malou výšku a nedostatek času.Katastrofa se udála 17.března 1934.

Přesně na měsíc a den, ale o rok později se zabil na stejném letišti a u stejného pluku (4) a stejné letky (41) polní pilot četař Josef Doležal. Měl stejný úkol jako jeho zemřelý přítel a pilot, četař František Bayer. Nacvičoval volnou leteckou akrobacii nad letišťem, ale nezvládl techniku pilotáže a zřítíl se na zem v poloze na „zádech“. Katastrofu, která se stala 23.března, nepřežil.

Pozoruhodné na této události je skutečnost, že v dokumentu „Komisionální přehled škody“, ve kterém jsou uvedeny všechny zničené věci od letounu až po výstroj pilota je uvedeno, že „ke katastrofě a k pádu letounu došlo následkem

exploze pravého křídla“. Jak k tomuto závěru autor tohoto tvrzení v rozporu se závěrem vyšetřovací komise dospěl, se mně nepodařilo zjistit.

3.dubna 1934 Letecký pluk 1, 2.letka 6,38 hodin místního času.

Vojín polní pilot František Strnad se svým pozorovatelem svobodníkem aspirantem Pavlem Punčochářem prováděli s letounem Ap-32.72 ostré střelby na pozemní cíl (PC). Pilot prováděl oblet cíle malou rychlostí a po třetím okruhu spadl letoun náhle do vývrtky a narazil do země. Osádka letounu zahynula. Ke katastrofě neexistuje žádná fotodokumentace, ale je k dispozici novinový článek.

Sebevražda s pomocí letounu – tak ji zaznamenala vyšetřovací komise Leteckého pluku 3 dne 6.dubna 1934 ve 13 hodin 5 minut. Spáchal ji polní pilot četař Jan Zounek, příslušník 10.letky Leteckého pluku 3 Piešťany, která byla dislokována na letišti v Nitře.

Četař Zounek byl na základě lékařského vyšetření vyřazen z aktivní letecké služby pro srdeční vadu a u letky přeřazen jako letecký mechanik-skladník. Podle jeho kamarádů tuto skutečnost těžce nesl, protože se musel rozloučit s milovaným létáním. Toho dne, kdy se pro sebevraždu rozhodl, odstartoval bez vědomí všech zainteresovaných velitelů s letounem A-11.68, který předtím prohlížel. Zaletěl nad město Piešťany, kde prováděl nálety a při jednom z nich se střemhlavým letem zřítíl. Předtím údajně vyinkasoval od svých přátel všechny finanční pohledávky a odeslal svůj deník na neznámou adresu. Fotografie katastrofy však na rozdíl od tohoto tvrzení ukazuje v pozadí město Nitru.

Ve Vojenském leteckém učilišti v Chebu byla Pilotní škola stíhací. Do ní nastupovali piloti, kteří se cvičili na stíhací letce nebo jimi už byli a ve škole se po určitou dobu zdokonalovali.

Vojenský akademik Karel Hon (ročník 1913) přišel do Chebu se vycvičit na stíhacího letce. 18.dubna měl s letounem B-22.20 provádět zdokonalovací školní lety po okruhu. Při jednom z těchto letů přetáhl letoun v zatáčce, následkem čehož ztratil rychlost a spadl s letounem do vývrtky. Tu se mu podařilo těsně nad zemí zastavit, ale pro malou výšku se mu střemhlavý let už nepodařilo vybrat, narazil do země a zahynul. Čas katastrofy byl zaznamenán v 15 hodin.

Jak vypadala srážka letounů Apb-32.104 a Aš-111 od Leteckého pluk 1 na letišti Praha-Kbely, která se stala 25.dubna je možno vidět na fotografii. Přes hrůzostrašně vypadající srážku nebyl nikdo usmrčen, dokonce ani zraněn.

25.dubna vyzývá Ministerstvo národní obrany leteckou továrnu AVIA k podání nabídky na výrobu letounů B-534. AVIA tuto nabídku podala 13.července.

První nabídka od MNO zněla na 60 kusů letounů B-534 s motorem HISPANO SUIZA 12Ydrs o výkonu 850 ks. Letouny měla dodat továrna kompletní, vyzbrojené a nastřelené. Objednávku podepsal ministr národní obrany Bradáč.

Cena objednávky byla 44,521.076 Kč a byl v ní zahrnut nezbytný materiál na údržbu a opravy. Ministerstvo poskytlo továrně dvě splátky, první ve výši 10,335.000 a druhou 5,324.192 Kč. Technické podmínky smlouvy a dodávky letounů podepsal za MNO kapitán Ing. Effenberger.

AVIA postoupila výrobu B-534 také továrně LETOV, která ji měla zaplatit za každý vyrobený letoun 2,5% z prodejní ceny.

Již od poloviny roku zaznamenává Ministerstvo národní obrany zvýšený počet přeletů německých a polských letounů nad československým územím. Ministerstvo – III.odbor rozhodlo zahájit intenzivní výcvik v nočním létání a to:u bombardovacích letounů o 100 %

u pozorovacích zvědných o 50 %

u těžkých stíhacích letounů o 100 a u lehkých o 20 %.

Polní pilot svobodník Josef Hájek se svým pozorovatelem desátníkem střelcem v záloze Jaroslavem Pánkem měl za úkol provést nad letištěm v Hradci Králové dvojitou zatáčku ve výšce asi 600 metrů. Náhle se letoun, pravděpodobně po ztrátě rychlosti, dostal do vývrtky a zřítíl se. Oba členové osádky byli s těžkými zraněními odvezeni do hradecké nemocnice, kde večer svým zraněním podlehli. Tato katastrofa se stala 25.května v 10,30 hodin dopoledne s letounem Š-16.50. Oba kmenově patřili k Leteckému pluku 4, 15.letce.

Továrna Praga nabízí Ministerstvu národní obrany k zavedení do výzbroje jako kurýrní letoun E-114, který vešel ve známost jako Praga Baby. Letoun se již osvědčil v mezinárodní soutěži a jeho výrobní cena, jakož i technické parametry byly na tehdejší dobu vynikající.

Katastrofa letounu Š-32, OK-ABB, která se stala 26.6.1934 na letišti Karlovy Vary nepatří do seznamu vojenských leteckých katastrof, i když pilot letounu byl dříve voják.

Toho dne letěl pilot ČSA Tomíšek se dvěma pasažéry, pány Pallenbergerem a Škurným z Prahy do Karlových Varů. Asi v 11,55 hod. místního času došlo u letounu ve vzdálenosti asi 250 metrů od prahu dráhy letiště a ve výšce 10-20 metrů k odtržení vertikálních ocasních ploch a letoun se zřítíl.

Vyšetřování této letecké katastrofy prováděla komise MNO s předsedou podplukovníkem polním pilotem Ludvíkem Budínem a majorem polním pilotem Gustavem Beneschem. Komise zjistila, že ke katastrofě došlo prasknutím závěsného kování nosníku kýlové plochy, k tzv. únavovému lomu. O katastrofě byla vydána obšírná zpráva, která má více jak 100 stran, ale žádné fotografie.

Komise m.j. konstatovala, že kdyby byli oba cestující připoutáni, mohli pád letounu přežít. Takto přišli o život tím, že po nárazu letounu na zem byli vymrštěni ze sedadel dopředu a roztržili si hlavy o konstrukci trupu letounu.

12.července havaroval s dalším vyrobeným letounem B-534.1 na letišti Letňany polní pilot rotný Bohumil Holubec. Pilot prováděl akrobacii a při jedné figurě zachytil při jejím provádění nízko nad zemí křídlem o zem a v poloze na „zádech“ s letounem havaroval. Přestože havárie vypadala hrůzostrašně a všichni, kteří je akrobacii sledovali byli překvapeni, když pilot tuto havárii, tehdy moderního stíhacího letounu, který se měl stát páteří československého stíhacího letectva, bez zranění přežil. Proto tato událost nepatří mezi katastrofy, ale je pozoruhodná tím, že se jednalo o první stíhací letoun tohoto typu a že ji pilot přežil bez nejmenšího zranění.

Svobodník polní pilot František Král se svým pozorovatelem četařem aspirantem- pozorovatelem letcem Josefem Novákem prováděli 18.července skupinový let v tříčlenném roji na trati Milovice, Nymburk, Lysá nad Labem, Straky, Milovice. Po znamení velitel roje k rozchodu provedl pilot dvakrát zatáčku doleva a přitom pravděpodobně nevěnoval pozornost rychlosti, letoun spadl do vývrtky a oba piloti zahynuli. Patřili k Leteckému pluku 1, 4.letce a katastrofa se stala u obce Straky 18.července v 8,50 hodin s letounem Ap-32.60.

Hrubá letecká nekázeň, předvádění se a nezvládnutí techniky pilotáže byla příčinou smrti pilota-svobodníka polního letce Vojtěcha Hanáka a s ním, naprosto nezaviněně přišel o život i jeho pozorovatel, desátník aspirant Karel Němeček. Katastrofa se stala 13.srpna v 6,30 hodin ráno u Troubelic (severně od Uničova). Oba letci patřili kmenově k Leteckému pluk 2 (Olomouc) k 7.letce.

Úkolem osádky letounu byla spolupráce s 13.pěším plukem v oblasti Šumperk. Pilot Hanák odstartoval v 6,15 hodin z olomouckého letiště a zamířil místo do prostoru spolupráce s pěším plukem do obce, kde stál jeho rodný dům a kde se měla podle zjištění konat také svatba jeho sestry. Svobodník Hanák údajně podle svědků předchozí den prohlásil, „ že poletí tak, až budou létat tašky ze střechy rodného domu“.

Příčinou katastrofy a smrti obou letců kromě nekázně byla skutečnost, že pilot prováděl nálet na dům „bez plynu“, čímž došlo k ochlazení motoru a po té, kdy náhle přidal plyn motor vysadil, letoun ztratil rychlost, pokus o přistání se nezdařil. Došlo k pádu a k požáru letounu, v němž oba piloti uhořeli. Pro rodiče, sestru a svatebčany to nebyl šťastný den a ještě k tomu třináctého srpna. Ten den bylo pondělí a nebyla to jediná katastrofa, způsobená z podobné příčiny. Podobná událost, jak se čtenář jistě pamatuje, stála život osádky letounu 13.srpna 1931 a zahynuli pilot svobodník Pospíšil a desátník aspirant Černý.

17.srpna v 15,30 hod. zahynul pilot Leteckého pluku 3 příslušník 13.letky desátník Ondřej Pajtáš. Otazníky kolem smrti pilota a příčiny jsou poněkud komplikované a vedly k výměně názorů velitelů a ke stížnostem. Podle původní zprávy z nemocnice v Levoči se velitel letky dozvěděl od primáře nemocnice, že osádka letounu není těžce zraněna. Proto nepovažoval za nutné přibuzné bezprostředně o

havárii a zdravotním stavu osádky informovat. Ve skutečnosti se ale později dozvěděl, že pilot desátník Pajtaš v nemocnici na následky zranění zemřel.

28.srpna objednalo ministerstvo národní obrany „kompletní letadlový systém AUTOGIRO de la CIERVA“, model C.30. Pro laiky jen stručně, že se jednalo o vírník italské konstrukce, vyrobený ve Velké Británii.

III.odbor (letecký) rozhodl, že vírník přeletí z Londýna pilot major Benesch jako sportovní letoun, aby MNO dostalo povolení pro přelet přes Německo.

Když se zástupce velitele Leteckého pluku 4 v Hradci Králové rozhodl, že 18.září splní přání své známé, slečně Františce Valentové a vykoná s ní vyhlídkový let, netušil, nepředpokládal a zřejmě ho ani ve snu nenapadlo, že to bude to poslední, co ho v ten den čeká. Podplukovník Milan Zelený byl zkušený pilot a když se slečnou Valentovou odstartoval k onomu osudnému vyhlídkovému letu s letounem Š-18, zbývalo jim do konce života již jen pár minut. Let skončil tragedií a smrtí obou osob. Podle svědků narazil letoun pod úhlem 60° velkou rychlostí do země. Příčina tragedie nebyla nikdy spolehlivě objasněna.

Jméno Milan Zelený v hodnosti majora figuruje v při těžké letecké havárie a jeho zranění 9.června 1932. Protože o jeho osudu po havárii v roce 1932 není nic známo, nabízí se domněnka, zda se nejedná o stejného pilota.

Spolupráce s pěchotou a náhlá změna počasí byla příčinou letecké katastrofy, při které s letounem Apb-32.104 zahynuli polní pilot četař Karel Stránecký a jeho pozorovatel kapitán pěchoty polní pilot Bohumil Hlavenka, oba příslušníci 9.letky Leteckého pluku 3. Katastrofa se udála v okresu Žilina v 8 hodina ráno dne 21.září. Pilot se dostal při náhlé změně počasí do potíží v horském údolí a v malé výšce narazil na protilehlou zalesněnou stráň.

12. listopadu stanovilo MNO počty hodin a zálohy velitelů pluků pro rok 1935 takto:

- *pozorovací letka 800 letových hodin*
- *zvědná 700*
- *stíhací lehká 700*
- *stíhací těžká 700*
- *bombardovací lehká 800*
- *bombardovací těžká 900*
-

Letecký pluk 1 – 1500 letových hodin + záloha velitele 200 hodin

Letecký pluk 2 – 1100 + 150

Letecký pluk 3 - 750 + 200

Letecký pluk 4 - 750 + 100

Pro Letecký pluk 5 a 6 nebyly v tomto rozkazu počty hodin uvedeny. Jen záloha velitele Leteckého pluku 6 byla stanovena na 100 letových hodin.

Tažným koněm budoucího československého vojenského letectva se stal letoun Š-328. První letoun tohoto typu, Š-328.1 byl československému letectvu dodán 20.prosince 1934. Tento letoun, jehož hodnocení bylo jako výtečné, byl také nabídnut Estonsku, Lotyšsku a Finsku. Současně zrušilo MNO objednávku na letouny Š 33.

V roce 1934 sem zaznamenal 19 zahynulých osob.

1935

Počátkem tohoto roku byla odhalena utajovaná výstavba německé Luftwaffe, která byla zakázána Versaillskou mírovou smlouvou. Bylo také zjištěno, že se němečtí piloti tajně cvičí v SSSR a němečtí letečtí odborníci se podílejí na konstrukčních pracích a výrobě sovětských vojenských letadel za reciproční dodávky nedostatkových surovin pro německý metalurgický a válečný průmysl. V tomto roce podnikla také Itálie ozbrojenou akci proti Habeši (dnešní Etiopii), při které použila masové nasazení letectva. Touto akcí se začala, a také po vystoupení Německa ze Společnosti národů, zostřovat mezinárodně- politická situace.

Založená Masarykova letecká liga měla za úkol vycvičit pro vojenské letectvo 1.000 pilotů. A na obloze nad Německem se objevil nový stíhací letoun Luftwaffe, Me-109.

Ministerstvo národní obrany (II.odbor-letecký) žádá velitele leteckých pluků o vyhotovení a zaslání seznamů výkonných letců. Bohužel jsem v archivu našel jen výkaz Leteckého pluku 1 (Kbely), ze kterého cituji:

Pozorovatelé: 58 celkem, důstojníci, poddůstojníci a vojáci-aspiranti

Piloti dvoumístných strojů: 9 důstojníků, 36 rotmistrů a poddůstojníků s denním výcvikem

Stíhači: 46 důstojníků, rotmistrů a poddůstojníků

Piloti a pozorovatelé s nočním výcvikem: 13 důstojníků

Důstojníci Generálního štábu, frekventanti VŠV, pěchoty, dělostřelectva, jezdeckta a pozemního vojska – 36

Celkem měl Letecký pluk 1 198 příslušníků létajícího personálu.

16.ledna zhodnotil Generální inspektor československé branné moci (armádní generál Jan Syrový) letecký výcvik v roce 1934 a uvedl:

U stíhacího letectva bylo dosaženo při střelbě na pozemní cíl (PC) 55% zásahů, při střelbě na „rukáv“(vzdušný terč) pouze 9,5 % zásahů. Tento výsledek je nedostatečný a je třeba již v tomto roce zvýšit počet střelb z 30 minut na pilota na 60 minut a u palubních střelců na 45 minut.

Dále uvedl, že zkvalitňováním leteckého výcviku klesá počet smrtelných leteckých úrazů(katastrof) na počet letů takto:

Roky: 1928 – 4.980

1929 – 5.435

1930 – 6.289

1931 – 6.302

1932 – 5.875
1933 – 7.784
1934 – 10.919

V neděli 20.ledna byly zahájeny první letové zkoušky letounu Zlín XII. Továrna nabídla tento letoun za cenu 29.000 Kč. Byl to dolnoplošník o hmotnosti 420 kg se vzduchem chlazeným motorem o výkonu 37 ks s maximální rychlostí 160 km/hod. Při rychlosti 120 km/hod. měl akční rádius 320 km a náklady na hodinu letu činily pouze 20 Kč. Z pozdější zprávy je známo, že MNO tento letoun pro nízké výkony odmítlo, ale později se přesto pro jeho nákup rozhodlo.

Současně na počátku roku bylo rozhodnuto o nákupu letadel pro rok 1936 a to takto: na vojenská letadla bylo vyčleněno 5 miliónů, na sportovní letouny a výcvik 2 milióny a na školení odborníků bylo vyhrazeno 500.000 Kč

Počátkem roku 1935 provedlo Ministerstvo národní obrany rekognoskaci a prohlídku letišť a navrhlo nové plochy jako letiště záložní. 24.ledna 1936 vydalo „Důvěrnou zprávu“, tzv. Přehled letišť v ČSR, v níž bylo uvedeno:

- stálá letiště 14
- pomocná letiště 2 (nejsou obsazena) – Vysoké Mýto a Borek (vojenský prostor Brdy)
- státní veřejná hlavní letiště (vhodná pro použití armádou)- 10 letišť
- státní veřejná pomocná letiště (pro nouzová přistání)
- letiště soukromá- 10 letišť

Hlavní štáb československé armády stanovil dne 20.února závazný postup při vyzbrojování letectva novými typy letounů a rozhodl takto:

Letecký pluk: 1., letky 3 a 4 obdrží letouny Š 328

2., letky 5 a 7 Š 328

3., letky 9, 10 a 13 Š 328, 12. a 15.letka letouny Ap 32

Únor 1935, letiště Letňany den šestý, 13 hodin 30 minut.

Tovární pilot Robert Smetana má předvést vojenské přijímací komisi letoun E - 39.7. S letounem měl ukázat, jak se bude letoun chovat ve vývrtce. Tragédie byla ale dovršena, protože při této katastrofě zahynul i tovární mechanik Josef Šmíd.

Továrna na letadla ČKD požádala MNO o příspěví na úhradu škody, které ji ale odmítlo s tím, že „havárii zavinil pilot a MNO utrpělo škodu ve výši 31.965,85 Kč.

Jak jsem se již zmínil, byl v Brně vyvíjen vznětový letecký motor, označený jako 200-26 B. Ministerstvo národní obrany rozhodlo, aby byl motor namontován a vyzkoušen v letounu E -41.

25.březen 1935 VTLÚ Praha. Pilot četař letectva František Taiber má za úkol provést s letounem Š-328.1(!) nácvik vývrtky z výšky 3.000 metrů a posoudit chování letounu. Letoun však přešel z normální vývrtky do vývrtky ploché, kterou se pilot snažil vybrat přidáváním a ubíráním plynu, na což však motor nereagoval ani po přidání plynu „nezabral“. Pilot se zachránil pomocí padáku. Nepochopitelné na této události je skutečnost, „že karburátor motoru nebyl uzpůsoben pro akrobatické létání“(!?). Tak to totiž kvalifikovala vyšetřovací komise. Pro nedostatek paliva vlivem odstředivé síly při vývrtce se ji pilotovi nepodařilo vybrat.

Přestože tato událost neskončila smrtí pilota, uvádím tuto havárii jako kuriózní událost, která by se neměla stát u výzkumného ústavu, který pošle k provádění vývrtky letoun, který pro tuto činnost není způsobilý!

14.dubna měl učitel Západočeského aeroklubu, pilot v záloze Josef Čihák provést školní let s pilotním žákem Vilémem Kubíkem.

Pilotní žák podle záznamu odstartoval z letiště Plzeň v 18 hodin 42 minuty s letounem E-114.21. Za tři minuty nato se letoun po ztrátě rychlosti z výšky asi 10-15 metrů zřítil a oba piloti zahynuli. Komise nedošla k jednoznačnému závěru, proč zkušený učitel, bývalý vojenský pilot, nesledoval v kritické fázi startu rychlost letounu, což mělo za následek jejich smrt.

18.dubna navrhuje továrna na letadla Beneš-Mráz v Chocni MNO letoun B-55 za cenu 650.000 Kč. Navrhovaný letoun měl pozoruhodné výkony, které stojí za zveřejnění:

Rychlost 500 km/hod., dostup 10.000 m, dolet 850 km, výstup 5000 metrů za 7 minut, přistávací rychlost pouze 112 km/hod. cestovní rychlost 410 km/hod. Současně také továrna nabídla bombardovací letoun Be-75 za cenu 3,300.000Kč. O rozhodnutí MNO k podané nabídce jsem nenašel žádné stanovisko.

2. května 1933 došlo ve vzduchu ke srážce letounů, při které zahynul pilot nadporučík Čtvrtečka se svým pozorovatelem-střelcem Gejzou Mravcem. Vyšetřování této katastrofy bylo velice podrobné a zdlouhavé a protáhlo se až do roku 1935, kdy byl učiněn konečný závěr. Proto také výsledek tohoto šetření uvádím v roce 1936, kdy bylo skončeno a vydáno konečné komuniké. Podstata této záležitosti m.j. spočívala ve vyšetřování, proč se pilotovi nepodařila záchrana pomocí padáku.

2.června 1935 konal Letecký pluk 2 na svém letišti v Olomouci letecký den. Takové akce se těšily velkému zájmu diváků a na letiště přicházely tisíce návštěvníků se podívat na letecké umění československých pilotů. Předvést své schopnosti dostal také pilot rotmistr Zdeněk Ťuk, který zde měl na závěr dne akrobatické vystoupení. Před několika tisíci diváků nezvládl pilot vývrtku a z výšky asi 200 m se před nimi zřítil na plochu letiště a zahynul. Čas události nebylo možno zjistit.

Pilot svobodník letec Zdeněk Příkryl se svým pozorovatelem desátníkem aspirantem Josefem Vičárem zahynuli 25.června v 9,36 hod. u obce Vyšší Čaj. Oba

patřili ke 13.letce Leteckého Pluku 3 (Piešťany). S letounem A-11.83 měli za úkol spolupráci s dělostřeleckým plukem 112.

Pilot však do určeného prostoru nedoletěl, protože se pravděpodobně pro poruchu motoru vracel na letiště. Podle svědků, kteří letoun viděli, slyšeli výbuchy v motoru, potom motor „zhasl“ a po náklonu vlevo se zřítil k zemi. Pozorovatel z letounu vyskočil, padák se mu ale neotevřel a on dopadl na střechu stavení, kde byl později nalezen na půdě s roztrženou lebkou.

Letoun i s pilotem na sedadle dopadl doprostřed osady a následný požár usmrtil pilota a letoun totálně zničil.

20.června 1935 objednává Ministerstvo národní obrany u firmy AVIA Čakovice 6 bombardovacích letounů francouzské konstrukce MARCEL-BLOCH 200 s motory české konstrukce WALTER. Každý letoun, vybavený přídatnými nádržemi bude stát daňové poplatníky 1,228.100 Kč.Termín dodání – 31.prosinec 1936.

V červnu t.r. vystoupil v Parlamentu ministr národní obrany a mj, řekl:

Máme 6 leteckých pluků s 39 letkami a 4 pluky protiletadlového dělostřelectva, budují se sklady pro armádu a rozšiřují letiště. Chystáme přezbrojení letectva moderními letouny a naše letecké motory jsou na světové úrovni. Jsou vytvořeny základy pro zřízení letecké policie, budují se povětrnostní a radiotelegrafické služby. V plánu pro příští roky bude vytvořeno dalších 17 letek a jejich počet vzroste na 56. Výcvik leteckého personálu a zejména pilotů se zkvalitňuje a je položen důraz na létání v noci.

Slova o budoucích plánech výstavby československé branné moci byla nejen splněna, ale jak ukázaly další roky i překročena (pozn.autora).

Podle zprávy letecké továrny LETOV ze dne 24.července 1935, kterou poslalo ředitelství továrny Ministerstvu národní obrany se Sovětský svaz zajímal o koupi letounu Š-328. Továrna, která patřila od vojenskou správu se dotazuje, zda MNO nemá námítky k prodeji tohoto typu letounu.

Vojenské letecké učiliště, 9.srpna 1935, 9,565 hodin. Polní pilot četař v další službě Oldřich Štefan měl za úkol se zdokonalit v provádění bojových obrátů, zejména pádů a vývrtek. Při druhém letu toho dne nevybral vývrtku a pokusil se o opuštění letounu pomocí padáku. Stačil se jen uvolnit z upínacích popruhů a při nárazu letounu do země byl z něho vymrštěn a zabil se.

Vyšetřovací komise se domnívala, že se pilotovi udělalo při vývrтке nevolno a letoun již nezvládl opustit.

Polní letiště Karlov 22.srpna 1935 Letecký pluk 2, 5.letka

Svobodník polní pilot Rudolf Hanisch se svým pozorovatelem Mário Kulíkem měli za úkol provést s letounem Š-16.3 zamlžování letiště. Pilot se dopustil tragické chyby, když provedl ostrou zatáčku, při které ztratil rychlost, zřítil se a oba piloti

v letounu uhořeli, pokud nebyli mrtví již po pádu. Současně byl požárem na letišti zničen letoun Š-16.9 připravený ke startu.

V tento den (22.8.) utrpělo československé vojenské letectvo další ztrátu vojenského pilota, který zahynul v 10 hodin 25 minut na letišti Hradci Králové.

Toho dne měl za úkol pilot rotný v další službě Martin Skalka přelet z Plzně do Hradce Králové s letounem Š-20.97. Pilot provedl nad letištem vývrtku z výšky 500 metrů a začal ji vybírat ve 150 metrech, což se mu nepodařilo a spirálou narazil do země a zahynul.

Ministerstvo národní obrany vydává příkaz k zákazu vývozu řeziva z ČSR. Konstatuje, že roční spotřeba kvalitního jasanu a leteckého smrku je 2x400 kubických metrů. Přitom oznamuje, že pro výrobu jednoho letounu je zapotřebí 78 čtverečných metrů olšové a březové překližky. Souhlasí s dovozem z Jugoslávie, pokud dřevařský průmysl není schopen tyto potřeby zajistit.

Letecký pluk 4, letiště Hradec Králové, 17.září 1935, 8 hodin 30 minut.

Aktéři události:

Major letectva Ambrož, zástupce Vojenského Technického Leteckého Ústavu Praha.

Podplukovník letectva, zástupce velitele Leteckého pluku 4 Karel Dragoun.

Stíhací letoun B-534.1

Major Ambrož přiletěl se stíhacím letounem B 534.1, aby ho předvedl pilotům stíhacího leteckého pluku 4 v Hradci Králové.

Podplukovník Dragoun se s majorem Ambrožem dohodl, že jako zkušený pilot předvede svým pilotům zbrusu nový stíhací letoun sám, protože k tomu má dostatek zkušeností a potřebnou kvalifikaci. Bohužel se ukázalo, že přecenil své schopnosti a znalosti pro předvedení nového letounu. Po odstartování a provedení několika akrobatických figur se dostal náhle do vývrtky, kterou se mu nepodařilo vybrat a zabil se před očima svých podřízených pilotů.

Vyšetřovací komisi se nepodařilo hodnověrně leteckou katastrofu objasnit. Při prohlídce letounu se zjistilo, že plynová páka byla v poloze zavřeno a magneta vypnuta. Pilot se také, jak potvrdili svědci, a to byli kvalifikovaní piloti, nikterak o vybrání vývrtky, což při jeho kvalifikaci a letecké zkušenosti stíhacího pilota bylo nepochopitelné, nesnažil nebo nepokusil.

Komise se ve svém závěru nepřiklonila k sebevraždě a také se o ní ani nezmínila, ale okolnosti katastrofy byly více než podivné.

V pořadí druhý (ten první byl zničen při zalétávání a zahynul v něm 12.7.1934 rotný Holubec), krátce předtím vyrobený, nejmodernější československý stíhací letoun, byl totálně zničen.

U Leteckého pluku 4 to byla v pořadí druhá katastrofa, při níž přišel o život zástupce velitele pluku. Ta předchozí se stala 18. září 1934 a s pplk. Zeleným zahynula i slečna Valentová.

Vojenský Technický Letecký Ústav, 14.listopadu. Pilot, četař délesloužící Josef Filler měl za úkol vyzkoušet drak a motor letounu ŠD-328.6 při dlouhotrvajícím zatížení. S ním na zadním letadla létali piloti-pozorovatelé, kteří měli zrovna čas a nebyli zaměstnáni jinými úkoly. Že jeden z letů skončí málem katastrofou a zapíše se mezi letecké kuriozity, pilot Filler netušil.

Při cestě z jídelny se setkal s četařem aspirantem Milanem Malinou, kterého se zeptal, zda má volno a chuť si s ním zalétat. Četař Malina přisvědčil, i když pilot Filler neměl ani potuchy, že není příslušníkem létajícího personálu a není vycvičený pozorovatel. Pak se ho zeptal, kde má padák a četař Malina mu odpověděl, že žádný nemá a tak ho pilot Filler poslal, aby si ze skříňky nějaký vzal a on si přinesl zádobý padák. Pak už dostaly záležitosti dramatický spád.

Při jednom z letu, který se konal v okruhu letiště (Čakovice) došlo k náhlému otevření padáku, který se zapletl do ocasních kormidel letounu a ten se stal neovladatelný. Pilot se ihned pokusil o nouzové přistání, přičemž došlo k havárii, při které byl četař aspirant Malina těžce zraněn.

Při vyšetřování této téměř katastrofy, při které došlo skoro k úplnému zničení letounu, lehkému zranění pilota a k těžkému zranění četaře aspiranta Maliny bylo zjištěno, že četař Malina nemá žádný letecký výcvik, není vyškolený pozorovatel a že se vlastně jednalo o podvod. Vina padla také na pilota Fillera, že se nepřesvědčil o kvalifikaci četaře Maliny a stal se tak přímým účastníkem letecké nehody s těžkými následky.

Pilotovi četaři Fillerovi byl vydán okamžitý zákaz létání a na oba bylo podáno trestní oznámení pro podvod a způsobení velké materiální škody.

Nezodpovězena zůstala otázka – jak a proč došlo za letu k otevření padáku četaře aspiranta Maliny. Můžeme se jen domnívat, že, protože s padákem neměl absolutně žádné zkušenosti, si za letu hrál s uvolňovačem padáku a ten nevědomky otevřel. Že nedošlo ke katastrofě a ke smrti obou členů osádky letounu byl zázrak. V jiných případech došlo k okamžitému zřícení letounu a ke smrti osádky.

Tím ale celý případ neskončil. Na pilota Fillera bylo podáno trestní oznámení a byl brigádním soudem odsouzen k deseti(!) dnům těžkého žaláře a k náhradě škody. Ministerstvo národní obrany ve své závěrečné zprávě uvedlo, že pilot četař Filler nenese na havárii vinu a že za škodu tudíž není odpovědný. Toto rozhodnutí ihned napadlo Ministerstvo veřejných prací a odvolávalo se na rozsudek brigádního soudu, který uznal četaře Fillera vinným a trvalo na náhradě škody. MNO na to odpovídá sdělením, že škodu, která přesáhla částku půl miliónu Kč, by četař Filler stejně do konce svého života nebyl schopen uhradit a tak se nakonec obě ministerstva dohodla na odpisu škody z rozpočtu MNO.

Ministerstvo národní obrany vydává 19.listopadu pokyn o Předložení seznamu důstojníků, rotmistrů a poddůstojníků z povolání, kteří mají za manželky ženy národnosti německé, maďarské nebo polské národnosti.

5.prosince v 11 hodin 50 minut zahynula osádka letounu Š-128.15 ve složení polní pilot svobodník Emil Mudra a pozorovatel poručík pěchoty Eduard Augustin. Osádka měla za úkol fotografovat prostor Drahotuše, Hranice ba Moravě a Prostějov. V prostoru Podhoří u Lipníka nad Bečvou se dostal pilot s letounem do husté mlhy a udělal jak mnoho před ním a i po něm tragickou chybu, která je stála život. Sklesal s letounem ve snaze obnovit orientaci do malé výšky, narazil do lesa a oba zahynuli.

Polní pilot četař v další službě Josef Hrubý se toho roku nedožil Štědrého dne. 10.prosince měl za úkol s letounem B-534.14 provádět nad letištěm v Hradci Králové nácvik bojových obrátů. Ve 15 hodin 10 minut se se svým letounem zřítil severozápadně Lochenice. Po provedeném zvratu spadl s letounem do vývrtky, kterou pro malou výšku (50 až 100 m) nevybral a zahynul. Četař Hrubý byl příslušníkem Leteckého pluku 4, 40.letky.

Koncem roku zřídilo MNO, III.odbor-letecký leteckou brigádu a byl do ní začleněn 5.a 6. letecký pluk, v roce 1937 pak i 4.letecký pluk.

V tomto roce zahynulo 15 pilotů.

1936

Rok 1936 je ve znamení mimořádně velkého zájmu a činnosti Ministerstva obrany o zvýšení počtu letišť a to jak stálých, tak i pomocných. Rozhodlo o výstavbě letišť Pardubice, Německý Brod, Nitra, Zvolen a Topolčany. Současně požádalo Ministerstvo veřejných prací o uvolnění letiště Kbely, kde měla své sídlo civilní letecká společnost (aerolinie). Ministerstvo národní obrany považovalo současný stav za neúnosný, protože kromě ní byly na letišti dislokovány Letecké pluky 1 a 6. Požádalo proto, aby se aerolinie přestěhovaly na budované letiště Praha-Ruzyně.

Mnohá města požadovala od MNO, aby se v jejich blízkosti vybudovala vojenská letiště a nabízela zdarma nebo pouze za symbolickou částku plochy pro jejich vybudování. Tak např. 4.května nabízí město Přerov plochu pro zřízení stálého vojenského letiště. Ve stejný den se ozývá se stejnou nabídkou Liptovský Mikuláš a Zlaté Moravce. A tak bychom mohli pokračovat, i když to není předmětem této knihy, svědčí to o úsilí vojenské správy a zejména III.odboru MNO (leteckého) reagovat na zvyšující se nebezpečí a ohrožení ČSR. Realizovalo se letiště ve Strakonících, v Táboře, Turnově. Litovli, Moravské Třebové a bylo zahájeno rozšiřování letiště Milovice (Boží Dar) a úpravy plochy (zpevnění).

Firma BAŤA zahájila výstavbu letiště v Holešově. 6.letka Leteckého pluku 1 byla přemístěna z letiště Cheb do Milovic a bylo zrušeno letiště Dolní Benešov.

V souvislosti s uvolněním letiště Kbely poskytlo MNO 100 miliónů Kč na dostavbu letiště Ruzyně.

Bylo odsouhlaseno, aby ČKD-letadlový odbor, mohl na letišti Letňany vybudovat svůj hangár. A rozhodnuto bylo o dalších pomocných letištích v Moravském Krumlově a v Dašicích. Současně bylo rozhodnuto o zřízení stálého vojenského letiště Plzeň a vybudování vojenských letišť Nitra, Zvolen a Topolčany.

Koncem tohoto roku provedlo MNO ohodnocení všech letišť, kterých bylo celkem 48 a konstatovalo, že zatím jako neschopná jsou letiště Spišská Nová Ves, Choceň, Přáslavice a Kamenice nad Círochou.

Současně bylo také důvěrnou zprávou rozhodnuto, že jako pomocná letiště budou vybudována Terezín, Bohdaneč, Josefov, Dobřany, Louny, Jičín, Polička, Jihlava, Mladá Boleslav, Hranice, Poděbrady, Ivančice, Klatovy, Rimavská Sobota a Přáslavice.

Továrna ve Studénce zřídí své tovární letiště.

AVIA, továrna na letadla, žádá MNO o souhlas s prodejem letounů B-534 do Řecka. Jednalo se o vyvíjený nejmodernější stíhací vojenský letoun.

10.července předkládají letecké továrny 5 projektů nových letounů pro československé vojenské letectvo, a to Aero A -300, ČKD E- 48, Avia-36 a 15, Letov Š-48 a 3 alternativy.

Navrhované projekty jsou tak zajímavé, že se k nim ještě vrátím.

14. července předkládá AVIA návrhy na 2 nové letouny, Letov jeden, AERO také jeden a továrna na letadla Beneš-Mráz také jeden. Jen tak na okraj podotýkám, že navrhované letouny měly lepší výkony než současné letouny, zavedené ve výzbroji Německa, Francie nebo Anglie.

První katastrofa v roce 1936 byla zapsána na konto Leteckého pluku 6 a to 12.února. V ten den došlo ve 20 hodin na střelnici v Malackách ke srážce dvou letounů Š-328.62 a Š-328.2, které pilotovali četař polní pilot Maxmilián Knapp s pozorovatelem-střelcem, četařem polním pilotem Josefem Holčíkem.

Ve druhém letounu Š-328.2 byl pilot četař délesloužící Werner Bayer s pozorovatelem-střelcem, četařem délesloužícím Josefem Růžičkou. Oba letouny se po srážce zřítily do lesa u Nového Dvora. Vyšetřovací komisi se nepodařilo zjistit příčinu této tragické události a připsala ji na konto „nešťastná náhoda“.

Osádky obou letounů měly ten den za úkol provádět noční střelbu na pozemní cíle. Obsah vyšetřovacích protokolů je nejasný, není vysvětleno, kdo, kdy a jak ke srážce došlo, ani není naznačen pravděpodobný viník katastrofy.

Co všechno se mohlo přihodit v minulosti a co nám dnes připadá jako triviální záležitost, posuďte sami.

Nadporučík polní pilot Jaroslav Polma s nadporučíkem polním pilotem Františkem Zeleným vykonali dálkový přelet s letounem PRAGA 14 (BABY) z Prahy přes Polsko bez mezipřistání do Moskvy. Překonali tak světový rekord v dálkovém letu bez mezipřistání v této kategorii letounů. Problém nastal v okamžiku, když měli do Prahy oznámit tuto skutečnost, kdo telefonický hovor zaplatí. Piloti totiž žádné ruské peníze neměli. Situaci vyřešil svým rozhodnutím vojenský atašé československého velvyslanectví v Moskvě a dluh za telefonický hovor ve výši 83,26 rublů uhradil.

6.letka Leteckého pluku 1 odepsala ze svého stavu dne 7.května polního pilota svobodníka Miloslava Gottwalda a jeho pozorovatele poručíka letectva Ludvíka Lorence. Ke katastrofě došlo na letišti v Chebu v okamžiku, když pilot přistával s letounem Š-16.51, který byl po opravě. Protože přiletěl k letišti ve větší výšce, snažil se ji snížit spirálou, přičemž ztratil rychlost a zřít se. Pilot se těžce zranil, pozorovatel poručík Lorenc katastrofu nepřežil.

Tříčlenný roj Leteckého pluku 1 měl provést útoky na pozemní cíl (PC). Četař délesloužící František Večeř letěl v sestavě toho roje s letounem B-534.79 jako

číslo 2. Ve 14.22 hod. po vybrání zteče se letoun již v horizontálním letu se náhle stočil na levé křídlo, přešel do vývrtky, které skončila nárazem do země. Katastrofa byla zaznamenána 19.května 1936.

Vyšetřovací komise vyloučila jako příčinu technickou závadu a svůj verdikt zakončila výrokem, že se jedná o chybu v technice pilotáže.

Zajímavé na této tragické události je svědectví jeho přátel-pilotů, jimž před letem řekl, „že se mu do toho (létání) dnes nechce“.

Když se letoun zřítil na letišti Kbely a začal hořet, vyznamenal se při hašení svobodník Ladislav Hýsek, který se snažil o záchranu pilota. Velitel pluku podplukovník Plass ho okamžitě povýšil na desátníka, byl citován v rozkaze a navržen k odměně v rámci MNO. O tom již v dokumentech VÚA nejsou žádné záznamy..

30.května 1936 v 15 hodin 15 minut přišel téměř život s letounem B-534.95 příslušník Leteckého pluku 3, 37.letky (Piešťany) poručík letectva Zdeněk Stahl na letišti ve Vajnorech (Bratislava). Tento případ, i když se nejednalo o katastrofu si zaslouží pozornost vzhledem ke statečnosti četaře v další službě Bohumila Pelcla, který poručíkovi Stahlovi zachránil život.

Když pilot přistál, propadlo se kolo podvozku na pravou a vzápětí na levou stranu, poté se letoun převrátil a začal hořet. Došlo k explozi benzinových nádrží, raket a střeliva. Četař Pelcl s nasazením vlastního života vytáhl pilota z letounu a zachránil ho před smrtí uhořením.

O tom, zda byl četař Pelcl za svůj čin nějak odměněn, jsem se však nedozvěděl.

10.letka Leteckého pluku 3 přišla 3.července o svého pilota, četaře aspiranta Antonína Štěpána. Ten letěl téhož dnes s letounem AP-32.33 s pozorovatelem svobodníkem aspirantem Petrem Gašparovičem. V prostoru Zobor se náhle pilot obrátil na svého pozorovatele a dal mu rozkaz k seskoku, čemuž on vůbec nerozuměl, ale poslechl a z letounu vyskočil. Pilot se potom s letounem zřítil a zahynul. Celý případ byl obestřen tajemstvím, protože k opuštění letounu nebyl žádný důvod. Komise se přiklonila k názoru, že u pilota došlo k náhlé nevolnosti, ztratil důvěru k bezpečnému přistání a proto přikázal pozorovateli z letounu vyskočit.

Tato katastrofa má ještě jeden smutný aspekt. Mrtvému pilotovi ještě dříve, než se k letounu dostavila vyšetřovací komise, ukradl neznámý zloděj letecké náramkové hodinky.

Letecký pluk 1, 44.letka, 22.červenec 1936, Kbely.

Je ráno 8 hodin a pilot, nadporučík letectva Jan Vávra umírá s letounem B-534.36. Pilot prováděl letecký souboj s fotokulometem. Při jednom z bojových obrátů spadl do vývrtky, kterou se mu nepodařilo zastavit a tak v malé výšce opouští letoun pomocí padáku. To však již nestíhl a zabil se.

Mimo události československého vojenského letectva byla zaznamenána katastrofa civilního letounu OK-LEG, který se při hvězdicovém letu zřítil v Německu a jeho osádka, pilot Vladislav Němeček s pozorovatelem Josefem Wincorem 30.července 1936 v 16 hodin místního času zahynula. Typ letounu nebyl uveden. Podotýkám, že téměř všichni piloti u civilního dopravního letectva byli dříve vojenští piloti. Neexistovala žádná škola či organizace, která by adepty pilotního umění připravovala a vycvičila.

Technická příčina byla jednoznačně vyloučena.

Polní pilot nadporučík letectva František Pospíšil, příslušník 44.letky Leteckého pluku 1 se zabil 21.srpna 1936 u obce Dymokury. Pilot se dostal s letounem B-534.80 do nezvyklé polohy a z ní spadl do vývrtky, kterou nevybral. Katastrofa se stala v 18.10 hodin a vyšetřovací komise dospěla k závěru, že technická příčina katastrofy je vyloučena a že ke smrti pilota došlo proto, že vzhledem k jeho malé zkušenosti se lekl náhlého přiblížení země a vývrtku nevybral. Úkolem pilota bylo provést zálet letounu po opravě karburátoru.

Ministr národní obrany byl pozván na audienci k prezidentu republiky (Dr.Benešovi) na den 31.8.1936. III.odbor (letecký) MNO proto připravil pro pana ministra zprávu o stavu československého vojenského letectva.

Tato zpráva je tak zajímavá, že jsem se rozhodl ji uvést pro dokreslení tehdejší situace. Uvádí se v ní:

Současný počet bojových letounů je 585, školních 272, celkem 862,

Průměrná cena jednoho letounu je 835 tisíc, celková cena je tedy 720 miliónu Kč.

Roční obnova leteckého parku vyžaduje 103 milióny, na opravy 35 mil., na údržbu letounů a motorů 40 mil., pohonné hmoty a mazadla (PHM) 25 mil., tedy celkem letectvo potřebuje na roční provoz 203 milióny Kč. Protože však dostalo jen 73,945.000, jeho manko je 129 miliónů.

MNO plánuje postavit každý rok 3 až 4 nové letky, což vyžaduje náklady přes 100 miliónů, proto požaduje přidělení ke splnění všech úkolů 229 miliónů Kč pro rok 1937.

Letecká výroba v současnosti zaměstnává 7.450 osob a jen na platy vynakládá MNO ročně 80 mil. Kč.

Z těchto čísel je možno udělat si obrázek, kolik peněz musel vynaložit československý stát na výstavbu a udržování armády a jaký z toho byl nakonec užitek. A to ještě připomínám obrovské prostředky na právě zahajovanou výstavbu pohraničního opevnění.

A opět se vynořila otázka zřízení ministerstva letectví, která byla navržena již 22.ledna 1935, ale nebyla až dosud (a ani poté) realizována.

Čtenáři válečné literatury se jistě dočetli, že pilotům bombardovacích letadel bylo nařízeno, aby v případě, když nebudou moci odhodit bomby na plánovaný cíl z různých důvodů, se jich zbavili před přistáním nad mořem. Mít na palubě pumy a riskovat špatné nebo nouzové přistání nemohlo nikdy dopadnout dobře. A to jak pro osádku letounu, tak i pro letiště nebo jeho okolí.

Československé letectvo však zaznamenalo kuriózní případ, který sice neskončil katastrofou ani havárií, ale poškozením letounu a těžkým zraněním pilota. A to také jen proto, že tehdejší pumy byly o mnoho menší a také méně účinnější.

25.září prováděl pilot četař délesloužící Václav Chaloupek cvičné bombardování na střelnici v Malackách s letounem S-328.44.

Po odbombardování zůstala v letounu jedna desetikilogramová puma, která však odpadla v okamžiku přistání letounu a vybuchla. Následky, jak je možno vidět na snímku, mohly být mnohem katastrofálnější. Skončily poškozením letounu, a jak jsem již i uvedl, těžkým zraněním pilota.

30. září prováděl pilot četař délesloužící Bohumil Balata nácvik bojových obrátů nad letištěm Kbely. Pilot patřil do sestavy Leteckého pluku 1, 43.letky.

A opět byla příčinou jeho smrti nevybraná vývrтка, do které se dostal chybou pilotáže a zřítíl se s letounem B-534.76 u železniční trati Vysočany-Hloubětín v 11.14 hodin. Pilot se ještě před pádem letounu snažil o záchranu padákem, z letounu vyskočil, ale padák se mu pro malou výšku neotevřel. Jeho tělo bylo nalezeno 10 metrů od havarovaného letounu.

Pilot svobodník Stanislav Bašus od 12.letky Leteckého pluku 3 s pozorovatelem četařem aspirantem Hermanem Molčánem od 13.letky, přišli 8.října 1936 o život v 10 hodin 4 minuty u obce Barca (jižně od Košic).

S letounem A-11.127 měli za úkol provádět cvičnou střelbu fotokulomet na rukáv v dohledu letiště, Pilot po jedné z provedených ztečí přešel do levé a vzápětí do pravé stoupavé zatáčky, letoun se náhle převrátil na záda a z této polohy přešel do kolmé vývrtky. Po dvou otočkách narazil do země a oba piloti zahynuli.

Podle vyšetřovací komise se nacházeli na svých sedadlech a jejich těla byla po nárazu značně znetvořena. Proč letci nepoužili ke své záchraně padáky se již nedalo zjistit přestože je měli a dokonce na nich v letounu seděli i po jeho zřícení. .

18.listopadu 1936 zaznamenalo Vojenské letecké učiliště Prostějov katastrofu čtyř letounů, při níž zahynuli čtyři letci, dva piloti a dva pozorovatelé.

K neštěstí došlo v 9 hodin 38 minut, když se letouny Š 16.16 a A-11.86 zřítily u obce Dobrochov, jižně od Prostějova.

Pilot nadporučík Robert Santholzer se svým pozorovatelem podporučíkem dělostřelectva Miroslavem Nálevkou prováděli s letounem Š-16 spolupráci s pěchotou ve výšce 400 metrů. V tomtéž prostoru, ale ve výšce 800 operoval s letounem A-11 pilot, desátník presenční služby Miroslav Blatný s pozorovatelem

podporučíkem dělostřelectva Janem Stejerem. Tato osádka měla za úkol spolupráci s dělostřelectvem.

Na katastrofu mělo vliv náhle zhoršené počasí a pilot Stejer se proto rozhodl sklesat pod mraky. To bylo osudné rozhodnutí a jeho následkem byla srážka obou letounů, přičemž piloti, překvapeni touto událostí, nebyli schopni jakékoliv reakce ke své záchraně, možná že byli zraněni nebo i usmrceni ještě před pádem obou letounů. Vyšetřovací komise proto nezjistila žádný pokus všech čtyř letců o záchranu padákem, přestože je všichni měli.

III.odbor(letecký) MNO vydává 15.října důvěrnou zprávu, ve které stanovuje počty hodin pro letecké útvary na rok 1937.

Letka: - pozorovací	1500 hodin
• zvědná	1000 hodin
• stíhací lehká	1000 hodin
• stíhací těžká	1000 hodin
• bombardovací těžká	1400 hodin
• bombardovací lehká	1400 hodin

Cvičné letky:

Letecký pluk 1	1400 hodin
Letecký pluk 2, 3, 4 a 6	1000 hodin. Letecký pluk 5 není uveden.

Podle zprávy MNO prodalo do Ruska (Sovětského svazu) 15 letounů B- 122 a 15 motorů CASTOR v ceně 2,170.000 Kč.

5.prosince 1936 zahynul na letišti v Prostějově s letounem B-534.98 v 9,50 hodin pilot rotný Antonín Pacák, školní letka.

Úkolem pilota bylo nacvičovat bojové obraty. Stíhací letoun B-534 byl v pořadí 98. vyrobeným letounem, který přinesl pilotovi Pacákovi smrt. Při střemhlavém letu došlo k utržení pravého spodního křídla. Pilot neměl absolutně žádné podmínky pro záchranu padákem a zabil se. Komise zkoumala příčinu utržení křídla, ale nevyzkoumala nic a tak uzavřela katastrofu se závěrem, „ že se jedná o ojedinělý případ a tak není třeba dělat zatím žádné závěry (!?)“.

12.prosince byla ohodnocena všechna letiště, kterých bylo celkem 48. Jako provozu dočasně neschopná byla označena letiště Spišská Nová Ves, Choceň, Přáslavice a Kamenice nad Círochou pro provoz vojenských letadel. Mezi pomocná letiště, schopná provozu, byly zahrnuty Terezín, Bohdaneč, Josefov, Dobřany, Louny, Jičín, Polička, Jihlava, Mladá Boleslav, Hranice, Poděbrady, Ivančice, Klatovy, Rimavská Sobota, tovární letiště Studénka a Přáslavice.

Ministerstvo národní obrany vyslovilo souhlas s prodejem stíhacích letounů B-534 do Řecka. Počet ani cena nebyly uvedeny.

Zahynulo 19 pilotů a členů osádek, z toho dva ČSA.

1937

21.ledna zahynula osádka letounu Š-328.135 jihozápadně Čakovic. Pilot svobodník prezenční služby Jaroslav Bureš se svým pozorovatelem, poručíkem pěchoty-letcem Bedřichem Písaříkem nacvičovali střelbu na pozemní cíl (PC). Podle vyšetřovací komise došlo ke tragedii a následné smrti osádky letounu chybou pilota, který špatně odhal svoji výšku při vybírání letounu nad zasněženým terénem a možným oslněním sluncem.

Oba letci patřili k Leteckému pluku 1. Fotografie nebyly v archivu k dispozici. Oba piloti patřili ke 2.letce a katastrofa se stala v 8.26 hodin.

29.ledna měl pilot, kapitán letectva Bedřich Borusík, příslušník 44.letky Leteckého pluku 1 za úkol provádět nácvik střelby na pozemní cíle (PC). Letoun se však z neznámých důvodů po ztrátě rychlosti zřítil a pilot zahynul.

Vyšetřovací komise uzavřela tento případ zjištěním, že kapitán Borusík sledoval po jeho straně útočící letoun, svůj letoun „přetáhl,“ ztratil rychlost a zřítil se.

3.února se rozhodl III.odbor (letecký) MNO o výstavbě letiště v Klatovech o rozměrech 691x1152 m.

K další tragedii těžkého bombardovacího letounu MB-200 (F IX.1) došlo o obce Šlapanice, 3 km východně letiště Brno dne 4.února v 7,50 hodin.

Osádka těžkého bombardovacího letounu měla za úkol provádět noční cvičné okruhy. Příčinou letecké katastrofy byla situace, za které se pilot náhle v zatáčce ocitnul v mracích, pokusil se nápravu, ale zachytil při nízkém letu křídlem o země a letoun se zřítil. Vyšetřováním bylo zjištěno, že letoun v kritické době pilotoval rotmistr Josef Ovčařík. Následky katastrofy byly:

- **pilot kapitán letectva Otto Šafařík, zemřel**
- **rotmistr pilot letec Josef Ovčařík, zemřel**
- **četař letectva v další službě Josef Plechatý zemřel v nemocnici**
- **lehce zranění byli četař Jan Macků a svobodník Ludvík Helešic.**

Jako další možnou příčinou této katastrofy byla ztráta viditelnosti při mlhavém počasí, které v době letu panovalo.

Letoun i osádka patřili kmenově k Leteckému pluku 5 (Brno), 81.letce.

Pro poruchu motoru a snahu o nouzové přistání glizádou (tzv. skluzem) přišel o život s letounem A-11.124 pilot, četař v další službě Josef Sulke, zatímco jeho pozorovatel, četař pilot František Pecl byl těžce zraněn. Oba patřili k Leteckému pluku 3 (Piešťany). Katastrofa se stala 8.února u obce Vrbice (jv. Piešťany) ve 13,20 hodin.

Letecký pluk 2, 35.letka, 11.března 1937, letoun Š 131.1, pilot poručík letec Karel Doležel.

Pilot letěl ve dvoučlenném roji, na startu se opozdil a potom se snažil dohnat vedoucího. Protože dosáhl velké rychlosti, zpomalil, tak zvaně „přetáhl letoun“ následkem čehož ztratil rychlost a spadl do vývrtky. Pilotovi se ji podařilo zastavit ale pro malou výšku už nestačil letoun vybrat a narazil do země asi 400 metrů západně od letiště Olomouc.

Pilot Doležel byl těžce zraněn, musela mu být amputována noha a krátce na to v nemocnici zemřel.

10.dubna 1937 podepsalo Ministerstvo národní obrany licenční smlouvu se sovětským Techno-Exportem na letoun SB -71.

Podle této smlouvy zaplatilo MNO za honorář 20.000 USD a dalších 20.000 USD po dodání podkladů od Rusů.

3.květen přinesl nezaslouženou smrt zkušenému letci Leteckého pluku 4 (Hradec Králové), kapitánu letectva, polnímu pilotovi Josefu Snížkovi. Se svým pozorovatelem četařem v další službě Františkem Hofmanem měl za úkol spolupráci se světlomety 1/15 dělostřeleckého oddílu. Oba letěli v letounu Š-16.41, když v 21.10 hodin došlo u motoru letounu k utržení ojnice klikového hřídele u zadního válce. Ta prorazila blok motoru a následkem toho došlo k požáru letounu. Pilot se snažil střemhlavým letem požár uhasit, pozorovatel četař Hofman z letounu vyskočil a zachránil se pomocí padáku. Požár zachvátil celý letoun a pilot pravděpodobně ještě před pádem na zem z letounu vyskočil, těžce se zranil a na následky zranění zemřel. Oba patřil ke cvičné letce LP 4. Katastrofa se stala u obce Podůlšany.

7.května 1937 vydává Ministerstvo národní obrany, III.odbor Učební osnovu výcviku v létání v noci a podle přístrojů. Osnova obsahuje přehled vyučovacích předmětů a hodin a představovala 83 hodin výuky a 20 hodin praxe a 18 hodin jako zálohu. Z toho piloti měli strávit 73 hodiny výuky, pozorovatelé 83 hodiny, 10 hodin bylo vyčleněno pro piloty jako letecká praxe a 20 hodin pro pozorovatele.

Polní pilot letec poručík Alois Růžička měl za úkol nácvik letecké akrobacie, při které měl provádět vývrtky, souvraty a přemet. Pilot Růžička byl příslušníkem Leteckého pluku 3 (Piešťany) a náležel k 39.letce. V 7 hodin 55 minut se zřítíl s letounem B-534.156 jižně od nádraží v Bratislavě a zahynul. Příčinou této tragedie, která nebyla přesně potvrzena, bylo nezvládnutí techniky pilotáže při provádění vývrtky. Podle svědků provedl pilot výkrut, potom přešel do levé

vývrtky (6-8 otoček), vzápětí do pravé a při klouzavém letu spadl opět do levé vývrtky, kterou již nevybral pro malou výšku a zahynul. U této katastrofy jsou dvě rozdílná data a to 12. jinde 19.května 1937. Za povšimnutí stojí, pořadové číslo vyrobeného letounu B-534. Za krátkou dobu jich bylo ve službě přes 156 kusů!

Praha – Vypich. Kdo dnes zná tuto část Prahy se známým letohrádkem Hvězda a s místem osudné bitvy na Bílé Hoře, těžko si dnes představí, že tam bylo polní letiště, když je dnes, kromě malé plochy před oborou, celá pláň zastavěná. A když komunistický režim prováděl v době své slávy velkolepé a nákladné vojenské přehlídky, byla celá pláň posetá stany, v nichž byli vojáci ubytováni. A na tomto letišti, v době kdy u tzv. Markéty byla cihelna s komínem, zahynul při přistávání s letounem Š-328.39 v 16,15 hodin odpoledne 14.května 1937 příslušník Leteckého pluku 1 (Kbely) svobodník prezenční služby, polní pilot Norbert Váňa. V kokpitu letounu s ním seděl jeho pozorovatel, podporučík pěchoty-letec Jaromír Plecítý.

Podle výpovědi svědků a pozorovatele, který katastrofu přežil, se snažil pilot Váňa v poslední chvíli uhnout komínu cihelny, ztratil rychlost v zatáčce a letoun se zřítil na východním okraji letiště.,

3.červen byl tragickým dnem pro pilota a jeho pozorovatele 14.letky Leteckého pluku 2 Jana Reitara a jeho pozorovatele desátníka aspiranta Zdeňka Klimeckého. Toho dne se jejich letoun Š-128.16 v 19,20 hodin zřítil u obce Osek u Přerova a pozorovatel desátník Klimecký zahynul. Pilot Rejtar vyvázl s těžkým zraněním, v jiném dokumentu je uvedeno , že na následky zranění zemřel. Osádka měla za úkol provést spojovací cvičení se IV.sborem.

Příčinou této katastrofy byla ztráta rychlosti v ostré zatáčce a pád letounu. Podle vyšetřovací komise se jednalo o leteckou nekázeň, protože létání v malé výšce a provádění ostrých zatáček neměl pilot v letovém plánu.

6.června zahynul na letišti v Olomouci vojín František Erben. Jeho smrt nemá souvislost s leteckou katastrofou, ale protože vojín Erben patřil kmenově k 8.letce Leteckého pluku 2, je tato tragická událost zaznamenána v souvislosti s leteckými katastrofami.

Toho dne přistával nouzově pilot s B-534.22 poté, když mu vysadil motor. Při přistávání narazil s letounem do stojícího bombardovacího letounu, jemuž urazil křídlo. To zasáhlo vedle stojícího vojína Erbena a usmrtilo ho.

Letecký pluk 3, 9.letka 8.července 5 hodin 28 minut. Místo: Kováčová u Zvolena.

Toho dne měl pilot, desátník prezenční služby Antonín Matějček se svým pozorovatelem, poručíkem letectva z povolání Františkem Hanušem, provést spolupráci s pěchotou. Oba letci plnili svůj úkol v letounu Š-328.120, když se letoun v malé výšce(asi 50 metrů) náhle zřítil po ztrátě rychlosti v ostré zatáčce. Oba piloti zahynuli, poručík Hanuš v letounu, desátník Matějček za 8 hodin po převozu do nemocnice.

Ministerstvo národní obrany – Zpráva pro tisk:

Dne 15.července 1937 zahynul ve Vojenském leteckém učilišti pilot- vojenský akademik Josef Kamenický. Se svým instruktorem, rotmistrem letcem Jaroslavem Gungálem prováděl bojové obraty a příčinou letecké nehody bylo nevybrání vývrtky. Pilot rotmistr Gungál se těžce zranil. K neštěstí došlo odpoledne v 16,45 hodin s letounem E 241.3.

Kuriozitou tohoto případu je na podkladě vyšetřování skutečnost, že vojenský akademik Kamenický ve snaze se zachránit, vyskočil ve výšce asi 140 metrů z letounu bez použití padáku a zabil se. V této zprávě pro tisk se tato skutečnost ovšem neobjevila. K tomu dodávám, že rotmistr Gungál na následky těžkého zranění zemřel 7.srpna v hradecké nemocnici. Proč ovšem jako zkušený instruktor nezasáhl do řízení, aby se pokusil vybrat vývrtku nebo se nepokusil o záchranu padákem, zůstalo nezodpovězeno.

Téhož dne u Leteckého pluku 4 v Hradci Králové zahynul pilotní žák Břetislav Bořecký s letounem B-22.8. Neštěstí se stalo na letišti v 16 hodin 38 minut odpoledne, když pilotní žák při cvičném letu prováděl bojové obraty a při jednom z nich spadl do vývrtky, kterou nevybral a zabil se.

Vyšetřovací komise se podrobně zaobírala příčinou tohoto neštěstí, ale protože u katastrofy nebyli žádní svědkové, závěr se opíral jen o dohady. Domnívala se, že pilot ztratil vládu nad letounem v důsledku úleku, dopustil se chyby, kterou se mu nepodařilo již napravit. Předtím, než jeho let skončil katastrofou, provedl třikrát vývrtku a jedné a půl otočce a pak následoval neřízený pád.

Dva mrtví piloti a jeden těžce zraněný instruktor létání byla neradostná bilance československého vojenského letectva 15.července 1937..

26.července 1937. Letecký pluk 1, 4.letka, 13.20 hodin.

Polní pilot svobodník Karel Horáček se svým pozorovatelem Bořivojem Karbusem měli za úkol provést orientační let v pohraničí. Z neznámých a podle vyšetřovací komise z nejištěných důvodů se zřítily se svým letounem Š-328.82 o obce Dürngrün. Pilot se těžce zranil, svobodník Karbus na následky zranění zemřel v nemocnici v Chebu 29.července.

30.července , pilot 41.letky Leteckého pluku 4, desátník Jan Vomáčka (ročník 1914) měl za úkol provádět zteče (nálety) na pozemní cíl (PC), vytýčený na ploše letiště. K dispozici měl stíhací letoun B-534.50. Z nepochopitelných důvodů převedl náhle letoun do strmé klesavé spirály kterou nevybral a narazil do země a zahynul.

Ministerstvo národní obrany, III.odbor, odepsalo letoun v ceně 534.007,25 Kč.

3.srpna došlo v pořadí k pátému usmrcení ženy při letovém provozu. Toho dne přistával na polním letišti Chýše, okres Žlutice, čtyřčlenný roj letounů B-534. Po cestě před přistávací dráhou šla v té době 62 letá Němka, paní Kristina Pöllich.

Podle závěru vyšetřování, které provedlo žlutické četnictvo, se žena dívala na tři předcházející přistávající letouny a nevšimla si čtvrtého letounu, který pilotoval jako poslední z roje, poručík letectva Josef Lorenc.

Při výslechu pilot uvedl, že ženu vůbec neviděl a že ani její smrt ani nezaregistroval. Pilot ji zachytil pravým spodním křídlem a doslova ji urazil hlavu, která byla nalezena o několik metrů dále. Tentokráte, na rozdíl v předchozích případech, nikdo pilotovi nedával za způsobenou tragedii vinu.

Za několik dní zaznamenává Letecký pluk 4 další katastrofu. Stala se 9.srpna v 10,30 hodin a zahynul při ní v Dolním Jelení polní pilot Josef Pejchl, příslušník 81.letky s letounem B-534.12.

Pilot, jak jsem již jednou uvedl, měl za úkol, aby mohl být jmenován stíhačem-polním pilotem, provést výškový let nad 5.000 metrů. Podle barografu dosáhl pilot výšky 7.000 metrů a přestože měl dýchací přístroj, upadl do bezvědomí, ze kterého se neprobral, zřítíl se a zahynul.

9.srpna vydává ministerstvo národní obrany dokument, označený jako „Důvěrné“, který obsahuje seznam vojenských letišť. Je jich celkem 48.

12.srpna vydává MNO jako přílohu 2 k č.j. 5225 Tajné- III./1. oddělení Podřízení polních letek. Tento dokument vzhledem ke své důležitosti a blízkosti nadcházejících mezinárodně-politických událostí, stojí za citaci.

Letecký pluk 1 „T.G.Masaryka““

- I. / 1. peruť s letkami 1, 2, 61**
- II./ 1.peruť s letkami 3, 6, 66**
- III./ 1.peruť s letkami 31, 32, 34**

Letky č.4 a 11. jsou přímo podřízeny veliteli pluku.

Letecký pluk 2 „Dr.Edvarda Beneše“

- I./ 2.peruť s letkami 5, 14, 63**
- II./ 2.peruť s letkami 7, 8, 62**
- III./ 2.peruť s letkami 33, 35, 36, 51**

Letecký pluk 3 „Generála letce M.R.Štefánika“

- I./ 3.peruť s letkami 9, 64**
- II./ 3.peruť s letkami 12, 13, 49**
- III./ 3.peruť s letkami 37, 38, 39, 45**
- IV./ 3.peruť s letkami 10, 15, 16**

Letecký pluk 4:

- I./ 4.peruť s letkami 40, 41, 42**
- II./ 4.peruť s letkami 43, 44, 50**

III./ 4.peruť s letkami 46, 47, 48

Letecký pluk 5:

I./ 5.peruť s letkami 81, 82

II./ 5.peruť s letkami 83, 84

III./ 5.peruť s letkami 75, 76, 77

Letecký pluk 6:

I./ 6.peruť s letkami 71, 72

II./ 6.peruť s letkami 73, 74

III./ 6.peruť s letkami 85, 86

Z výčtu této organizace je zřejmé, že každý letecký pluk měl tři peruťe po dvou nebo tři letkách. Každá letka měla 12 letounů.

16.srpna měl polní pilot, četař délesloužící Bohuslav Rozhon, příslušník 36.letky Leteckého pluku 2 (Olomouc) za úkol provádět nácvik v bránění proti nízko letícím cílům. Bylo 19 hodin 19 minut když se pilot se svým strojem B-534.109 zřítil v důsledku ztráty rychlosti v zatáčce před přistáním u Hodonína a těžce se zranil. Zemřel na následky tohoto zranění po převozu do nemocnice.

Dne 18.srpna zahynuli v osadě Dolní Lovčice, okres Trnava, polní pilot desátník Jindřich Kovář (22 let) a jeho pozorovatel četař aspirant Vladimír Válek (21let), oba příslušníci Leteckého pluku 2, 8.letky s letounem Š-328.72. Pilot Kovář měl za úkol nejprve provést vzdušný průzkum v oblasti města SERED a potom provádět nácvik souboje se dvěma stíhacími letouny Š-328. Při jednom z manévru došlo ke ztrátě rychlosti a podle svědků z výšky asi 600 metrů k pádu do vývrtky, kterou pilot nevybral a oba zahynuli.

Polní pilot četař Jaroslav Šimek s kontrolním pilotem kapitánem Ing. Mrázkem měli vyzkoušet letoun Be-50.13 při startech a přistáních na letišti Piešťany. 20.srpna asi v 17 hodin 45 minut těsně před přistáním vysadil motor letounu, ten ztratil rychlost a sklouzl po křídle na zem. Došlo k proražení benzinové nádrže a k následnému rozsáhlému požáru celého letounu. Oba piloti byli značně popáleni, kpt. Mrázek v obličeji, na krku a rukou, pilot Šimek byl v kritickém stavu vzhledem k rozsáhlosti popálení převezen do sborové nemocnice v Bratislavě, kde za dva dny zemřel. Dodávám, že se oběma po pádu letadla přes rozsáhlý požár podařilo letoun opustit.

Pilot četař Jaroslav Šimek byl vynikající pilot a byl členem sedmičlenné skupiny závodního družstva, které vyhrálo mezinárodní soutěž v Curychu získáním v silné konkurenci 1.místa. Je pochován na hřbitově v Bělé pod Bezdězem. Dodávám, že článek o pilotovi a jeho katastrofě, který jsem Městskému úřadu zaslal bez

požadavku na honorář, nejen že nebyl po předchozím souhlasu otištěn, ale po intervenci mně bylo oznámeno, že doporučený dopis s článkem na Městský úřad nebyl nikdy doručen. Dodám, že mně ho pošta nevrátila.

Ke smrti podporučíka prezenční služby, příslušníka Vojenského leteckého technického ústavu (VLZÚ) Ing. Václav Ošťádal došlo 30.srpna. Toho dne měl za úkol provést s pilotem VTLÚ Trnkou měření účinnosti nové vrtule na letounu Š 328 ve výšce 8.000 metrů. Po přistání pilot Trnka zjistil, že podporučík Ošťádal nejeví známky života. Přivolání lékaři se ho snažili dvě a půl hodiny přivést k životu, což se jim nepodařilo. Podporučík Ošťádal se jim ještě hlásil po měření ve výšce 7.000 m a pak se odmlčel.

Provedená pitva konstatovala zástavu srdce, přestože oba piloti při letu použili dýchací přístroje.

8.září se zabil pilotní žák Josef Tomiška, příslušník Leteckého pluku 4, cvičná letka.

Pilot Tomiška měl nacvičovat s letounem Ba-33.72 bojové obraty. Příčina jeho smrti nebyl objasněna, ani důvod, proč letoun spadl ve výšce do vývrtky, kterou pilot nevybral a ani se nepokusil o záchranu padákem. Smrt si pro něho přišla v 7 hodin, 34 minuty ráno.

Letecký pluk 2, 8.letka, přišla dne 24.září o dva piloty, kteří zahynuli při letecké katastrofě u obce Horní Dubénky, okres Jihlava. Polní pilot desátník František Hrazdíra se svým pozorovatelem poručíkem pěchoty Oldřichem Horákem byli na cvičném, orientačním kompasovém letu s letounem Š 328.175 na trati Olomouc-Jihlava-Milovice-Benešov-Olomouc. U zmíněné obce vletli do husté mlhy, pilot ztratil orientaci, zachytil v nízkém letu o dva stromy, poté o hospodářské stavení a zřítily se. Oba členové osádky zahynuli.

Letecké archivní anály zaznamenávají také kuriozity. Tak například došlo k vážné letecké nehodě letounu, pilotovaného četařem pilotem Neužilem. V archivu je uložen protokol o nehodě, záznamník letounu, zdravotní zpráva a návrh na odpis letounu v ceně Kč 160.000. Z těchto materiálů nelze vyčíst ani jak k nehodě došlo, nejsou k dispozici žádné osobní údaje o pilotovi, následcích jeho zranění ani bližší údaje o místě nehody (havárie či katastrofy) s fotodokumentací a s příslušností k leteckému útvaru či letce.

Poprvé se v našem přehledu dozvídáme, že velitel Leteckého pluku 2 plukovník Hon odvolal z funkce velitele 8.letky štábního kapitána Rieglera. K jeho rozhodnutí ho vedla zkušenost s činností velitele letky, s jehož problémy se delší dobou potýkal. Tentokrát k jeho rozhodnutí přispěla katastrofa letounu Š-328.175, který pilotoval desátník polní pilot František Hrazdíra s pozorovatelem poručíkem pěchoty Oldřichem Horákem. Osádka letounu měla za úkol provést 24.září kompasový let po trati Olomouc-Jihlava-Milovice ve dvojici s jiným letounem a ztratila u Jihlavy orientaci, začala bloudit a hledat svoji polohu a při pokusu o

nouzové přistání u obce Horní Dubénka vlétna při nízkém letu do lesa a zabila se. Čas katastrofy byl zaznamenán v 10 hodin 15 minut.

Při vyšetřování se zjistilo, že velitel letky št.kpt.Riegler nedal letcům jasné rozkazy a nepostaral se o jejich bezpečný let. A navíc jako špatný vtíp – letoun desátníka Hrazdíry neměl kompas!

Letecký pluk 4. cvičná letka 5.října 1937.

Vojín pilotní žák Josef Blábolil (21) dostal toho dne za úkol od velitele letky provádět útoky s fotokulometem na vlečný rukáv. Při letu proti slunci se srazil s letounem, který pilotoval pilotní žák Jaroslav Marhold (19).

Vyšetřovací komise dospěla k závěru, že srážku ve vzduchu, která měla za následek smrt obou mladých pilotů, zavinil pilotní žák Marhold, protože nedodržel stanovenou trať letu. A také dodala, že oba mladí piloti, z nichž jednomu bylo 19 a druhému 21 let, nevěnovali dostatečnou pozornost prostoru, v němž plnili své úkoly. Československé letectvo kromě dvou mladých letců odepsalo ze stavu dva letouny a to B- 33.3 a Ba-33.39.

K další srážce letounů ve vzduchu došlo tentokráte ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově dne 15.října. Letoun Ba-33.48, pilotovaný rotmistrem polním pilotem Miloslavem Kolocem, se srazil s letounem pilotovaným poručíkem letectva, pilotním žákem Vilémem Göthem. Ke srážce došlo při cvičném letu tříčlenného roje. Letoun pilota Koloce se zřítil v obci Loučeny a pilot zahynul. Pilotní žák Göth použil padák a zachránil si život. Podle protokolu odepsala vojenská správa dva letouny typu Ba-33, každý v ceně Kč 227.400, tedy celkem 545.800 Kč.

Civilní letecká společnost, sídlící na letišti Kbely uvolnila na základě předchozí žádosti MNO letecké hangáry II. a III., patřících až dosud Ministerstvu veřejných prací. Letectvo zahájilo okamžitě přestěhování vojenských jednotek do těchto uvolněných hangárů.

4.listopadu 1937 požádalo vedení Masarykovy letecké ligy ministerstvo národní obrany, aby v prostoru Kralupy-Veltrusy bylo zřízeno pomocné vojenské letiště a dále také ve Dvoře Králové a v obci Doksy-Tuhán.

Důvěrnou zprávou č.j.4889/III.odbor-1937 žádá MNO, aby III.odbor(letecký) přezkoumal letiště pro použití bombardovacím letectvem. Celkem se jednalo o 48 letišť.

Historické anály zaznamenaly také mnohé kuriozity. Tak na příklad havárie dne 16.listopadu 1937. Pilot, jehož jméno ani typ letounu s nímž havaroval po nouzovém přistání, nejsou uvedeny. Nezranil se a telefonicky tuto událost oznámil svému mateřskému leteckému útvaru. Velitel tuto havárii oznámil nadřízenému velitelství a na místo nehody měla být s technickou skupinou vyslána vyšetřující komise ke zjištění příčiny. Ta se však z neznámých důvodů nedostavila a tak velitel technické skupiny demontoval trosky letounu a nechal je převézt na mateřské letiště. Potom teprve začal poprask, řada telefonátů a obviňování, psaní a

vyhrůžky tomu, kdo tuto situaci způsobil. Bohužel z uloženého materiálu se nedalo zjistit, kdo situaci zavinil a jaké byly eventuelně vyvozeny důsledky. Výsledkem této situace však bylo, že se již nedala zjistit příčina havárie letounu.

Velmi stručná je zaznamenaná zpráva o letecké havárii letounu A-30 ze dne 29.listopadu 1937. Letoun byl totálně zničen, když se pilot desátník aspirant Jaroslav Tupý se svým pozorovatelem desátníkem Josefem Kolenatým snažil zabránit srážce s jiným letounem, který mu zkřížil letovou dráhu při přistání. Nedošlo na štěstí k žádnému zranění, ale letoun byl tak zničen, že musel být odepsán ze stavu. Žádné další podrobnosti však nejsou k dispozici.

15.prosinec nebyl šťastným dnem pro osádku letounu Š-328.183 Leteckého pluku 2, 14.letky.

Toho dne měl provést pilot svobodník Jan Bobek s pozorovatelem desátníkem aspirantem Ladislavem Kabátem střelbu na pozemní cíl v prostoru A střelnice Nové Dvory. Příčinou této katastrofy, při které osádka letounu zahynula byl pravděpodobně požár letounu za letu, přičemž se pilot pokusil o rychlé přistání. Dopustil se ale v zatáčce chyby, protože v nastalé situaci nevěnoval pozornost rychlosti a s letounem se zřítily. Oba piloti zahynuli.

Dodávám, že velitelem 14.letky byl pilot, který se proslavil v bitvě o Anglii a jeho fotografie byla později na československé poštovní známce, nadporučík letectva Alois Vašátko.

Pilot Alois Vašátko, nar. 25.8.1909 v Čelákovících, odešel po 15.březnu 1939 do zahraničí a stal se příslušníkem československého letectva ve Velké Británii. Podle záznamů ministerstva obrany se pilot Alois Vašátko, v té době již štábní kapitán letectva, nevrátil dne 23.6.1942 z bojového letu nad Francií a je od té doby nezvěstný.

Podle provedené evidence, přiložené k dokumentům Vojenského Ústředního Archivu zahynulo v roce 1937 32 členů leteckých osádek, z toho bylo 9 důstojníků, 3 rotmistři, 3 délesloužící, 17 příslušníků mužstva. Lehce zraněno bylo 36 a těžce 17 příslušníků letectva.

Podle mých údajů, zjištěných z různých zdrojů, zahynulo celkem 38 členů osádek letounů a jedna žena (Pöllich)

Než se dostaneme k popisu leteckých katastrof, které se staly v tomto roce, musím připomenout, že tento rok byl začátkem konce Československé republiky, který začal mnichovskou potupnou smlouvou. Podle mezinárodní smlouvy s Francií z roku 1935 měla v případě války přijít na pomoc s leteckou podporou. Tato smlouva byla pak v roce 1935 nejen potvrzena, ale v roce 1937 ještě rozšířena tak, že na území ČSR mělo přiletět 6 perutí francouzského letectva, pro které československá strana měla zajistit letiště a logistickou podporu. Pozemní personál měla zajistit francouzská strana, koordinaci této spolupráce měly zabezpečit zvláštní vojenské mise.

Když byla 1.září vyhlášena všeobecná mobilizace, provedlo letectvo změny v dislokaci letek a velitelství. Podobná opatření byla provedena i u částečné mobilizace, vyhlášené v květnu tohoto roku.

Hlavní Velitelství letectva se přemístilo do mlýna Chobot u Nemojan, odkud mělo telefonní spojení se zámekem v Račicích, kde se nacházel štáb zmobilizované pozemní armády. Pro připomínku této události jen dodávám, že hlavní velitel armády byl armádní generál Ludvík Krejčí a velitelem československého letectva byl jmenován generál Jaroslav Fajfr. Kdo z čtenářů by měl zájem si prohloubit vědomosti o této době, doporučuji článek, který zpracovali Dr. Pavel Minařík a Mgr. Pavel Šrámek a který byl publikován v časopisu VHÚ č.2/2008.

Poprvé jsem v dokumentech o leteckých událostech našel tzv. Záznamník letounu A-101 (drak, motor a přístroje).

Začátek ledna roku 1938 je poznamenán katastrofou, při které zahynuli tři piloti s letounem MB-200.3.

Toho dne osádka zmíněného letounu ve složení pilot plukovník letectva Jindřich Maršálek, pozorovatel nadporučík Václav Vyskočil a letecký mechanik četař v další službě Otakar Sláma letěli z Prahy do Brna. Let začal 24.ledna odpoledne a ve chvíli, kdy se posádka s letounem ocitla v prostoru u Chotěboře, vletla do husté mlhy. Pilot zřejmě ztratil orientaci a začal kroužit ve snaze obnovit ztracený stav a tak zvaně „se nalézt“. Přitom sestoupil do nebezpečné výšky, nevzal zřejmě v úvahu zdejší převýšení (Českomoravská vysočina) a u obce Borová zavadil s křídlem o zem, přičemž došlo k následné havárii letounu a k usmrcení celé osádky. Letoun i s osádkou shořel. Je to první zaznamenaná katastrofa tohoto letounu a svědčí o malé zkušenosti, nebo snad i o nezodpovědnosti pilota letounu. Další podobný případ se stal až o několik měsíců později s méně tragickými následky.

29.ledna je v archivu uložen dokument o odprodaných letounech A-101 do zahraničí, konkrétně do Estonska.

Protokol MNO z 10.února je dokument o vojsových zkouškách letounu Zlín XII. Podle tohoto protokolu nevyhověl tento letoun požadovaným vlastnostem a podmínkám, vypsáním ministerstvem národní obrany.

Pilot desátník délesloužící Jan Žák se svým pozorovatelem poručíkem letectva Františkem Wágnerem měli za úkol provést 4.února cvičné zadýmování letiště Spišská Nová Ves. Oba piloti patřili k 12.letce Leteckého pluku 3, dislokované na letišti Spišská Nová Ves.

Při přistávání, podle vyšetřovací komise, odhadl pilot chybně výšku letu na zasněženém letišti a narazil s letounem Š-328.245 do země. Oba piloti zahynuli. Komise nevyloučila jako příčinu katastrofy náhlou nevolnost pilota.

15.února došlo ke srážce dvou letounů A-100 ze tříčlenného roje u letiště v Milovicích. Při srážce zemřeli 4 piloti. Vedoucí roje, pilot desátník délesloužící Leopold Uhlíř (8.9.1907) po rozchodu provedl náhle s letounem A 100.8 z nevysvětlitelných důvodů pravou stoupavou zatáčku, přičemž do něho narazil letoun na čísle 2, pilotovaným desátníkem délesloužícím Františkem Urbanem (7.4.1915) se svým pozorovatelem podporučíkem pěchoty Josefem Krumerem (26.11.1914) v letounu A-100.7.

Oba letouny se zřítily a v letounu desátníka Uhlíře zahynul také jeho pozorovatel, podporučík letectva Karel Zýka, nar.11.11.1913.

Tato katastrofa patřila co do počtu mrtvých při jedné události k nejhorším v roce 1938 a její příčina nebyla nikdy spolehlivě objasněna.

MNO-III.odbor připravil licenční smlouvu na výrobu kovových vrtulí typu HAMILTON. Smlouva ze dne 20 dubna byla předána k připomínkovému řízení a podepsána 28.srpna 1938.

Ne všechny letecké mimořádné události končily tragicky a v roce 1938 je jich zaznamenaná celá řada. Domnívám se, že by některé tyto havárie, byť se odehrály bez zranění nebo smrti, mohly čtenáře zajímat a prohloubit tak znalosti o tehdejší situaci a poměrech v československém vojenském letectvu první republiky.

12.února měl četař aspirant Desider Ambruš za úkol vyzkoušet letoun A-32, který byl opatřen lyžemi, při startech a přistáních. Zkouška proběhla na zasněženém letišti ve Zvolenu a nedopadla dobře. Pilot Ambruš se při přistání dopustil chyby, letoun se převrátil, poškodil, ale pilot vyvázl bez zranění.

Aby pilot mohl být jmenován polním pilotem-letcem musel splnit jednu z podmínek a to provést výškový let. Ten uskutečnil pilot, desátník prezenční služby Jan Doležal na letounu B-534.253 dne 14.března 1938. Desátník Doležal byl příslušníkem 45.letky Leteckého pluku 3 (Piešťany).

Tento let přinesl pilotovi smrt, protože podle svědectví pilota, který s ním letěl ve dvojici, ztratil ve výšce 6500 m vědomí, přestože použil dýchací přístroj. Při výkonu motoru „na plný plyn“ se letoun i s pilotem zřítíl z této výšky u obce Selec

(okres Trenčín) do země rychlostí přes 500 km v hodině. Technická závada byla vyloučena, letoun měl odlétáno pouze 9 hodin 20 minut, motor 23,41 hodin. Po prohlídce trosek letounu byl zaznamenán otáčkoměr motoru na hodnotě 2600 ot/min.

K obrovskému neštěstí došlo na letišti Vojenského leteckého učiliště v Prostějově 24.března dopoledne, přesně v 10 hodin 32 minuty. V ten den nacvičovala skupina pilotních žáků let v tříčlenném roji s letouny Ap-32. Vedoucím tříčlenného roje byl pilotní žák Svatopluk Stulíř, pilotem č.2 byl Klement Průdek. O jménu pilota na čísle 3 není v protokolu žádná zmínka.

Podle vyšetřovací komise a svědků katastrofy zavinil tuto událost pilot Průdek, který špatným manévrem narazil do letounu vedoucího roje pilota Stulíře, který byl v důsledku nárazu (nebyl připoután?) vymrštěn z letounu a zachránil se padákem. Pilotní žák Klement Průdek, nar. 4.8.1916 (22 let) se s letounem zřítil a zahynul. O katastrofě není k dispozici žádná fotodokumentace, což je překvapující a záhadné. Ke katastrofě došlo s letouny Ap- 32.39 a Ap-32.53

9.května v 15,45 hod.přistával pilot četař František Šláf se svým střelcem svobodníkem Eserem na letišti Borek s letounem Ap-32. Při přistání praskla vzdušnice pravého kola. Při této havárii, která na fotografiích vypadá dost hrůzostrašně, došlo ke zničení letounu, který se převrátil a byl téměř zničen. Díky tomu, že nedošlo k jeho požáru, což bylo u dvojplošníků obvyklé, osádka vyvázla bez nejmenšího zranění.

13.květen 1938 – Výcvikové středisko Cheb, 15,30 hodin.

Pilotní žák Jiří Krechner (21let) nacvičoval podle plánu dvojitě zatáčky po okruhu s letounem E-241.91. Před přistáním se dopustil, stejně jako celá řada pilotů předtím chyby v tom, že ve druhé zatáčce „přetáhl“ letoun, přičemž následovala ztráta rychlosti, pád do vývrtky a smrt.

Jaký osud může přinést pilotovi služba v letectvu si ukážeme na případu pilota, svobodníka a později desátníka v další službě Josefa Kocábka.

12.července 1937 odstartoval s letounem B-534.37 jako příslušník Leteckého pluku 4 na cvičný let. U obce Horní Libchava (okr.Lanškroun) mu náhle vysadil motor. Pilot se rozhodl pro nouzové přistání a přitom narazil do stodoly, kterou zničil i se svým letounem. Sám zůstal nezraněn, letoun nechytl a tak se vlastně i zachránil.

Vojenská správa uhradila majiteli stodoly částku Kč 5.000 a odepsala letoun v ceně 230.215 Kč. Osud byl pilotovi nakloněn, protože podle dokumentace byl zázrak, že havárii přežil.

Píše se rok 1938, konkrétně 14.května.

Desátník Kocábek, nyní příslušník 46.letky Leteckého pluku 4, je na cvičném letu, opět s letounem B-534.165. Tentokrát se pilot Kocábek dopustil osudné chyby, která ho stála život.

U obce Horní Bučice provedl při nedostatečné rychlosti vertikální zatáčku v malé výšce, došlo ke ztrátě rychlosti a k pádu. Na záchranu padákem neměl ani potřebnou výšku, ani čas. Zaznamenaný čas katastrofy je 18 hodin 40 minut. A tak si smrt za necelý rok přišla pro svoji oběť a pilot Kocábek svoji chybu zaplatil životem. Svědkové, kteří let pilota Kocábka sledovali později tvrdili, že si při kroužení prohlížel náves, kde obnovovali stavbu květnové májky. Vyšetřovací komise poté usoudila, že se pilot nevěnoval řízení letounu, přičemž došlo ke ztrátě rychlosti a k následnému pádu. I takové osudy jsou zaznamenané v análech československého letectva.

19.května zahynul na letišti v Prostějově ve větroni Masarykovy letecké ligy (MLL) poručík letectva Václav Hajný. Příčinou této katastrofy, která stála pilota život, bylo nevyplnutí vlečného lana a stržení větrone k zemi. Událost byla znaménána v 19,15 hodin. Větroň se jmenoval ŠEDÝ VLK a byl to typ MLL-EL-u-2.

Tři mrtví piloti během několika dní byla pro letectvo hlubokou ranou.

Letecký pluk 1 (Kbely), 11.letka, 23.květen 9, 45 hodin. Pilot svobodník Rudolf Ribola a pozorovatelem podporučíkem Alexandrem Součkem měli za úkol s letounem Š- 328.80 provádět vzdušný průzkum v prostoru MOST-OSTROV nad OHŘÍ. Náhle se dostali do husté mlhy, ve které ztratil pilot orientaci, pravděpodobně podle závěrů vyšetřovací komise došlo k destabilizaci letounu (nedůvěra v přístroje?) a ke zřícení severně od Vejprt. Oba piloti zahynuli.

Protože se jednalo o katastrofu v době vyhlášené mobilizace vydalo Ministerstvo národní obrany upozornění, že každá letecká událost je důvěrná a nesmí o ní být informován tisk.

30.květen 1938, Letecký pluk 4, 14.letka. V 8 hodin 25 minut zahynul pilot polní letec svobodník Oldřich Reis se svým letounem B-534.121 jihovýchodně od polního letiště Matěnice. Pilot letěl jako součást tříčlenného roje a z neznámých důvodů spadl se svým letounem v malé výšce do vývrtky v důsledku ztráty rychlosti a zabil se. Vyšetřovací komise vyloučila technickou závadu na letounu jako příčinu této katastrofy.

Nedodržení techniky pilotáže může vést, jak jsme se již kolikrát přesvědčili k tragickým důsledkům a co je nejhorší, že nejde již nikdy napravit když dojde ke smrti pilota nebo celé osádky. A to se stalo 1.června 1938 v 8 hodin 30 minut pilotovi desátníku v další službě Bořivoji Vondráčkovi. Ten měl podle vydaného rozkazu provést se stíhacím letounem B-534.139 bitevní nálety na pozemní cíle (PC) na letišti Josefov. Pilot se dopustil vážné chyby v tom, že ihned po startu začal prudce stoupat, dostal se do vrtulového víru vpředu letícího letounu, přetáhl letoun, který následkem toho ztratil rychlost a z výšky asi 50ti metrů se zřítíl. Letecký pluk 1 přišel tak toho dne o svého mladého pilota. Pilot podnikl na letounu B-534 celkem 415 letů v trvání 128 hodin, což by se dalo předpokládat, že se jednalo o zkušeného pilota.

Šéfpilot Masarykovy letecké ligy (MLL) Emanuel Tichý nastoupil k Leteckému pluku 2 v Olomouci na řádné vojenské cvičení jako pilot, četař v záloze. Toho dne, 5.června v 10 hodin 15 minut se zřítil s civilním letounem typu T-131, imatrikulační značky OK-TAE, který ověřoval při akrobatickém letu. Pilot zřejmě přecenil své letecké umění, protože se při letu na zádech náhle zřítil z výšky asi 50ti metrů a zahynul. Jednalo se letoun, vyrobený v továrně TATRA.

Letecký pluk 3, 10.letka, přišla 9.června v 10,30 hodin o osádku letounu Š-328.12 pilotem svobodníkem prezenční služby Josefem Medonským a pozorovatelem podporučíkem v záloze Miroslavem Hekelem. Po ztrátě rychlosti se letoun zřítil, přičemž pilot zahynul a pozorovatel, který z letounu vypadl, se těžce zranil. Letoun shořel i s pilotem a fotografie této katastrofy je doslova otřesná. Osádka letounu měla původně za úkol provést orientační let na trase Nitra-Komjanice a provést postřík této komunikace melasou. Na letišti Komjanice měla osádka ve výšce 100 metrů shodit hlášení o provedeném úkolu. Místo toho se však letoun po ztrátě rychlosti zřítil a osádka zahynula.

Téhož dne (9.června) zaznamenalo československé vojenské letectvo další katastrofu a to u Leteckého pluku 2 (Olomouc) jihovýchodně od Brna. Pilot, četař délesloužící Alois Talárek se svým pozorovatelem žákem svobodníkem aspirantem Josefem Jankových, provedl po splnění úkolu prudkou stoupavou zatáčku, přičemž letoun „přetáhl“ a spadl následkem ztráty rychlosti do vývrtky. Podle svědků provedl letoun 5 až 6 otoček než dopadl na zem, aniž se osádka snažila o záchranu.

Podle záznamů měl pilot na letounu Š-328 odlétáno 710 letů a 184,32 hodiny a to je dostatečná kvalifikace pro zkušeného pilota. Oba piloti patřili do sestavy 7.letky a katastrofa se stala s letounem Š-328.87

Události 9.června toho roku nebyly téhož dne uzavřeny a osud nenaplněn.

Pilot Ferdinand Strnad s pozorovatelem poručíkem v záloze Petrem Kálenským od 11.letky Leteckého pluku 1 (Kbely) prováděl cvičné lety na letišti Jeneč. Při jednom ze startů narazil nejprve do stromu, potom přerazil telegrafní sloup, než se letoun zřítil. Smrtka si řekla, že toho bylo téhož dne už dost a tak osádka vyvázla pouze s lehkými zraněními. Jindy někteří piloti takové štěstí neměli.

V červenci tohoto roku měl být proveden X.Všesokolský slet. Vláda Republiky Československé spolu s Ministerstvem národní obrany se rozhodla, že vzhledem k mezinárodní situaci a vzrůstajícímu ohrožení republiky bude demonstrovat sílu československé armády a že bude m.j. proveden masový přelet vojenského letectva nad sokolským stadionem na Strahově, přičemž bude provedena ukázka letecké akrobacie, kterou provedou nejznámější českoslovenští piloti.

23.června byl proveden nácvik sedmičlenné skupiny letounů Ba-122, kterou vedl známý akrobat, velitel 44.letky Leteckého pluku 4 (Hradec Králové), nadporučík letectva pilot František Novák.

Úkolem toho dne byl nácvik změn formací nad sokolským stadionem. Nad částí Smíchova, zvanou Hřebenka (nebo Na Hřebenkách) došlo ke srážce tří letounů, z nichž dva se do sebe zaklínily tak, že znemožnily záchranu pilotů padákem

K neštěstí došlo při letu ve formaci, kterou vedl nadporučík Novák tak že pilot četař Vlastimil Rys narazil do nad ním letícího letounu, pilotovaného četařem délesloužícím Rudolfem Motyčkou. Letouny se do sebe tak zaklínily, že narazily ještě do nad nimi letícího letounu, který pilotoval četař v další službě Vojtěch Smolík. Pilot Smolík okamžitě z letounu vyskočil a zachránil se padákem, zatímco piloti Rys a Motyčka zahynuli.

Nadporučík Novák, který tuto formaci vedl a byl jako vedoucí nad touto skupinou (rojem), srážku letounů vůbec nezpozoroval. Dodávám, že tehdejší letouny nebyly dosud běžně vybaveny radiostanicemi.

Vyšetřovací skupina nepřipsala vinu na této katastrofě pilotovi četaři Rysovi, protože nad Hřebenkami bylo nestabilně prohřáté ovzduší, které mohlo způsobit náraz do nad ním letícího letounu.

Všechny tři letouny se zřítily na Hřebenka, dva do zahrad tamějších vil a jeden dopadl na silnici v zatáčce, aniž způsobily zranění, smrt nebo rozsáhlé škody. Tato událost je podrobně popsána v časopisu Našeho vojska FAKTA a SVĚDECTVÍ, č. 12/2012 Přediletová tragédie.

Na letišti Leteckého pluku 2 Olomouc zahynul s letounem Zlín XII, 6. července v 18,21 pilot v záloze, člen Hanáckého aeroklubu František Martínek. Ačkoliv nebyl příslušníkem letectva v činné službě, je tato katastrofa ve vojenských análech zaznamenána, protože se udála na vojenském letišti. Pilot prováděl s letounem horizontální zatáčky asi ve výšce 150 metrů, když se náhle, pravděpodobně po ztrátě rychlosti, zřítíl a zahynul. Vyšetřovací komise připsala příčinu nehody na vrub pilota pro malou zkušenost s tímto typem letounu.

Archivní materiály obsahují dokument- objednávku 69 letounů B-534 u letecké továrny AVIA, kus za 306.000 Kč. Objedávka zněla na částku 21,114.000 Kč a je datována 11.července Toto rozhodnutí MNO je překvapující – na jedné straně zde již existovalo reálné nebezpečí se strany fašistického Německa, na straně druhé objednáva ministerstvo obrany letouny, které jsou již v této době zastaralé a v žádném případě nemohou konkurovat německým stíhacím letounům Messerschmitt. Skutečností však zůstává, že nový letoun, Avia B-35 byl teprve ve stadiu vývoje.

Tato akce MNO má ještě další, překvapující pokračování.

Nešťastná třináctka. Tak by se dal nazvat případ letecké katastrofy, která se udála u Leteckého pluku 3, 13.letky, 13.července 1938. Při této katastrofě zahynuli s letounem Š-328.9 u Koušovy Hole pilot svobodník Josef Šebesta s pozorovatelem Antonínem Maňákem v 11 hodin 30 minut. Podle jiné archivované

zprávy byl pilot svobodník Šebesta těžce zraněn. Úkolem osádky byl přelet z letiště Spišská Nová Ves do Košic.

Příčinou katastrofy byl nízký let středem údolí, které končilo protilehlým příčným svahem, do kterého pilot narazil. A opět ty nešťastné trojky a třinácky.

20.července 37 minut po půlnoci zahynula osádka letounu A-110.31 u obce Březce. Pilot, četař v další službě Jaroslav Šála se svým pozorovatelem podporučíkem letectva Jaroslavem Stehlíkem, oba příslušníci 63.letky Leteckého pluku 2 měli za úkol provádět spolupráci se světlometry. Když pilot přepínal kohout benzinové nádrže přetáhl letoun, který ztratil rychlost a spadl do pravé vývrtky. Velitel letounu podporučík Stehlík vydal pilotovi rozkaz, aby vyskočil, což on udělal a zachránil si život. Proč ale nevyskočil také podporučík Stehlík zůstane navždy záhadou. Po zřícení letounu byl nalezen na svém sedadle, padákový postroj měl na sobě, ale padák se nenalezl, přestože si ho před letem vyzvedl. Nabízí se otázka, zda ho měl pilot Stehlík na sobě při letu či nikoliv nebo ho někdo nezcizil dříve, než dorazila na místo neštěstí vyšetřovací komise.

Vina na katastrofě nebyla pilotovi prokázána vzhledem k nočnímu letu a ke ztrátě vlády nad letounem, ale přesto mu velitele leteckého pluku 3 s okamžitou platností zakázal další lety. Důvodem jeho rozhodnutí bylo to, že pilot opustil letoun, aniž se přesvědčil o stavu svého pozorovatele, nadporučíka Stehlíka. Názor a závěry vojenského prokurátora není uveden.,

K tomuto případu znovu připomínám, že velitelem letounu nebyl pilot, ale pozorovatel. Ze své zkušenosti vím o několika případech, které se ovšem odehrály až v poválečné éře, že byli mrtví piloti okradeni o výstroj, hodinky i o padáky. Lidský hyenismus se zřejmě v touze něco získat zadarmo nezastaví před ničím.

Další srážka letounů tříčlenného roje nejmodernějších stíhacích letounů československého vojenského letectva, B-534, se stala u 38.letky Leteckého pluku 3 dne 23.července ráno v 8 hodin 17 minut v Piešťanech.

Tříčlenný roj stíhacích letounů B-534, číslo 142,155 a 157 měl za úkol secvičenost ve skupinovém létání na trati Piešťany-Hlohovec-Piešťany. Tříčlenný roj vedl na čísle 1 pilot poručík František Špička (velitel roje) a na číslech byli poručíci Král a Foltys.

Podle protokolu a nepotvrzených svědectví narazil zezadu a zespodu poručík František Foltys do letounu velitele roje poručíka Špičky a poté se srazil ještě s letounem poručíka Jana Krále. Letoun poručíka Špičky se stal neovladatelným a pilot se zachránil pomocí padáku. Jak došlo ke srážce dalších letounů roje poručík neviděl, ale zahlédl, jak se oba letouny zřítily k zemi.

Letecká vyšetřovací komise se ztotožnila s názorem poručíka Špičky, ale příčina této katastrofy zůstala nadále utajena a to ještě i proto, že oba piloti, poručíci Foltys i Král, byli nalezeni mrtví ve zřízených letounech, připoutáni na svých

pilotních sedadlech, aniž se pokusili o záchranu. Objasnění katastrofy nepřinesly ani výsledky náhodných svědků.

Lékařské zprávy zahynulých pilotů hovoří o rozsáhlých zraněních, neslučitelných s životem.

Počasí v době letu bylo oblačné, mraky 9/10 (tehdejší škála oblačnosti se udávala od 0-10/10), mraky stratocumulus (StCu) a cumulus(Cu) ve výšce 500-700 metrů, dohlednost až 30 km, slabý až mírný vítr severní až severozápadní.

Vyšetřovací komise došla k závěru, že katastrofa nebyla způsobena technickou závadou. Velitel a vedoucí roje neměl na katastrofě žádnou vinu a závěrem vyslovila komise přesvědčení, že pravděpodobnou příčinou byla nezkušenost mladých pilotů. Žádná osobní data nejsou uvedena, pilot poručík Král nalétal při 595 letech 143,24 hodiny, pilot Faltys uskutečnil 631 let a měl nalétáno 160,18 hodin.

Ministerstvo národní obrany vydalo dne 8.srpna dokument, který obsahoval výsledek a závěr vyšetřování srážky tří stíhacích letounů B-534.

21.července 1938 obdržela firma AERO objednávku na výrobu 50ti kusů letounů sovětské provenience, označených jako SB-71 (střední bombardér).

Celková částka byla 90,750.000 Kč, za jeden letoun 1,815.000 Kč.

Podle objednávky měla firma AERO ve spolupráci firmami AVIA a ČKD-továrny na letadla dodat první kus do 1.října, 8 kusů do 28.2.1939 a zbytek, tj. 41 letounů do 31.8.1939. Letouny měly být vyráběny s licenčními motory HISPANO SUIZA 12 YDRA, dodávaných továrnou v Jinonicích.

Dále objednalo MNO 40 lehkých bombardovacích a zvědných letadel kompletních a zalétaných v ceně 60,300.000 Kč, kus za 1,452.000 Kč, modifikace SB-71.

Upozorňuji čtenáře na rozhodnutí MNO ze dne 9.11.1937.

Jako specialita je rozhodnutí MNO v souladu s rozhodnutím vlády ČSR dodat ministerstvu vnitra pro četnictvo speciálně upravené letouny B-534.

5.srpna piloti Václav Pohanka a četař v další službě Josef Šašek plnili tzv. bojový let s námětem odrazení náletu bombardovacích letadel. Cvičení proběhlo v oblasti Čelákovice a oba piloti byli příslušníky 50.letky Leteckého pluku 4 (Hradec Králové).

Během zteče na bombardovací letoun došlo ke srážce obou stíhacích letounů B - 534.53 a B-534.533, přičemž četař Šašek se zachránil pomocí padáku, ale pilot Pohanka zůstal v letounu (zraněn po nárazu ?) a zahynul. Oba letouny dopadly severovýchodně od města Čelákovice a byly zničeny.

20.srpna 1938 vydává Ministerstvo národní obrany důvěrnou zprávu o rozdělení letišť na 3 kategorie:

Kategorie 1 - Vojenská stálá mírová letiště s vojenským personálem

Kategorie 2 - Civilní a vojenská letiště neobsazená v okruhu vojenské posádky

Kategorie 3 - Civilní a vojenská pomocná letiště neobsazená mimo okruh vojenské posádky

Zprávu podepsal Velitel zemského vojenského letectva brig.generál K.Janoušek

23.srpna zahynul pilot letounu Ab-101.38 četař v další službě Zdeněk Slabý se svým pozorovatelem podporučíkem-letcem Ivanem Lipko, příslušníci 65.letky Leteckého pluku 6.

Osádka letounu měla provést cvičné bombardování z výšky 100m, když se náhle nad Novým Dvorem v 19 hodin 5 minut večer zhoršila povětrnostní situace tak, že pilot ztratil orientaci a ve snaze ji obnovit v přízemní letu narazil do lesa a oba zahynuli.

Letecký pluk 3 v Piešťanech zaznamenal dne 27.srpna ztrátu čtyř letců 15.letky, kteří zahynuli severovýchodně od obce Ovčarisko v 08,03 hodin.

Piloti četař Vojtěch Polakovič se svým pozorovatelem podporučíkem v záloze Vojtěchem Zajacem letěli s letounem Š-328.152 v tříčlenném roji s úkolem cvičného náletu na „nepřátelské obranné postavení“. S letounem Š-328.226 letěl v sestavě roje polní pilot desátník prezenční služby Josef Štěpán s pozorovatelem podporučíkem letectva Vilibaldem Richterem. Při plnění letové akce došlo k náhlé změně povětrnostní situace, přičemž se tříčlenný roj dostal do nízké oblačnosti. Protože z obavy o srážku při otočení uhnuli piloti na čísla 2 a 3 vlevo a vzhledem k malé výšce narazili do lesa. Obě osádky zahynuly a to buď následkem pádu nebo následným požárem obou letounů.

Obdobný případ se stal o tři dny později a sice u Leteckého pluku 5. 30.srpna ukončili svůj život pilot četař aspirant Václav Zach se svým pozorovatelem Ladislavem Erbanem u obce jihovýchodně Zákřany u Rosic.

Pilot Zach měl za úkol nacvičovat spolupráci s dělostřeleckým oddílem u Třebíče. Při plnění úkolu se dostali se svým letounem Š- 328.220 do mlhy, ztratili orientaci a vlétli do lesa. Oba letci zahynuli, letoun shořel.

3.září byl na cvičném letu s letounem B-534.332 poručík Jan Franko (v jiném dokumentu Frank), příslušník Leteckého pluku 4 (Hradec Králové). Při letu ho v oblasti Brandýs nad Labem zastihla náhlá a silná mlha. Pilot se pravděpodobně (protože se vše událo beze svědků) chtěl přesvědčit o své poloze nad správným prostorem, nevěnoval se dostatečně řízení a při vlétnutí do mlhy narazil při nízkém letu do země a zahynul. Ke katastrofě došlo v 7,30 hodin. Velitelem 44.letky, k níž poručík Franko náležel, byl známý československý pilot a akrobat nadporučík František Novák, který se podílel na vyšetřování této katastrofy. V protokolu mimo jiné uvedl, že měl s poručíkem Frankem radiové spojení. V tom posledním mu pilot oznámil, že sestupuje do výšky 200 metrů a to byla jeho poslední slova.

6.září přistával na letišti Vyškov pilot svobodník Karel Pospíchal. Za pozorovatele měl svobodníka Josefa Brádl. Poté, kdy pilot zjistil, že je „dlouhý“, začal prudce brzdit a letoun se převrátil. Ze svého sedadla vypadl pravděpodobně nepřipoutaný pozorovatel svobodník Brádl a těžce se zranil. Podle nepotvrzené zprávy na následky svého těžkého zranění zemřel.

Než došlo k osudné a pro Československo tragické mnichovské dohodě, rozhodlo se Ministerstvo národní obrany po dohodě s Ministerstvem vnitra o posílení četnických leteckých hlídek a jejich vyzbrojení stíhacími, upravenými letouny ve dvojmístné verzi, AVIA B-534.

Po osudné mnichovské dohodě a odstoupení pohraničí byla provedena nová dislokace leteckých četnických hlídek.

23.září 1938 byla vyhlášena toho roku v pořadí druhá, tentokrát ale VŠEOBECNÁ MOBILIZACE. Do zbraně nastoupilo více jak jeden milión záložníků. Letectvo provedlo okamžitý přelet podle mobilizačního plánu na polní letiště, kterých bylo 72, podle jiných údajů 78. Velení letectvu převzal na velitelském stanovišti ve dvoře RÁČICE (Morava) divisní generál Fajfr.

Letectvo bylo podřízeno takto:

I. (česká) armáda - velitel brigádní generál Janoušek – Kutná Hora

II. (severomoravská) armáda – velitel plukovník Plass - Olomouc

III. - (slovenská) armáda – velitel plukovník Skála - Kremnica

IV.- (jihomoravská) armáda – velitel plukovník Sazima – Brno

Letectvo mělo k dispozici 1500 letounů, z toho v prvním sledu 838. Bez zmobilizovaných 11 letek disponovalo 55 letkami v 19ti perutích, z nichž bylo:

23 letky stíhací

16 letek pozorovacích (pro blízký, dnes řečeno taktický průzkum)

8 letek zvědných (pro dálkovým tzv. strategický průzkum)

7 letek lehkých bombardovacích

6 letek těžkých bombardovacích

6 letek kurýrních

V této souvislosti uvádím, že podle dostupných dokumentů mělo Německo v té době k dispozici v první linii 2500 letounů různých typů, z nichž zejména stíhací letoun ME-109 převyšoval B-534 v rychlosti o více než 100 km a bombardovací letouny He-111. Dornier-17 nebo Ju-88 svými kvalitami převyšovaly československé letectvo. Bombardovací letouny MB-200 byly zastaralé, pomalé a neschopné v případě poškození letět s jedním motorem. Licenční SB-71, kterých

bylo málo, nemohly bez účinné stíhací ochrany splnit své úkoly nad nepřátelským územím.

Také přemísťování leteckých továren z Prahy na Moravu a Slovensko, které bylo zahájeno v roce 1937, ztratilo svůj význam, protože po obsazení a připojení Rakouska k Německu by byly ještě blíže v dosahu nepřátelských bombardérů Luftwaffe.

Redislokace a politicko-vojenská situace v mobilizaci a zejména pak podpis mnichovské dohody s odstoupením Sudet, se podepsaly na morálce a psychice československých letců. Ale to byl jen počátek. Zánik Československa, vyhlášení samostatnosti Slovenska následovalo za necelých pět měsíců. A tomu všemu muselo velení československé armády čelit a hledat řešení současné naléhavé a nelehké situace.

Zabrání pohraničního území znamenalo provést další reorganizaci a redislokaci armády, letectva, ale i četnických leteckých hlídek. A k tomu všemu bylo třeba řešit a vyvozovat důsledky z leteckých událostí, jako byly nehody, havárie a katastrofy, jejichž počet překonal vše, co se až dosud událo.

Archivní materiály zaznamenaly první katastrofu letounu Š-328.189 z organizace četnického letectva.

23. září přistával pilot, strážmistr četnictva Bohumil Dostál se svým pozorovatelem podporučíkem v záloze Josefem Stránským na letišti v Mladé Boleslavi. Ve čtvrté zatáčce nevěnoval pilot pozornost přistávací rychlosti následkem čehož došlo k pádu letounu a jeho požáru. Pilot i jeho pozorovatel v letounu uhořeli. Kmenově patřili k 6.letce Leteckého pluku 6, Kbely. Jednalo se o příslušníky četnické letecké hlídky, která byla dislokována na letišti Mladá Boleslav.

Katastrofa, při níž zahynuli dva členové osádky letounu MB-200.14 se stala 27.září, Toho dne odstartoval pilot se svojí osádkou na noční orientační let. Všichni patřili do sestavy 81.letky Leteckého pluku 5 (Brno).

Pilotem letounu byl polní pilot rotmistr letectva Josef Pikner, pozorovatelem polní pilot podporučík Jaromír Durdík a dalšími členy osádky byli četař František Heřman a četař Josef Řepa. Letoun se zřítil ve 20,12 hodin po přeletu vrchu Svatá Hora v blízkosti obce Křížanov.

Příčinou katastrofy podle vyšetřovací komise bylo stlačení letounu větrem na závětrné straně hory a pilot narazil v přímém letu na zalesněný protilehlý svah. Při katastrofě zahynul četař Heřman a členové osádky byli těžce zraněni. Podporučík Durdík zemřel za dva dny (29.září) na následky zranění ve Sborové nemocnici v Brně.

Polní pilot Josef Šilhavý se svým pozorovatelem poručíkem Bedřichem Spáčilem se podíleli na letecké události, kterou nezavinili, ale jejíž následkem byla smrt dívky. O podobné tragedii, která se stala na letišti v Olomouci 8.října 1933 jsem již psal. Tentokrát došlo k této události na letišti Henčov 21.října v 16,10 hodin při

startu letounu E-39.126. Do osy startu letounu náhle vběhlo děvče, které pilot absolutně neviděl a ani vidět nemohl, bylo těžce zraněno a na následky zranění zemřelo. Aby na tomto neštěstí nebylo dost, na pilota bylo podáno trestní oznámení. Jak bylo šetření ukončeno a jak rozhodl vojenský prokurátor, není z dokumentů známo.

25.října napadl maďarský stíhací letoun Fiat CR.32 nad československým územím československou osádku v letounu Š-328.257, která prováděla fotografický průzkum mezi obcemi Hodživá a Lak, Polní pilot desátník Ján Kello se svým pozorovatelem svobodníkem aspirantem Jaromírem Šotolou plnili úkol podle nařízení velitele 3.leteckého pluku, 10.letky.

Maďarský stíhací letoun zahájil palbu zezadu zápalným střelivem, zasáhl palivovou nádrž letounu, který začal hořet. Je také pravděpodobné, že usmrtil i pozorovatele, protože pilot Kello, ač sám popálen, s hořícím letounem nouzově přistál. Hořící letoun se převrátil, ale pilot se zachránil. Pozorovatel v letounu uhořel. Podle dalších zpráv byl pilotem maďarského letounu Fiat, které mělo Maďarsko ve své výzbroji, poručík László Pongracz.

Brigádní generál Vicherek (po válce velitel letectva), přednosta 1.oddělení III.odboru (leteckého) vydal rozkaz, aby českoslovenští letci sestřelili každý letoun, který naruší československé výšostné území. Ministr národní obrany generál Jan Syrový mu nařídil, aby tento rozkaz zrušil. To on odmítl a tak jeho rozkaz zrušil hlavní štáb.

Protože ale došlo k posilování československého letectva na Slovensku a velitelem této posily byl plukovník Berounský (zahynul v roce 1942), domluvil se s ním generál Vicherek tak, že naši piloti sestřelí každý letoun, který překročí tzv. neutrální pásmo. Mělo se tak stát naprosto automaticky bez dalšího rozkazu, ale protože se Maďaři o posílení letectva dozvěděli, k žádnému dalšímu incidentu již nedošlo.

Podle nepotvrzených zpráv byl maďarský pilot za války sestřelen, podle jiné informace válku přežil, emigroval do Buenos Aires, kde v roce 1986 zemřel.

Pilot, desátník Ján Kello později vypověděl, jak k napadení jeho letounu nad československým výšostným územím došlo. Letoun byl střelbou tak poškozen, že se stal téměř neovladatelný. Pilot uvedl, že přistání byl vlastně „částečný pád“, při kterém se letoun převrátil na záda a začal okamžitě hořet. Pilot se jen s obtížemi dostal z letounu. Jeho pozorovatel, svobodník aspirant Šotola byl již pravděpodobně mrtev, což se však nedalo s určitostí zjistit. Svob.asp.Šotola, o jehož smrti nebyly zveřejněny až dosud publikace, se narodil 2.března 1918 v okr.Chrudim (Chrást). Po absolvování vojenského a leteckého výcviku byl 31.5.1938 přemístěn k 10.letce Leteckého pluku 3 Piešť'any. Výpověď pilota des. Kello potvrdili i lidé, pracující na poli nedaleko katastrofy-

V Národní knihovně jsem přečetl všechny tehdejší významné československé deníky. O sestřelení letounu pilota desátníka Kello jsem nenašel ani řádek, Zato se noviny zabíraly událostí, že v těchto dnech navštívil Bratislavu říšský kancléř Adolf Hitler a maršál Göring. Přiznám se, že tato zpráva byla pro mne velkým překvapením.

27.října zahynula ve 14 hodin osádka letounu Š -28.153 ve složení pilot desátník v záloze Josef Jaroš (jinde jako Jarosch) se svým pozorovatelem svobodníkem aspirantem, polním pilotem Karlem Pátkem při kurýrním letu na trati Košice-Zvolen. Oba piloti patřili k Leteckému pluku 3, 13.letce.

V oblasti Rakovec-Dobšiná letěli v údolí nad železniční tratí, když je zastihla ve výšce asi 150 metrů nad terénem náhlá nepřízeň počasí s mlhou a deštěm. Údolí končilo zalesněnou terénní vyvýšeninou, kterou neviděli, narazili do lesa a oba přišli o život.

10.listopadu se zřítil do lesa u obce Ompital letoun MB-200.8, pilotovaný rotmistrem Janem Švestkou s osádkou poručíkem Břetislavem Chudobou a desátníkem Františkem Belzou. Osádka i letoun příslušeli k Leteckému pluku 5. Katastrofa se udála ve 13,45, tedy o pět minut dříve než podobná událost 24.ledna. Letoun narazil při ztrátě orientace v husté mlze na stromy a zřítil se. Při této katastrofě zemřel velitel letounu poručík Chudoba a mechanik desátník Belza, zatímco pilot byl z letounu vymrštěn po nárazu na stromy a těžkým zraněním krátce na to podlehl.

Osádka letounu měla za úkol provést přelet z letiště Vajnory (Bratislava) do Piešťan. Velitelem letounu, jak jsem již dříve uvedl, nebyl pilot, ale pozorovatel nebo navigátor, v tomto konkrétním případě poručík Chudoba. Pilot Švestka později do protokolu uvedl, že po ztrátě orientace v mlze dostal od poručíka Chudoby rozkaz k letu pod mraky a to se stalo hlavní příčinou katastrofy. K tomuto případu jen dodávám, že jméno Belza v našem přehledu katastrof figuruje již potřetí. Pilot stejného jména zahynul při letecké katastrofě v roce 1922. Pilot Jan Švestka zemřel na následky zranění ve sborové nemocnici v Brně dne 2. prosince 1938.

Zajímavé, ale i nepochopitelné, vymykající se obsahu a trendu knihy, je rozhodnutí komise III.odboru MNO (letectvo) o nezavedení do výzbroje nového letounu československé výroby A-300. Prototyp byl objednán ale 3.srpna 1937 a byl posuzován po stránce letecké, technické i taktické s letounem SB-71 dne 3.11.1937.

7 stran protokolu hovoří o přednostech tohoto letounu před letounem SB -71. Jediná vada letounu A-300 byl delší rozjezd, ale ten byl ovlivněn vyšší hmotností. Letoun byl vybaven motory BRISTOL-MERCURY IX, vyráběné v československé licenci výhradně pro tento letoun. Podle protokolu převyšoval tento moderní československý letoun sovětský SB- 71 po všech stránkách a to jak v rychlosti,

dostupu, doletu, únosnosti pum, výzbroje, ovladatelnosti. A také bylo rozhodnuto, že letoun bude vyráběn výhradně z materiálů, dostupných v Československu. Proto je překvapující a nepochopitelné rozhodnutí MNO o výrobě letounů SB-71 z 21.7.1938. Letoun byl dodán továrnou ke zkouškám teprve 4.srpna 1938

20.listopadu zaznamenal Letecký pluk 3 katastrofu letounu Ba-50.23 v oblasti Horní Štubňa, okres Turčanský Sv.Martin. Pilot desátník v záloze Julius Lukačovič s podporučíkem letectva Josefem Sirovým měli za úkol provést kurýrní let s poštou. Přestože měl drak letounu odlétáno teprve 94 hodiny, došlo v prostoru uvedené obce při letu ve výšce asi 300m nad terénem k ulomení levého horního křídla. Posádka neměla nejmenší šanci k záchraně pomocí padáku, protože podle tehdejších zkušeností potřebovala k opuštění letounu 4-5 sekund, což výška letu neumožnila a oba členové osádky zahynuli. Neštěstí se stalo podle záznamu ve 14,06 hodin.

Vyšetřovací komise zjistila, že příčinou ulomení křídla byl prasklý hlavní nosník a nekvalitní kliš při jeho spojování. Byl proto vydán okamžitý zákaz letů tohoto typu letounu. K této události dodávám, že k podobnému případu, ale u jiných typů letounů došlo 21.října 1928 a 17. července 1930, přičemž, jak jsem uvedl, piloti zahynuli.

22.listopadu se v prostoru Lomnická Proba (Malá Studená Dolina) zřítíl letoun F - IX.3 Leteckého pluku 6 (Kbely) s osádkou 71.letky pozorovatelem kapitánem Alfrédem Löfflerem, který zahynul a členy rotmistrem Václavem Kopeckým, četařem Arnoštem Zábrštem, četařem v další službě Václavem Váňou, kteří byli lehce zraněni a desátníkem Janem Doudkem, který byl zraněn těžce. O okolnostech katastrofy jsem nezjistil žádné další podrobnosti jako jsou úkol letu a příčina zřícení letounu, jakož i kdo letoun pilotoval.

24.listopadu zahynul pilot četař v další službě Arnošt Kavalec (nar.9.1.1914). O příčině jeho smrti jsem nenašel žádný dokument. Pilot četař Kavalec zalétával nový letoun Avia B-35 a podle jiných zdrojů byla příčinou katastrofy a jeho smrti chyba v technice pilotáže. Katastrofa se stala před prahem letiště Praha-Kbely.

Druhý prototyp letounu již se zatahovacím podvozkem padl do rukou Luftwaffe. Podle údajného vyjádření generála Udet, který měl v Luftwaffe na starosti výzbroj, byl letoun takové kvality, „že kdyby nebyl již v plné výrobě Me 109, navrhl by jako stíhací letoun tento typ“.

Napjatá mezinárodní situace v tomto roce a po první květnové mobilizaci československé armády vydalo Ministerstvo národní obrany dne 20.srpna důvěrnou zprávu o rozdělení československých letišť na 3 kategorie.

Kategorie 1 – vojenská letiště stálá mírová, obsazená vojenskou posádkou

Kategorie 2 – civilní a vojenská letiště neobsazená vojenskou posádkou,ale v okruhu vojenské posádky

Kategorie 3 - civilní a vojenská pomocná letiště neobsazená mimo okruh vojenské posádky.

Rozkaz podepsal Velitel zemského vojenského letectva brigádní generál Karel Janoušek.

I.armádní sbor: 2 letiště kategorie A, 7 kategorie B a 7 kategorie C

II. armádní sbor: 3+ 2 letiště A, 10 B a 2 kategorie C.

Letiště I.armádního sboru kategorie A byly Kbely a Plzeň-Bory (Škvřňany), letiště II. armádního sboru kategorie A byla Hradec Králové, Pardubice, Milovice a později Havlíčkův Brod a Chrudim.

Rok 1938 byl rokem, ve kterém československé vojenské letectvo přišlo o nejvíce pilotů, pozorovatelů, ale i letounů. Možná, že vliv na tento stav měla i vypjatá mezinárodní situace, psychické zatížení pilotů, ale i velký počet nedostatečně vycvičených pilotů v rámci akce Masarykovy letecké ligy pod heslem 1.000 pilotů republiky. Rok 1938 patří svým rozsahem katastrof a nehod k nejhorším v celém období československého vojenského letectva.

V tomto roce, který předznamenal zánik Československé republiky, byla vojensko-politická situace značně napjatá a obě již zmíněné všeobecné mobilizace se významně podepsaly na psychice létajícího personálu.

Činnost Ministerstva národní obrany byla značně hektická a odrážela se v mnoha dokumentech a memorandech, které byly vydávány často a měly i nádech rozpaků a i zklamání. Stačí se zamyslet nad následujícími dokumenty.

Ministerstvo národní obrany objednalo:

25.června 1937 B-158

3.srpna 1937 A-300

17.ledna 1938 Š-50

25.března 1938 E-51

B -5 – nebyl objednán, ale pracovalo se na něm soukromě(!?)

Skutečnost:

A -300 - výroba zpožděna, prototyp vyzkoušen teprve 26.7.1937

B -158 - ke zkouškám dodán až 19.5.1938

Š - 50 - ani po osmi měsících nebyl letoun předán ke zkouškám

E - 51 - ani po šesti měsících nebyl letoun připraven

B - 35 - předveden 8.11. a havaroval. Pilot se zabil (čet. Kavalec)

Ministerstvo národní obrany se také intenzivně zaobíralo kapacitou leteckého průmyslu a to 23.září 1938 a konstatovalo:

Vojenská továrna na letadla Letov – vyrobila 32 letounů Š-328

Aero dodala 17 letounů MB-200

**Avia Praha 30 B-534, AVIA Kunovice 8 B-534
ČKD-továrna na letadla 16 E-241 a 4 B-534
Beneš-Mráz, továrna na letadla Choceň 5 B-534
Tatra Studénka 3 Š-328**

Motory:

**Walter Jinonice 50 motorů Pegas a K 14
AVIA 30 motorů Ydrs
ČKD 19 motorů Ydrs**

Kapacita leteckých továren pro výrobu licenčního letounu SB-71:

**Letov 6 kusů
Avia 5 kusů
Aero 5 kusů
ČKD 2 kusy**

V případě války byly kapacita leteckých továren tato:

AVIA - 32% draky, 32% motory

Aero - 44% draky

Walter- 40% Pegas, 24% K 14

Letov – 41% draky

Budování poboček závodů je pomalé a je zpoždováno pro nedostatek finančních prostředků. Letecké továrny měly za úkol vybudovat:

AVIA Vysočany, pobočný závod Beckov

Letov Letňany, pobočný závod Kunovice

Beneš-Mráz, Choceň

Moravskoslezská vozovna (Tatra) – Studénka

Walter, pobočný závod Třebíč

ČKD Libeň – pobočný závod Blansko

Kdyby se uskutečnila plánovaná výstavba pobočných závodů a přemístění průmyslu z ohroženého území, mohla výroba letadel ke dni 23.září 1938 vypadat podle rozboru MNO takto:

Vojenská továrna na letadla (Letov) 64 Š -328 (dvakrát tolik)

Aero Praha 34 MB-200(dvojnásobek)

Avia Praha 60 B-534 (dvojnásobek)

ČKD 8 B -534 (dvakrát tolik)

Krytí válečných ztrát leteckým průmyslem by bylo u Š-328 z 86%, u B-534 100 % a u MB-200 88 %.

Kromě toho byl v České zbrojovce Brno zkonstruován vznětový naftový motor pro letouny A-211 a E-141. Typové označení motoru bylo 20-D260. Pravděpodobně se nedostal do stádia zkoušek.

Poslední katastrofou v tomto nešťastném roce 1938 byl Štědrý den, 24. prosinec.

Tříčlenný roj Leteckého pluku 3, 12.letky měl za úkol přelet z letiště Kamenice nad Cirochou na letiště Spišská Nová Ves. Letoun Š-328.225, pilotovaný polním letcem pilotem Antonínem Bartošem (hodnost pilota není uvedena) se svým pozorovatelem svobodníkem Jaroslavem Hájkem se pár minut před dvanáctou hodinou (v 11.53 hod.) zřítíl po ztrátě rychlosti v zatáčce, spadl do vývrtky a oba letci zahynuli.

V seznamu mrtvých pilotů nebo členů osádek jsem našel jména polního pilota Bedřicha Soukupa, poručíka polního pilota Jana Strejčka a polního pilota rotmistra Karla Brabence. U těchto jmen jsem nenalezl žádné dokumenty o příčině jejich smrti, příslušnosti k leteckým útvarům a době události.

Počet mrtvých pilotů a členů osádek letounů je rok 1938 nejtragičtější ze všech roků československého vojenského letectva. Podle neúplných dokladů přišlo o život v tomto roce 61 letců (pilotů, pozorovatelů a členů osádek, z toho 2 příslušníci letecké četnické hlídky, bývalí vojenští piloti) a jedna dívka na letišti Henčov. Pravděpodobná příčina tohoto stavu byla způsobena urychlených výcvikem nových pilotů, kteří nezvládli novou leteckou techniku, ale snad také psychickými problémy, kterými byli postiženi s dvojnásobnou mobilizací a rostoucím nebezpečím válečného konfliktu. Piloti si pravděpodobně více než ostatní příslušníci armády uvědomovali, že odpovědnost za obranu vlasti ponесou na svých bedrech jako první.

Přestože československé vojenské letectvo nemělo ve svém stavu žádné ženy, v přehledu katastrof za období 1918 až 1938 přišlo o život v souvislosti s leteckou činností pět žen, tedy jedno dítě, mladé děvče, dvě slečny a jedna dospělá žena.

Nejprve to byla osmiletá (podle denního tisku doby desetiletá) Alenka Hassová v Olomouci. Byla na místě, kde být neměla a nikdy nebylo objasněno, proč se o její bezpečnost nepostaral nikdo z rodičů nebo příbuzných.

Další, to už nebylo dítě, ale mladé děvče, přišla o život opět vlastní neopatrností a znova tam, kde neměla být. Postavit na se prahu dráhy letiště Henčov před přistávajícím letounem nemohlo, a také nedopadlo dobře. Tragédii pilotů a nervy drásajícímu období vyšetřování, zda budou obviněni a postaveni před soud pro zabití určitě nepomohlo.

Další, teprve osmnáctiletá dívka či žena přišla o život nešťastnou náhodou. Málokdo ví, že v oblasti města Horažďovic byla před válkou plocha pro bombardování. A když náhoda nebo osud pošle letoun a lidi v jeden čas a na nesprávné místo, může z toho být tragedie.

Toho dne letěl pilot se svým pozorovatelem-bombometčíkem provést cvičné bombardování desetikilogramovými pumami na onu vyznačenou plochu u Horažďovic. Blízko ní pracoval na poli při vybírání brambor místní železničář, bývalý ruský legionář, se svojí osmnáctiletou dcerou.

Když se letoun blížil k ploše, nahnul se dopředu pozorovatel, aby pilota upozornil na cíl bombardování. Přitom zavadil o uvolňovač pum, které spadly a zabily onu mladou ženu a těžce zranily jejího otce.

Řešení případu, spočívající k osvětlení tragedie, pohřbu, nákladů a odškodění se táhlo velice dlouhou dobu. Těžce zraněný železničář a navíc zasloužilý legionář byl tak zraněn, že nebyl schopen vykonávat žádné zaměstnání. Teprve soud tuto kauzu rozhodl – ministerstvo národní obrany zaplatilo pohřeb mladé ženy a statisícovými náklady jeho odškodnění.

O tom, zda byli nějak postiženi piloti, jsem se nic nedozvěděl.

A ten ne snad poslední, ale tragický případ, byla smrt podplukovníka Zeleného a slečny Františky Valentové. Ten poslední smrtelný případ ženy byla událost na letišti Chýše, při které přišla o život Němka Kristina Pöllich.

Než došlo 15. března 1939 k okupaci zbytku Československa, bylo československé letectvo organizačně dislokováno takto:

Letecký pluk 1, velitel plk.R.Ellner, Hradec Králové, se třemi perutěmi a 11 bojovými letkami , z nich bylo 6 pozorovacích, 2 zvědné 3 stíhací, jedna cvičná a jedna náhradní, rozmístěnými na letištích Hradec Králové, Kbely a Milovice a se záložními letišti Tábor, Plzeň a České Budějovice.

Letecký pluk 2, velitel plk. Květoň, Olomouc, 3 perutě s 11 letkami, z toho 4 pozorovací, 2 zvědné, 4 stíhací, jedna cvičná a jedna náhradní, dislokován na letištích Olomouc, Vyškova a Přerov.

Letecký pluk 3, velitel plk.Studený, Piešťany se čtyřmi perutěmi, složenými z 10 letek pozorovacích, zvědných, stíhacích a jednou letkou cvičnou a jednou náhradní, dislokovaných na letištích Vajnory, v Nitře, v Žilině, Zvolen a ve Spišské Nové Vsi.

Letecký pluk 4 s velitelem plk. Sykou, třemi perutěmi složených z devíti stíhacích letek na letišti Hradec Králové a Pardubice.

Letecký pluk 5, jemuž velel plk.Borecký měl 3 perutě se sedmi letkami, z toho 3 lehké a 4 těžké bombardovací, jednu cvičnou a jednu náhradní. Pluk byl dislokován n letištích v Nitře, Hlohovci a v Brně.

Letecký pluk 6 Praha s velitelem plk.Stanovským měl 3 perutě, složených ze šesti letek. Z nich byly 3 lehké a 3 těžké bombardovací, jedna cvičná a jedna náhradní. Dislokace pluku byla na letištích Kbely, Chrudim a Německý Brod.

Před obsazením zbytku Československa, spíše již Čech a Moravy, protože 14.března 1939 vyhlásilo Slovensko samostatnost a změnilo se na Slovenský štát, došlo ještě ke dvěma leteckým katastrofám.

Počátek roku 1939 kladl na létající personál velké nároky. Po osudné mnichovské dohodě a odstoupení pohraničního území jakož i po odvolání všeobecné mobilizace se musely letky československého vojenského letectva vrátit na své domovské základny, ale i opustit některá letiště, na nichž byly v mírové době dislokovány. Týkalo se to četnických leteckých hlídek. Kromě toho zima toho roku byla velice tuhá s velkým množstvím sněhu a tato situace velice stěžovala letecký výcvik. Nepodařilo se mi zjistit intenzitu leteckého provozu, ale podle informací ČSA, byla letecká činnost nad celým územím tehdy již okleštěného Československa, velice omezená.

U leteckých jednotek vládla pochmurná nálada spojená s otázkou další budoucnosti a s osudem jak letectva, tak i létajícího personálu. Musím dodat, že tato situace se dále zhoršila po vyhlášení samostatnosti Slovenska, protože převážná většina pilotů a osádek, zejména důstojníků, byla české národnosti a ti

museli území Slovenska opustit. A nešlo jen o Slovensko, ve hře byla ještě Podkarpatská Rus. Příčinou nízkého stavu slovenských důstojníků byl podle ministerstva malý počet uchazečů o pilotní výcvik s maturitou, což byla hlavní podmínka pro získání důstojnické hodnosti.

První letecká katastrofa se stala 9.ledna 1939 a zahynul při pilot, desátník aspirant Josef Hlosta, příslušník Leteckého pluku 1, 4.letka S ním zahynul i svobodník Rudolf Komorous s letounem Š-323, Příčinou katastrofy byla ztráta rychlosti v zatáčce a stala se na poli v blízkosti letiště Praha-Kbely.

V historických materiálech o této katastrofě jsou rozporuplné údaje a to jak o jménu pilota (Hlosta-Holsta) tak o skutečnosti, kdo vlastně letoun pilotoval. Podle jiných údajů byl pilotem havarovaného letounu poručík (a nikoliv svobodník) Komorous, který měl na daném typu letounu odlétány 93 lety v trvání 29 hodin 7 minut.

Také u dalších dvou katastrof jsou rozdílné údaje.

16.února 1939 došlo při skupinovém letu dvou letounů ke srážce ve vzduchu. Jeden letoun přistál, druhý se zřítil. Z historických materiálů vyplynulo, že při srážce letounů B-534 a Š-323 pilot poručík Vrána z letounu vyskočil a zachránil se pomocí padáku, pilot druhého letounu (Š-323) poručík letectva Hugo Hrbáček s letounem přistál u obce Dřevčice. Ke srážce došlo u Brandýsa nad Labem a oba piloti patřili kmenově k Leteckého pluku 4. Z těchto materiálů však nelze tvrdit, že se jednalo katastrofu ale o havárii, protože při srážce letounů žádný z pilotů nezahynul.

Podle knihy Jiřího Plachého byl posledním mrtvým československým pilotem desátník aspirant Antonín Vymětalík, příslušník Leteckého pluku 3, 2.letky. Podle jeho údajů, které jsem v historických materiálech nenašel, zahynul pilot dne 21.února v okr. Nové Město nad Váhom,.

Německá okupační správa po obsazení zbytku Československa nařídila provést soupis letounů, který byl rozčleněn do tří skupin a to letouny, zajištěnými v Čechách a na Moravě, letouny na Slovensku a letouny k tomuto datu ve výrobě. Celkem bylo německé okupační správě předáno 1.630 letounů různých typů, z toho 5 prototypů (E-51, Š-50, B-158 A-300 a 1 B-35). Podle neúplných zpráv zůstaly na Slovensku 224 letouny. Ve výrobě jich bylo 279, tedy celkem 2.136 (!) letounů.

I když většina letounů byla zastaralých, v následujících prvních válečných letech, kdy německá Luftwaffe smetla z oblohy letouny svých nepřátel (Polsko, Benelux, Francie), posloužily tyto letouny letectvu jeho spojencům (Maďarsku, Rumunsku a Bulharsku), část z nich použila i Luftwaffe.

Mnohokrát se hovořilo se hovořilo o šancích Československé republiky klást v roce 1938 nebo 1939 ozbrojený odpor Německu. Kromě vojenských aspektů zde byl ale velmi důležitý aspekt politický. Předně zde hrála roli německá iredenta na podzim 1938 ještě před podpisem mnichovské dohody. V březnu 1939 byl možný

odpor proti Německu naprosto vyloučený. Zaprvé Slovensko se ukázalo jako naprosto nespolehlivá součást republiky, vyvstaly problémy s Maďarskem a nakonec vyhlášení slovenské samostatnosti 14.března 1939. V této fázi na nějaký odzbrojený odpor nebylo ani pomyšlení. Na severu stálo ještě proti nám i nepřátelsky naladěné Polsko, které si také v době této katastrofy přišlo ukrojit část Československa, aby v zápětí nato prožilo katastrofu nebývalých poměrů vlastní. O postoji Maďarska jsme se mohli přesvědčit již předtím.

Českoslovenští piloti odlétali od roku 1918 až do zákazu létání v březnu 1939 více 600.000 letových hodin přičemž ulétli téměř 100 miliónů kilometrů při více jak 2,100.000 letech.. Tato čísla jsou jen přibližná, ale přesto svědčí o obrovské aktivitě vojenského letectva, ale také i obrovských nákladech, které československý stát na svoji vzdušnou obranu vynaložil.

Jen pro srovnání s počty s většinou zastaralými letouny československé armády uvádím počty, které podle německých pramenů měla LUFTWAFFE před zahájením války s Polskem 1.září 1939.

Německé letectvo bylo zorganizováno do čtyř leteckých armád, tzv. Luftflotte, z nichž každá měla přibližně 1250 letounů různých typů. Každá Luftflotte byla dále dělena na letecké sbory (Fliegerkorps) a letecké divize, tvořené eskadrami (Geschwader) po třech skupinách, které odpovídaly anglickým perutím. Tedy těsně před zahájením války s Polskem měla Luftwaffe 302 letky s 2370 členy létajícího personálu a 2564 letouny. Úderů na Polsko se zúčastnila ale pouze 1.a 4. Luftflotte (letecké flotily), které nasadily do bojových akcí 1600 letounů, především stíhacích Me-109 a bombardovacích Heinkel 111, Junkers 88 a Dornier 17 (117) společně se střemhlavými Stukami Ju-87. Polské letectvo se svými zastaralými letouny PZL bylo v několika hodinách „vymazáno z oblohy“,

Počty letounů Luftwaffe k 31.8.1939(podle německých pramenů) byly:

Junkers 87 (Stuka)	134 (střemhlavé)
Henschel	123 (bitevní a střemhlavé)
Me-109	771 (stíhací)
He-111, Do-17, Ju-88	1176 (bombardovací)
Průzkumné	413 (pro blízký a daleký vzdušný průzkum)
Námořní	167

Jiné německé prameny uvádějí, že hitlerovské Německo mělo včetně školních a výcvikových letounů před zahájením války celkem 3641 letoun.

Válka, jak známo, začala 1. září 1939 a díky napadení Polska Sovětským svazem, skončila 28.září okupací země.

Historici se neustále prou o to, zda se Československo mělo v roce 1938 bránit či nikoliv a do této diskuze „zatahují“ možný názor západních mocností. Je také známo, jak velký odpor byl proti válce ve Velké Británii a to ještě v roce 1940 po porážce Francie. Velká část obyvatelstva si přála uzavření míru s Německem.

Voják ale v rozhodné chvíli se nesmí a ani nemůže zaobírat myšlenkou na to, jak ozbrojený odpor dopadne, a jaký bude výsledek války. Armáda každého demokratického státu je cvičena a vyzbrojena k obraně vlasti a v tomto směru zní i vojenská přísaha. Proto diskuze a myšlenky na to, jaký bude výsledek, jsou naprosto nepřijatelné.

Jestli ale politici postaví armádu, tak jak tomu bylo v roce 1938 před skutečností, že obrana je nesmyslná, pak to znamená nejen zradu na armádě, ale i celém národu. V roce 1939 byla již situace taková, že na nějaký odpor, téměř již zničené republiky, nebylo možno pomýšlet. Bylo by to naprosto nesmyslné obětování.

Velitelé letectva v roce 1938.

Velitel československého letectva generál Jaroslav Fajfr (1883-1974) Velitel letectva I.armády generál Karel Janoušek (1893-1971) Velitel letectva II.armády plukovník Jaroslav Plass (1894-1961) Velitel letectva III. armády plukovník Jaroslav Skála (1894-1971) Velitel letectva IV.armády plukovník František Sazima (1895-1985) Dalšími významnými funkcionáři předmnichovského letectva byli generál Vicherek (1892-1956) a generál Karel Procházka.

(Vložit fotografie generálů)

Likvidace československé armády v roce 1939.

Likvidaci československé branné moci podepsal 9.května 1939 armádní generál Jan Syrový. Tehdy byl ve funkci Generálního inspektora Československé armády. Jeho „Směrnice pro likvidaci branné moci“ obsahovala pokyny:

Veškerý vojenský materiál, uložený na území Protektorátu Čechy a Morava k 15.březnu 1939 v 6,00 hodin musí být řádně odevzdán:

- říšskoněmeckým vojenským nebo jiným říšským orgánům***
- všechny spisy***
- listinný materiál***
- knihovny***
- razítka a pečetidla.***
-

Materiál, zanechaný na Slovensku byl odhadnut na stovky miliónů korun.

Likvidace letectva začala ale již druhý den po okupaci zbytku Česko-Slovenska, které již vlastně de facto neexistovalo, protože Slovensko vyhlásilo svoji nezávislost dne 14.března 1939 A ještě jeden zajímavý dokument, který dokreslil totální destrukci československé branné moci a jejího letectva.Podepsal ho dne 24.června 1939 divisní generál Jan Netík a měl název

Ministerstvo národní obrany v likvidaci

Dnem 1.července vstupuje v platnost nová organizace“MNO v likvidaci“.

Jeho složení:

Likvidátor s pobočníkem

Všeobecné oddělení

Presidiální oddělení

Generální sekretariát OS

1.odbor – osobní

2.odbor – materiální a stavební

3.odbor – finanční

4.odbor – právní

Kancelář československých legií

Pomocných úřadů

A tak bylo vlastně završeno zlikvidování československé branné moci, které začalo potupnou mnichovskou dohodou v září 1938. Tento akt byl důsledkem okupace a nařízení tzv. Říšského protektora a říšskoněmeckých úřadů. Wehrmacht a Luftwaffe tak dostaly kvalitní výstroj a výzbroj za stovky miliónů korun.

Závěrečná otázka by mohla znít – stály ty stovky životů za tento výsledek? A ještě tomu všemu nebyl konec. Stovky příslušníků letectva uprchly do zahraničí, mnozí se dali zlákat dobrými finančními vyhlídkami za přelety letadel do Německa, stovky příslušníků letectva skončily v koncentračních táborech a na popravištích.

Dovoluji si jen dodat pro ty čtenáře, které nikdy takový a podobný osud nepotkal a to také v souvislosti s rokem 1939 a 1968-1969. Tehdy stály tisíce vojáků, důstojníků, rotmistrů a poddůstojníků, příslušníků pozemního vojska a letectva před otázkou jejich dalšího osudu. Se shovívavostí okupační německé správy nebylo možno kalkulovat. A tak se podobná situace opakovala v letech 1968 a dále. Kdo nepodepsal potupný akt souhlasu s ruskou okupací, podepsal si svůj osud na dlouhé roky. Stejně jako němečtí, tak i ruští okupanti se mstili nejen na příslušnících armády, kteří se postavili proti ní a nepodepsali, ale i na jejich rodinách. Protože jsem to zažil na vlastní „kůži“, dovedu se snadno vžít do pocitů československých letců v březnu 1939.

Poznámky a vysvětlivky:

Pro vysvětlení čtenářům uvádím, že při označení letounu, např. Š-328.51 nebo B-534.82 to znamená, že se jedná o daný typ letounu, např. Šmolík , typ 328, 51. vyrobený letoun. Ve druhém případě se jedná o letoun AVIA, typ B-534, 82.

vyrobený letoun. Takto byly označeny všechny letouny. Předtím jsem také uvedl, že trupy letounů byly označeny znaky, např. české pluky měly lva, moravské orlice a slovenské dvojí kříž. V době mobilizace nařídilo MNO plukovní označení odstranit.

V roce 1938 měly československé letecké továrny připraveny celou řadu prototypů výkonných letounů, z nichž mnohé překonávaly svými parametry zavedené letouny německé, francouzské nebo britské. Pro názornost uvádím Aero-300, ČKD E-48, AVIA-158, 36 a 58, LETOV Š-48. V porovnání s letouny Junkers JU 86, Heinkel 111, Breguet 460, Bloch 130 nebo Elektra, dosahovaly československé letouny v mnoha případech lepších výkonů, např. v rychlosti, v doletu, výškovém dosahu a únosnosti. Bohužel, pro změněnou situaci se některé do výroby již nedostaly a jejich dokumentaci zabavila německá okupační správa.

Řada zabavených letounů sloužila „spráteleným německým státům“ a na Slovensku, SB -71 používala . Luftwaffe jako letouny k vlečení vzdušných terčů.

Vývoj letounu B-35 ještě pokračoval, ale rozšíření se již nedočkal. Luftwaffe neustále zdokonalovala Messerschmitt Bf-109 a na prknech se rodil nový letoun Fw 190.

Některé popisy akrobatických prvků:

Aby pilot zvládl dobře techniku pilotáže, musel se také naučit a zvládnout akrobatické prvky. Při normálním letu, ale při leteckých soubojích, ač cvičných nebo skutečných, zvládnutí těchto prvků mu zvyšuje pravděpodobnost vítězství. Při cvičných letech, pak není překvapen změnou situace a je připraven tuto nenadálou situaci nebo nezvyklou polohu letounu řešit a zvládnout. Předpokladem k tomu je tedy vycvičenost, rozhodnost a schopnost prostorové orientace.

VÝVRTKA

Častou příčinou smrti pilotů nebo osádek letounů byla vývrтка. K tomuto nebezpečnému stavu letounu dojde následkem tzv. přetažením letounu ke ztrátě rychlosti, přičemž se letoun dostane do vertikální rotace a k velkému úbytku výšky. Do vývrvky může letoun spadnout v důsledku chyby techniky pilotáže při ostré zatáčce, při převrácení letounu „na záda“ následkem náhlého poryvu větru, vysazení motoru nebo v důsledku necitlivého zásahu pilota s kormidly. Pokud pilot nemá dostatek zkušeností, potřebnou výšku, rozhodnost a rychlou reakci, končí tento manévr tragicky nárazem do země.

Vývrтка může být pravo nebo levotočivá a při jedné otáčce letounu kolem vertikální osy dochází ke ztrátě výšky až o stovky metrů. Vývrтка patří při výcviku pilotů mezi úkoly při leteckém výcviku na prvním místě.

PLOCHÁ VÝVRTKA

Pokud se pilot dostal do ploché vývrvky, měl jen malou naději na záchranu života, pokud se okamžitě nerozhodl pro opuštění letounu. Do ploché vývrvky se letoun

dostane při chybném pilotním manévru, kdy se letoun spadne do polohy na zádech a začne horizontálně rotovat s velkým úbytkem výšky. Při této rotaci může pilot ztratit i vědomí. U karburátorových pístových letounů bylo vybrání z ploché vývrtky ztíženo i tím, že motor nereagoval na přidávání a ubírání plynu, protože benzin v karburátoru v důsledku odstředivé síly se nedostal do spalovacích prostorů válců. Nejúčinnějším způsobem, jak zastavit rotaci letounu bylo prudké přidávání a ubírání plynu, což byl u těchto letounů zpočátku, jak jsem uvedl, problém. Počet mrtvých osádek letounů po pádu při ploché vývrтке tuto skutečnost dokazuje.

ZVRAT

Je to akrobatický prvek, při které pilot převede letoun z horizontálního letu půlvýkrutem na záda a potom vybere pád letounu jako při přemetu. Předpokladem pro tento manévr je potřebná dostatečná výška, která je pro každý typ letounu jiná. Pilot může tento manévr například použít, jestliže se předním objeví náhlá překážka a nemá možnost ji přeletět.

VÝKRUT

Toto je častý a snadný akrobatický manévr, používaný při tzv. bojových obratech. Použitím křidélek a směrového kormidla provede letoun v horizontálním letu dvojitý obrat kolem své osy. Výkrut může být normální nebo sudový. K úspěšnému provedení však vyžaduje dostatečnou rychlost letounu a zkušenost pilota, aby letoun nepřivedl do vývrtky nebo zvratu. Při malé výšce to může být manévr s katastrofálními důsledky.

PŘEMET

Tato akrobatická figura patří pravděpodobně mezi nejsnazší. Pilot převede letoun z horizontálního letu do strmého klesání s nízkými otáčkami motoru, poté přitáhne knipl, dá motoru plný plyn a začne strmě stoupat, aby na vrcholu oblouku s přitážením kniplu převedl letoun opět do horizontální polohy. Tento prvek vyžaduje od pilota velmi dobrou orientační a prostorovou schopnost.

OBRÁCENÝ PŘEMET

Obrácený přemet je podle mého názoru nejtěžším prvkem letecké akrobacie. V okamžiku, kdy pilot vybírá střemhlavý let a je v pilotní kabině v obrácené poloze, účinky g (zemská přitažlivost) jsou tak velké, že má pocit, že bude z letounu doslova vyrván, oči lezou z důlků a překrvením mozku může dojít ke ztrátě vědomí. A v této situaci nesmí pilot ztratit rozvahu, musí udržet směr přemetu, vyvážit letoun těžký na ocas, vší silou odtlačovat knipl a v rozhodném okamžiku dát plný plyn, kterým motor vytáhne letoun po křivce do normální polohy.

Většina pilotů se tohoto manévru obávala. Je nesnadný a těžký. V našem letectvu ho poprvé provedl, a to hned třikrát po sobě, „král vzduchu“ štábní kapitán

Malkovský. Štábní kapitán Kňazíkovský při provádění tohoto akrobatického prvku ve stejném roce (1930) také zahynul.

SOUVRAT

Patří k poměrně snadným akrobatickým prvkům. Pilot převede letoun do strmého stoupání s ubráním plynu a na vrcholu, kdy už má letoun snahu se zastavit, vyšlápnutím směrového kormidla pravou nebo levou nohou otočí letoun s potlačením do původního směru letu. Nebezpečí hrozí spadnutí do vertikální nebo ploché vývrtky nebo pádu letounu po ocasu, pokud není manévr proveden včas.

PÁD

Seznámení s prvkem „pád“ je důležitý akrobatický cvik. Každý pilot se tak seznámí, jaká je hodnota rychlosti letounu, s nímž létá. Po ztrátě rychlosti může letoun automaticky spadnout do vývrtky. Pád je však prvek, který provádí řízeně pilot tak, že po ubrání plynu přitáhne výškové kormidlo a v okamžiku, kdy cítí, že se letoun chvěje nebo začne vibrovat, potlačí knipl a přidá plyn a letoun přejde do normálního letu.

**+Popisy letounů (siluety letounů jsou vyobrazeny v obrazovém materiálu).
Ponechávám na rozhodnutí vydavatele, zda je zařadit do knihy.**

**SEZNAM MRTVÝCH PILOTU, OSÁDEK LETOUNU
CIVILNÍCH OSOB**

Jméno	Rok úmrtí
A	
Andrášek Albert	24.10.1928
Antoš Václav	29.10.1918 (první katastrofa – Cheb)
Augustin Eduard	5.12.1935
B	
Bajer Werner	12.2.1936
Balata Bohumil	30.9.1936
Bartoš Antonín	24.12.1938
Bartoš Emanuel	9.9.1930 (por.let-. polní pilot)
Barth Vladimír	31.7.1925
Bartoněk Hynek	18.8.1932 (zemřel v nemocnici)
Bašus Stanislav	8.10.1936
Bayer František	23.2.1933
Bayer Werner	12.2.1936
Bazilevič-Kňážíkovský Ivan	11.10.1930 (zemřel při obráceném přemetu)
Bečka Josef	6.3.1930
Bednář Stanislav	22.9.1929 (zemřel v nemocnici)
Belza František	10.11.1938
Belza Václav	9.7.1922
Beneš Jan	17.7.1930
Beneš Otto	13..6.1926
Bělohlávek Antonín	15.5.1922
Bělohrad Jan	22 5.1930
Bican Václav	31.5.1927 (zahynul v Rumunsku)
Blábolil Josef	5.10.1937
Blatný Miroslav	18.11.1936
Bobek Jan	15.12.1937
Borovička Břetislav	1.8.1927
Böll ?	5.9.1929 (zemřel při srážce tří letounů)
Borusík Bedřich	29.1.1937 (poručík v záloze)
Bořecký Břetislav	15.7.1937

Brabenec Karel	13.8.1938	(kapitán v záloze)
Brádl Josef	6.9.1938	(zemřel v nemocnici)
Braun Vladimír	25.10.1924	
Brázda Břetislav	29.11.1928	(usmrčen vrtulí)
Brázda František	1938	(usmrčen křídlem letounu)
Brožek Karel	19.9.1931	(zemřel v nemocnici 27.9.1931)
Bruckner Vladimír	19.4.1933	
Bureš Břetislav	17.6.1925	
Bureš Jaroslav	21.1.1937	
Burian Jaroslav	28.6.1933	
Buršík Jaroslav	2.10.1933	

C

Cabalka Jaroslav	6.3.1930	(pokus o záchranu padákem)
Caisberger František	18.3.1930	
Cetl Marek	8.8.1933	
Cinibulk Josef	7.5.1928	

Č

Černý	13.8.1934	(desátník aspirant)
Černý Štěpán	13.8.1931	
Černý Václav	9.9.1929	
Černín Rudolf	8.8.1933	
Černošous Josef	7.8.1924	
Červený František	28.9.1929	
Červinka Alois	30.9.1925	
Čihák Josef	14.4.1935	(pilot v záloze)
Čírek Čestmír	27.11.1919	
Čtvrtečka ?	2.5.1932	(neúspěšná záchrana padákem)

D

Doležal Jan	14.3.1938	
Doležal Josef	23.3.1934	
Doležel Karel	11.3.1937	
Dostál Bohumil	23.9.1938	(strážmistr četnictva, vojenský pilot)
Dovolil Jan	10.1.1928	
Dragoun Karel	17.9.1935	
Dřímal ?	25.5.1930	
Dupal Karel	24.3.1925	(zemřel 24.4.1925)
Durdík Jaromír	27.9.1938	(zemře) 29.9.1938)

Đuraňa Justin 13.9.1933

E

Erban Ladislav 30.8.1938

Erben František (mechanik) 6.6.1937 (zabit křídlem letounu na zemi)

F

Fiedler František 12.10.1926

Fleissig Zdeněk 2.9.1926

Foltys František 23.7.1938

František (Frank) Filip 6.2.1925

Franko Jan 3.9.1938

Frýba Ladislav 22.5.1930 (poručík v záloze)

G

Gabzdyl Rudolf 28.3.1923

Gad'urek Josef 13.4.1931 (major gšt.)

Galinovský Tomáš 13.7.1924

Gungál Jaroslav 15.7.1937 (zemřel v nemocnici)

H

Hájek Jaroslav 24.12.1938

Hájek Josef 25.5.1934 (zemřel v nemocnici)

Hajný Václav 19.5.1938 (zahynul s větroněm MLL)

Hajtmr Jan 7.9.1928

Hála Václav 30.5.1931

Hanák Vojtěch 13.8.1934

Hánek Ferdinand 19.3.1921

Hanisch Rudolf 22.8.1935

Hanuš František 8.7.1937

Hassová Alenka 8.10.1933 (zahynula na letišti v Olomouci)

Hausknecht ? 8.4.1933 (pokus o úlet do ciziny ?)

Havelka Vít 14.6.1927

Havlík František 26.10.1928

Háza Václav 30.3.1931

Hekele Miroslav 9.6.1938

Heran Josef 1.5.1925

Heřman František 27.9.1938 (zemřel 28.9.1938)

Hess Otto 10.12.1931

Hezoun Kamil	7.10.1930	(údajně své těžké zranění přežil)
Hlavenka Bohumil	21.9.1934	
Hlbočan Viliam	23.1.1931	
Hoffmann Vilém	27.9.1928	(zemřel 4.10. v nemocnici)
Holčík Josef	12.2.1936	
Holoubek Josef	23.8.1926	
Holsta (Hlosta) Josef	9.1.1939	
Hon Karel	18.4.1934	
Honzík (Honzek) Ladislav	14.6.1927	
Horáček Karel	26.7.1937	
Horák Oldřich	24.9.1937	
Hospodka Antonín	9.11.1932	
Houz Václav	11.9.1924	
Hrazdíra František	24.9.1937	
Hrivík Viktor	20.7.1928	
Hrubín Karel	17.10.1921	
Hrubý Ferdinand	27.5.1922	
Hrubý Josef	10.12.1935	
Hustoles Karel	24.4.1933	(šéf reklamy fy Baťa)
Huťa František	26.7.1932	

CH

Charvát Augustin	19.9.1931	(zemřel v nemocnici)
Chládek Antonín	18.8.1931	
Chládek František	13.11.1925	
Chladil Adolf	3.3.1926	
Chmelař Josef	7.4.1932	
Chudoba Břetislav	10.11.1938	

I

Ištvánek František	4.11.1931	
---------------------------	------------------	--

J

Janhuba Jindřich	22.6.1928	
Jankových Josef	9.6.1938	
Jareš Bohuslav	20.3.1933	
Jaroš (Jarosch) Josef	27.10.1938	
Jelínek ?	10.5.1929	
Jireš Bohuslav	4.5.1932	
Jodas František	13.9.1929	
Jugovič Jovan	24.9.1926	(Srb, zavinil smrt štkpt. Kostrby)

K

Kabát Ladislav	15.12.1937	
Káral ?	8.8.1933	(mechanik letounu)
Kalkuš František	24.8.1925	
Kamenický Josef	15.7.1937	
Kapička Vladimír	26.3.1930	
Karbus Bořivoj	26.7.1937	(zemřel 29.7. v nemocnici)
Kaštil Vítězslav	31.7.1925	
Kavalec Arnošt	24.11.1938	(zemřel při zalétávání letounu B 35)
Kinský Václav	31.5.1927	(zemřel 1.6.v nemocnici)
Klatka Josef	16.5.1930	
Klimecký Zdeněk	3.6.1937	
Knapp Maxmilián	12.2.1936	
Kocábek Josef	14.5.1938	
Kocourek Jaroslav	19.7.1926	
Kohel Josef	4.7.1924	
Kolařík Karel	3.6.1927	
Kolín Bohumil	23.8.1923	
Koloc Miloslav	15.10.1937	
Komenda Vincenc	1.8.1924	
Komorous Rudolf	9.1.1939	
Konečník František	7.4.1932	
Kopáček Michal	23.8.1926	(také Kopacsik, Kopačik)
Korecký Arnošt	28.11.1932	
Kostrba Jindřich	24.9.1926	(zemřel ne vlastní vinou)
Košťál Karel	21.8.1933	
Kouba Karel	2.10.1933	
Kovář Jindřich	18.8.1937	
Koželuh Vladimír	17.10.1921	(zemřel v nemocnici)
Krajčo Jaroslav	1.5.1925	
Krajec Jaroslav	1925	
Krájíček Jaroslav	10.7.1929	
Král František	18.7.1934	
Král Jan	23.7.1938	
Krauz Ludvík	19.2.1930	(údajně havárii přežil)
Krechler Jiří	13.5.1938	
Kropáček Jan	26.3.1930	
Krumer Josef	15.2.1938	
Křečan František	18.7.1924	
Kříha Vojtěch	6.3.1930	
Kubík Vilém	14.4.1935	

Kudela Bohuš	2.8.1926	
Kudrna Stanislav	9.11.1932	
Kukla ?	10.5.1929	
Kulásek Čeněk	24.8.1928	
Kulík Mário	22.8.1935	
Kunert Oldřich	9..2.1928	
Kupský František	28.5.1929	<i>(zemřel na následky zranění)</i>
Kužel ?	21.9.1933	<i>(/neotevřel se mu padák)</i>
Kvapil Oldřich	30.9.1925	
Kyjovský Václav	10.1.1928	

L

Laššek Karel	8.3.1932	
Lázník Julius	21.10.1928	
Lehký Josef	22.10.1927	<i>(údajně havárii přežil)</i>
Lepař Vladimír	25.11.1919	
Lhota Zdeněk, JUDr.	8.10.1926	<i>(npor. v záloze, zahynul v Itálii)</i>
Lipko Ivan	23.8.1938	
Lorenc Ludvík	7. 5.1936	
Löffler Alfred	22.11.1938	
Lukacovič Julius	20.11.1938	

M

Makula Václav	23.7.1926	
Malík Václav	27.7.1932	
Malina Milan	1935	<i>(údajně zemřel)</i>
Malkovský František	8.6.1930	<i>(„král vzduchu“ - Karlovy Vary)</i>
Manhalter Karel	24.1.1927	
Manhart František	3.6.1927	
Maňák Antonín	13.7.1938	
Marhold Jaroslav	5.10.1937	
Martínek František	6.7.1938	<i>(zahynul s letounem Zlín XII)</i>
Maršálek Jindřich	24.1.1938	
Matějček Antonín	8.7.1937	<i>(zemřel po převozu do nemocnice)</i>
Matějka ?	6.3.1930	
Mayer (Meier) Jaroslav	14.7.1932	
Medonský Josef	9.6.1938	
Michálek František	10.1.1933	
Mihola Arnošt	13.1.1931	
Milota Karel	8.5.1931	
Mikulášek ?	1.8.1927	<i>(katastrofu údajně přežil)</i>

Mikulec Josef	2.5.1932	(zemřel po převozu do nemocnice)
Minarik Štefán	2.8.1926	
Mikšík Vilém	2.9.1926	
Mlejnek Josef	4.8.1931	
Molčan Heřman	8.10.1936	
Morkus František	24.4.1933	
Motyčka Rudolf	23.6.1938	
Mravec Gejza	2.5.1932	
Mrázek ?	20.8.1937	
Mudra Emil	5.12.1935	
Munzar Bohumír	6.6.1922	
Musil František	18.8.1932	

N

Najman František	20.2.1924	
Nálevka Miroslav	18.11.1936	
Navrátil Miloš	21.10.1928	
Netolička Jan	4.10.1919	
Něgovan Eugen	24.9.1926	(Srb, pplk., osádka Jugoviče)
Němeček Karel	13.8.1934	
Němeček Vladislav	30.7.1935	(pilot čs.aerolinií)
Niesner Josef	28.6.1933	
Nosek Jaroslav	4.5.1929	
Novák Josef	18.7.1934	
Novák Josef	30.3.1931	
Novák Stanislav	2.8.1921	
Novotný Miloslav	10.6.1931	

O

Odehnal Vladimír	4.5.1929	
Ochrana Jan	27.4.1926	(zemřel ve franc. nemocnici 5.9.)
Opočenský ? (mechanik)	16.5.1924	(letěl na rozkaz štkpt. Šlégra)
Ošřádal Václav, ppor.Ing.	30.8.1937	
Ovčařík Josef	4.2.1937	

P

Pacák Antonín	5.12.1936	
Pajtáš Ondrej	17.8.1934	
Pálek Václav	28.8.1926	
Pánek Jaroslav	25.5.1934	(zemřel v nemocnici 19.8.)

Pátek Karel	27.10.1938	
Pekárek ?	5.9.1929	
Pelikán ?	2.5.1932	
Peřina Václav	Data chybí	
Pešek Josef	17.9.1930	
Petrásek Vladimír	31.3.1924	
Petržila Bohuslav	22.1.1934	
Pích Oldřich	8.6.1925	
Pikner Josef	27.9.1938	
Písařík Bedřich	21.1.1937	
Plechatý Josef	4.2.1937	
Podlipský Josef	13.10.1924	
Podzemný František	7.4.1924	
Pohanka Václav	5.8.1938	
Pohl Vilém	24.6.1932	
Polák Jan	21.8.1933	
Polakovič Vojtěch	27.8.1938	
Polanecký Rudolf	27.8.1922	
Pospíšil František	21.8.1936	
Pospíšil Josef	8.2.1923	
Pospíšil Josef	13.8.1931	
Potůček Antonín	1.9.1923	(voj. prez. služby- černý pasažér)
Potůček Vladislav	20.7.1932	
Pöllich Kristina	3.8.1937	(zahynula u pol. let. v Chýši)
Preisler Walter	4.5.1932	
Princ Jan	25.5.1920	
Procházka Josef	5.9.1936	
Provazník Václav	27.11.1919	
Průdek Klement	24.3.1938	
Přikryl Zdeněk	25.6.1935	
Pták Vojtěch	29.8.1932	
Puchold Josef	18.3.1920	
Punčochář Pavel	3.4.1934	

R

Rambousek Josef	18.5.1928
Rejchl Josef	9.8.1938
Reis Oldřich	30.5.1938
Rejtar Jan	3.6.1937
Rendl Emil	17.7.1930

Ribola Rudolf	23.5.1938
Richter Vilibald	27.8.1938
Roháč Antonín	3.6.1927
Rozehnal Bohumír	6.2.1925
Rozhon Bohuslav	16.8.1937 (zemřel v nemocnici)
Růžička Alois	19.5.1937
Růžička Josef	12.2.1936
Rys Miloš	23.7.1938
Rys Vlastimil	23.6.1938

Ř

Řeha Josef	27.9.1938
Řepka Josef	19.3.1921

S

Santholzer Robert	18.11.1936
Sedlář Josef	1930
Selnar Antonín	5.9.1929
Serbousek Josef	4.7.1928
Sieger Vilém	4.7.1928
Sirový Josef	20.11.1938
Skalka Martin	23.7.1929 (pilotní žák – Cheb)
Skalka Martin	22.8.1935 (rtn.v dsl.-Hr.Králové)
Skořepa Josef	20.4.1929
Skrejšovský Vladimír	25.10.1924
Slabý Zdeněk	23.8.1938
Sláma Bedřich	23.1.1931
Sláma Otakar	24.1.1938
Slezáček Karel	13.6.1932 (zahynul Jugoslávii)
Slovák Josef	1.9.1923
Smetana Karel	2.7.1921
Smetana Robert	6.2.1935
Snižek Josef	3.5.1937 (pokus o záchranu padákem)
Sodomka Josef	1.9.1931
Souček Alexandr	23.5.1938 (zemřel 3.9.1931)
Souček František	22.5.1924
Souhrada Alexandr	23.5.1938
Soukup Bedřich	13.8.1938 (s ČSA v Německu)
Soukup Ferdinand	4.10.1919
Soukup Martin	6.9.1929
Sokolovský Eduard	19.2.1930
Stehlík Jaroslav	20.7.1938

Stein ?	/ 4.8.1931	(desátník, polní pilot)
Stejer Jan	18.11.1936	
Straha Jan	22.9.1927	
Stránecký Karel	21.9.1934	
Stránský Josef	23.9.1938	
Strnad František	3.4.1934	
Sulke Josef	8.2.1937	
Svárovský Josef	25.2.1933	
Svoboda Rudolf	8.3.1932	(zemřel 10.3.1932)

Š

Šafařík Otto	4.2.1937	
Šála Jaroslav	20.7.1938	
Šebesta Josef	13.7.1938	
Šimák Vladislav	18.3.1930	
Šimek Jaroslav	20.8.1.937	(zemřel 22.8.)
Šimon Jan	10.6.1931	
Škodáček Jan	4.5.1929	
Šmíd Josef (mechanik)	6.2.1935	(zahynul s pilotem Smetanou)
Šmíd Stanislav	18.8.1931	
Šneberger František	8.5.1931	
Šotola Jaromír	25.10.1938	(zabit maďarským stíhačem)
Špaček Antonín	15.5.1922	
Špička František	23.7.1938	
Štefan Oldřich	9.8.1935	
Štěpán Antonín	3.7.1936	
Štěpán Josef	/ 27.8.1938	
Štěpán Vladimír	12.2.1931	
Švára Gustav	24.2.1920	
Švestka Jan	10.11.1938	(zemřel 2.12. v nemocnici)

T

Talárek Alois	9.6.1938	
Tálský Narcis	30.3.1927	
Tarantík Vratislav	24.8.1925	
Tichý Emanuel	5.6.1938	(na voj.cvič. s letounem T-131)
Tkadlec Karel	20.11.1923	
Tomiška Josef	8.9.1937	
Tomeš Vladimír	19.7.1926	
Tomíška Josef	26.6.1934	(pilot ČSA, býv.voj.pilot)
Touš Václav	27.10.1933	(zahynul při zkušebním letu)

Touše (Touš) František	28.8.1926
Truc Alexandr	12.3.1926 (tovární pilot, npor.v záloze)
Tyburec Stanislav	30.3.1933
Ťuk Zdeněk	2.6.1935

U

Uhlíř Josef	17.3.1934
Uhlíř Leopold	15.2.1938
Urban František	16.3.1931
Urban František	15.2.1938
Urban Karel	7.8.1929

V

Vaculík Jan	24.8.1932
Vajdák Agustin	7.7.1928
Válek Vladimír	18.8.1937
Valenta Jan	1.8.1924
Valenta Jiří	20.7.1928
Valentová Františka	18.9.1934 (zahynula s pplk. Zeleným)
Valeš Antonín	16.12.1926 (zemřel v nemocnici)
Váňa Josef	8.6.1925
Váňa Norbert	14.5.1937
Vaněk Martin	11.4.1924
Vávra Jan	22.7.1936
Vávra Josef	1925
Večeř František	19.5.1936
Vičár Josef	25.6.1935
Vojáček Josef	9.7.1928
Volejník Rudolf (civilní mechanik)	8.10.1926 (zahynul Dr.Lhotou v Itálii)
Voleman ?	21.9.1933 (zemřel v nemocnici 23.9.)
Vomáčka Jan	30.7.1937
Vondráček Bořivoj	1.6.1938
Vondrášek Jaroslav	18.7.1924
Vymětalík Antonín	21.2.1939
Vyskočil Václav	24.1.1938

W

Wágner František	4.2.1938
Weinschauer ?	16.3.1931
Wigura Stanislaw	11.9.1932 zahynul s por.Zwirkou
Wincor Josef	30.7.1936 (mechanik ČSA)

Z

Zábranský Antonín	17.6.1925	
Zajac Vojtěch	27.8.1938	
Zach Václav	30.8.1938	
Zelený Milan (major)	9.6.1932	<i>(údajně těžké zranění přežil)</i>
Zelený Milan (podplukovník)	18.9.1934	<i>(zahynul s F.Valentovou)</i>
Zetek Josef	20.7.1928	
Zounek Jan	6.4.1934	<i>(sebevražda s letounem?)</i>
Zýka Karel	15.2.1938	
Zwirko	11.9.1933	<i>(por., zahynul s Ing.Wigurou)</i>

Ž

Žák Artur	4.7.1924
Žák Jan	4.2.1938

Pozn.: V seznamech zahynulých pilotů se vyskytuje jméno Karel Brabenec, nar.roku 1895, odvodní ročník 1912. O jeho osudu jsem nenašel žádné údaje.

DOSLOV

Od událostí, které jsem popsal, uplynulo 70 až 90 let. Proto patří všem, kteří se o zachování materiálů z těchto let starali a pečovali o ně, velký dík. Je proto i překvapující, jak mnoho se jich zachovalo a často ve velice dobrém stavu, když si uvědomíme běh času – okupace, válka, období komunismu a tzv. revoluce v roce

1989 a povodeň v roce 2002. A také došlo k dělení materiálů při rozpadu Československa, takže část jich je v Čechách a na Moravě, zbytek na Slovensku. Také někde se musí nacházet tzv. Plukovní kroniky.

Pokud se mi podařilo seznámit se a prozkoumat všechny dostupné materiály o leteckých nehodách a leteckých katastrofách a porovnat je s tzv. Osobním věstníkem Ministerstva národní obrany a s dalšími materiály, uloženými na různých místech, jakož v různých publikacích, novinách a člancích,, dospěl jsem k číslu 399 osob, které od roku 1918 až do roku 1939 zahynuly nejen s činností československého vojenského letectva. Patří mezi ně piloti, střelci, pozorovatelé, prostě členové osádek, mechanici, zkušební a tovární piloti, piloti četnické hlídky, ale i černý pasažér, pokus o úlet, piloti zemřelí při pilotáži větroně nebo civilního letadla a i 2 piloti Československých aerolinií, které jsem taktéž uvedl, protože pocházeli z řad vojenského letectva.. A musím k tomu dodat, že úmrtí některých z nich jsou sporná, protože o tom, zda později zemřeli na následky zranění či nikoliv, jsem nenalezl žádné důkazy. A také se objevuje v rozmezí dvou let stejné jméno, nejprve major a potom podplukovník Milan Zelený. Jestli se jedná o stejného pilota, který vyvázl ze spárů smrti v roce 1932 aby potom zahynul při vyhlídkovém letu v roce 1934, je sporné.

Také jsem našel jména tři pilotů, údajně zemřelých na následky katastrof. Protože jsem však v žádných dalších materiálech nenašel dobu, místo ani typ letounu, s nimž tito tři piloti údajně zahynuli, nezahrnul jsem jejich jména do seznamu mrtvých. A to může být i jedna z okolností, ve které se počty zahynulých pilotů, osádek či osob rozcházejí.

A aby byl výčet úplný, musím se zmínit o pěti osobách ženského pohlaví, dvou dívkách, dvou slečnách a jedné dospělé ženě. A nepochybuji, že v rámci letectva zahynuly i další osoby, důstojníci, rotmistři nebo vojáci prezenční služby, ale mimo souvislost s leteckou činností a s létáním. Přesto ale chci upozornit čtenáře, že tato čísla nemusí být přesná a vyčerpávající a že další badatelé, kteří se budou touto tematikou zabírat, objeví nové a další dokumenty, které povedou k jejich upřesnění.

Jak příklad uvádím, že podle materiálu, zpracovaného ve Vojenském ústředním archivu od roku 1918 až do roku 1937 zahynuly při katastrofách 274 osoby. Když jsem tato čísla zkoumal podle dostupných archivních protokolů, dospěl jsem v některých letech k jiným údajům. Nechci a nemohu tvrdit, že tato čísla nejsou správná, ale autor i já jsme možná vycházeli z různých podkladů. A když k tomuto číslu připočtu 61 osob (56 v roce 1938 a 3 v roce 1939), dospějeme k počtu smrtelných událostí 333! Ale já jich uvádím 399, což je o 66 osob více a v tom může být badatelská chyba.

A aby nebyl čtenář uváděn v omyl, uvádím jednotlivá čísla zahynulých osob tak, jak jsem je při zpracování materiálů z archivu a z jiných publikací získal:

-pilotů a osádek letounů

366

-cizí státní příslušníci (2 Poláci a 2 Srbové)	4
-vojáci prezenční služby	6
-členové četnické hlídky	2
-zaměstnanci ČSA (piloti a mechanici)	4
-civilní mechanici	3
-tovární, zkušební a zalétávací piloti	3
-pokus o úlet do zahraničí	1
-smrt v civilním letounu	2
-sebevražda s letounem	1
-zahynulé děti a ženy	5
-nejasnosti s úmrtím (pplkZelený a další 3)	4
-údajně přeživší piloti a pozorovatelé	3
Celkem	404 osoby

Rozdíl je celkem 38 osob. Porovnáme-li toto číslo s předcházejícím, lišíme se pouze o jednu osobu a to může být např. major(podplukovník) Milan Zelený, jehož jméno se během dvou let vyskytuje dvakrát. Proto, i když nelze s určitostí toto číslo potvrdit, zahynulo v letech 1918 až 1939 366 letců, protože zemřelého pozorovatele po zákeřném útoku maďarského stíhač na československém výsostném územím v roce 1938 musím přičíst ke ztrátám. Znovu dokládám, i když o tom nikde nejsou důkazy, že tento maďarský pilot za dva roky údajně zahynul ve 2.světové válce. Pro pamětníky tohoto zbabělého útoku uvádím, že onen maďarský pilot se jmenoval nadporučík László Pankrácz a že svůj zbabělý dožil po válce údajně v Argentině. A na konec opět otázka, která se vnucuje od počátku – k čemu a proč to vůbec bylo? Proč muselo zemřít tolik mladých lidí?

Domnívám se a přál bych si, aby se tato kniha stala mementem i poučením pro budoucnost. A proto na závěr prosím čtenáře, i když mezi jmény nenajdou žádné známé nebo příbuzné, aby všem těmto mrtvým věnovali v zamyšlení tichou vzpomínku. A proto jsem také tuto knihu napsal jako připomínku těm, o nichž se až dosud nemluvilo a nepsalo, protože to nebylo v tak zvaném „veřejném zájmu“.

Prameny a použitá literatura:

Doubek Oldřich : Ikarové bez legend a báj

iHistorie vojenství, č.2/2008- Dr.Minařík a Mgr.Šrámek: Čs.voj.let. v mnich.krizi

John Miloslav: Vznik čs.letectva v r.1918 -1920

John Miloslav: Československé letectvo v roce 1938

Kaše Jan-Pirič Vladimír: Stíhací letadla 1.světové války v Československu

Kubec Václav: Motory zní vzduchem

Kulič Evžen: U letectva je krásně

Národní knihovna Praha: Knihy, dokumenty a novinové články

Plachý Jiří: Nástin personálních ztrát Československé armády v době od 21.května 1938 do 31.března 1939

Rajlich Jiří – Sehnal Jiří: Československé letectvo 1918 – 1920

Rajlich Jiří - Sehnal Jiří: Vzduch je naše moře

Schneider Dušan: Osudy letců

Šorel Václav a kolektiv: Češi a Slováci v oblacích

Šrámek Pavel: Ve stínu Mnichova

Valenta Jiří: S vrtulí na srdci

Vojenský historický ústav: Letecké předpisy

Vojenský ústřední archiv: Materiály „Letecké katastrofy 1918-1939“

Fotografie československých generálů otištěny s laskavým souhlasem pana Dr.Jiřího Rajchla (VHÚ) z jeho archivu

Poděkování.

Aby tato kniha mohla vzniknout a abych mohl ukázat našim čtenářům kus historie československého vojenského letectva, musím poděkovat zejména náčelníku Generálního štábu Armády České republiky, armádnímu generálovi Ing. Vlastimilu Pickovi.

Bez souhlasu a porozumění pro moji snahu, plukovníka mgr. Josef Žikeše, ředitele Vojenského Ústředního Archivu v Praze bych nemohl týdny prohlížet a studovat zažloutlé, někdy neúplné a často i poškozené dokumenty a fotografie leteckých katastrof, pečlivě a s odbornou kvalitou uložené písemnosti, z nichž se některé byly vyhotoveny až před devadesáti lety. Plukovník magistr Žikeš mi vycházel všemožně vstříc a patří mu stejně, jako jeho spolupracovníkům, panu mgr. Urminskému, prom.historičce paní Aleně Jiráskové a mgr. Zuzaně Pivcové, můj dík.

Velkou pomoc při hledání v archivech Vojenského historického ústavu, Ústavu pro studium totalitních režimů a v Národním archivu mi věcně a obětavě pomohl Dr.Prokop Tomek. A také musím poděkovat anonymním pracovníkům Národní knihovny v Praze, kteří laskavě, rychle a nezištně mi opatřili všechny materiály pro tuto knihu, o něž jsem je požádal.

Zázemí pro pobyt v Praze mi poskytl nezištně plukovník v.v. Ing.Drahomír Drábek.

Bez mojí ženy, která mne „osvobodila“ od veškeré práce v rodině a v domácnosti bych se nemohl po tak dlouhou dobu věnovat této práci, kterou, jak doufám, přijmou čtenáři s pochopením a zájmem. A aby výčet mých díky byl úplný, připojuji poděkování svým synům, občanům Spojených států amerických, Alešovi a Tomášovi, kteří mně poskytovali materiální pomoc a po celou dobu se aktivně zajímali o průběh mé literární činnosti.

Za napsanou předmluvu děkuji svému dlouholetému příteli, pilotovi, plukovníkovi v.v. Dr. Jaroslavu Sýkorovi.

Redakční poznámka (podle Vašeho zvážení):

Ing.Zbyněk Čeřovský byl v krizové době roku 1968 náčelníkem štábu 30.stíhacího bombardovacího leteckého pluku a současně zástupcem velitele letiště v Hradci Králové v hodnosti podplukovníka letectva.

Protože odmítl okupaci a pomoc okupačním vojskům, ani nepodepsal souhlas s okupací, byl na podzim roku 1968 odvolán z této funkce a přemístěn na štáb 34.stíhací letecké bombardovací divize v Čáslavi. V roce 1970 byl jmenován náčelníkem štábu přehlídkové formace československého letectva v květnu t.r. a hned poté mu byl zakázán přístup na letiště a byl převelen do tzv. dispozice s polovičním platem. Jeho žádost o propuštění z armády byla odmítnuta, ale v zápětí z ní byl propuštěn.

Poté, co podepsal Chartu 77 byl degradován, zbaven vyznamenání a počátkem osmdesátých let obviněn z podvracení republiky (§ 98) a podezření ze špionáže ve prospěch západních mocností (§105). Po odpykání trestu (30 měsíců) byl s celou rodinou v rámci akce StB ASANACE vyhoštěn z republiky. Po návratu do vlasti v roce 1990 mu byla navracena hodnost a vyznamenání, povýšen do hodnosti plukovníka, ale plně rehabilitován do dnešních dnů ve skutečnosti nebyl.