

LETADLA ZRAZENÉHO NEBE

Martin
Čížek

Československá vojenská letadla
v roce 1938



Letadla zrazeného nebe

Československá vojenská letadla v roce 1938

Martin Čížek

NAŠE VOJSKO
2015

Copyright © 2015 by Martin Čížek
Cover © 2015 by Q point Praha
Layout © 2015 by Martin Čížek
Czech edition © 2015 by NAŠE VOJSKO, s.r.o.
All rights reserved

ISBN 978-80-206-1577-0

Obsah

Úvod	7
Označování vojenských letadel	10
Organizace československého letectva v roce 1938	14
Aero A.11/A.211	41
Aero AP.32/APb.32	46
Aero A.35	51
Aero A.38	54
Aero A.100	57
Aero Ab.101	62
Aero MB.200	68
Aero A.230/A.330	75
Aero A.300	78
Aero A.304	82
Airspeed AS.6 Envoy	86
Avia Bš.21/B.22	90
Avia Ba.33	94
Avia B.34	98
Avia B.35	101
Avia B.71	106
Avia Ba.122/Bš.122	112
Avia B.158	117
Avia B.534/Bk.534	119
Avia/Fokker F.VII	129
Avia/Fokker F.IX	132
Beneš-Mráz Be.50/Be.150	136
Beneš-Mráz Be.51	140
Beneš-Mráz Be.60	143
Douglas DC-2/DC-3	146
Letov Š.16/Š.616	150
Letov Š.31	154
Letov Š.39/Š.139/Š.239	157
Letov Š.50	160
Letov Š.128	163

Letov Š.218	167
Letov Š.328/Š.528	170
Praga E.39	184
Praga E.41/E.241	188
Praga E.51	192
Praga E.114	196
Savoia-Marchetti S.M.73	199
Škoda D.1	202
Tatra T.131	206
Tatra T.201	209
Zlín Z.12	212
Československé letecké motory	216
Výzbroj a výstroj československých vojenských letadel	230
Závěr	236
Tabulka použitých zkratk a pojmů	242
Seznam pramenů a literatury	243

Úvod

Čtenáři se dostává do rukou kniha, která začala vznikat v roce 2004, kdy Jiří Fidler přišel s nápadem vytvořit obšírnou práci o organizaci a výzbroji československého letectva v době branné pohotovosti státu na podzim 1938. Přestože jsme v následujících třech letech z archivních fondů získali množství zajímavých materiálů, tento projekt se bohužel nepodařilo dovést do zdárného konce v takové podobě, jak bylo původně plánováno. Na několik let se Jiří Fidler odmlčel a následně vydal encyklopedii *Na zrazeném nebi*, která se ve slovníkových odkazech zabývá československým vojenským letectvem za branné pohotovosti. Doufám, že se moje kniha s Fidlerovou encyklopedií vzájemně dobře doplňují.

V původním projektu jsem měl za úkol vytvořit text zaměřený především na leteckou techniku a její použití v československém letectvu. Tato část rukopisu se stala základem pro knihu, kterou držíte nyní v rukou. Původní text byl rozšířen, především o použití jednotlivých typů letadel po rozbití Československa, aby si čtenář mohl vytvořit obraz, do jaké míry byla tato technika důležitá pro válečné úsilí Německa a jeho satelitů v 2. světové válce. Text jsem doplnil 96 vlastními kresbami letadel a více než 400 fotografiemi z archivů Našeho vojska, Bohumíra Kudličky a svého.

V první kapitole je vysvětlena problematika označování československých vojenských letadel v roce 1938. Následuje kapitola, která čtenáři podává základní přehled o organizaci československého letectva k 1. září 1938 a po mobilizaci.

Do knihy jsem zařadil všechny typy letadel, jež se nacházely ve výzbroji československého letectva, byly zakoupeny z prostředků MNO nebo s jejichž mobilizací se v případě války počítalo pro vojenské letectvo. Doplnují je prototypy, které byly v roce 1938 z hlediska letectva perspektivní. Naopak nejsou uvedeny typy, které náležely do stavu VTLÚ, ale již se s nimi nepočítalo pro sériovou výrobu ani další použití, mimo testování. Jedná se tedy o pět desítek typů, od nejznámějších, které tvořily páteř československého letectva, jako jsou Avia B.534 a Letov Š.328, přes cvičné (například Avia B.122, Praga E.39 a E.241) až po dopravní, u nichž se počítalo s jejich militarizací (například Airspeed AS.6 a Savoia-Marchetti S.M.73), a letadla aeroklubů určená pro kurýrní službu (například Beneš-Mráz Be.50 a Zlín Z.12). Letadla jsou řazena abecedně podle výrobce a následně podle typového čísla, bez ohledu na písmeno použité v celém typovém označení.

Na text o typech letadel navazují kapitoly o československých leteckých motorech, které je poháněly, a o výzbroji a výstroji, které v době mobilizace byly pro československá letadla připraveny.

Poznámky pod čarou odkazují na zdroje, z nichž je možné získat další informace. Jedná se pouze o výběr; více zdrojů uvádí Seznam pramenů a literatury na konci knihy.

Chtěl bych poděkovat všem autorům, kteří se věnovali československému letectvu a letadlům přede mnou, jejichž vydaných knih a článků jsem mohl použít ve své knize (jsou uvedeni v Seznamu pramenů a literatury). Jsem vděčný autorům těchto publikací za práci, kterou při bádání o historii československého letectva odvedli.

Díky studiu archivních zdrojů se mi podařilo přidat i několik dalších střípků do mozaiky událostí, kterou se s odstupem času snažíme složit. Jako příklad jednoho takového fragmentu mohu uvést následující: Nezachovala se část dokumentů o prototypu bombardéru A.300 a v žádné z publikovaných prací, které jsem použil, není uvedeno, kdy byl zalétán. V materiálech připravených III. odborem MNO pro audienci u prezidenta dr. Edvarda Beneše konanou 24. dubna 1938 je uvedeno, že prototyp A.300 byl přistaven továrnou Aero na letiště k záletu 20. dubna 1938...



Aero A.100 od 64. letky Leteckého pluku 3 při snímkování



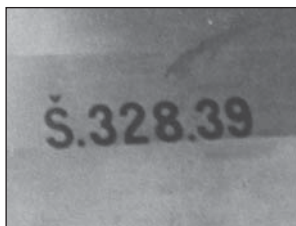
Označování vojenských letadel

Podoba psaní typového označení československých vojenských letadel nebyla po celou první republiku jednotná. Rozdíly panovaly nejen v označení výrobcem (například Avia zprvu používala „BH“, později „Av“) a armádou (pro typy továrny Avia bylo určeno písmeno „B“), ale jednotný způsob zápisu označení typu se nevyskytoval ani v oficiálních dokumentech vojenských jednotek ani ministerstva národní obrany. Pouze byla stanovena písmena (zkratky) označující výrobce a typové číselné označení. Také se měla v dokumentech uvádět výrobní čísla jednotlivých letadel. U některých typů došlo k přiřazení písmena za zkratkou výrobce pro označení podverze – při použití jiného motoru (A.101/Ab.101) – nebo pro určení použití typu, například noční verze (Bn.534), školní (Bš.21) atp. Další výjimkou byly licenčně vyráběné typy, které dostaly jinou zkratku, například pro letadla firmy Fokker to bylo písmeno „F“ a pro Bloch písmena „MB“. A zároveň zde vznikla výjimka, kdy zakoupené původní Tupolevy SB-2 i jejich licenční kopie dostaly označení „B.71“.

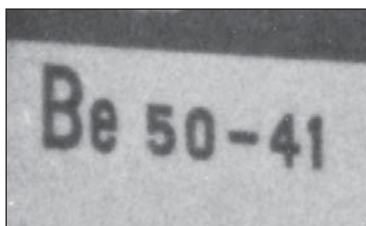
Avšak dlouho nebylo sjednoceno, jak tyto jednotlivé části typového označení a sériového čísla od sebe oddělovat. Proto je možné setkat se v oficiální korespondenci, rozkazech a dalších úředních dokumentech s mnoha různými podobami zápisu, například:

B.534.88	B-534.88	B534 - 88
B.534-88	B-534-88	B - 534.88
B 534 88	B534.88	B - 534-88
B 534.88	B534-88	B - 534 - 88
B 534-88		

NAHOŘE: Letadla cvičné letky Leteckého pluku 1. Na této fotografii je dobře patrné, jak se lišila písmena a čísla kódů



Ukázka typového označení Letovu Š.328.39



Jiný způsob zápisu typového označení, verze a sériového čísla používala firma Beneš-Mráz



Typ a sériové číslo na trupu Pragy E.39.88

Nežřídka se stalo, že se střídaly způsoby zápisu i v jednom dokumentu.

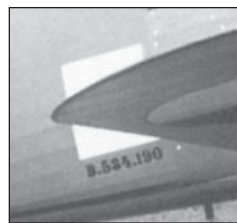
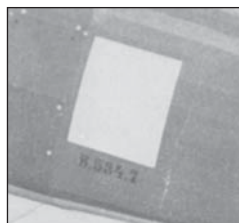
Z důvodu utajení vydalo 28. června 1938 MNO výnos č. j. 36 437 Dův.-III/3, ve kterém nařizovalo uvádět označení výrobce a typu a sériové číslo na místech neseznamovatelných, například na vnitřní straně vstupních dvířek, u jednotlivých součástí tak, aby po smontování nebyla viditelná, případně pouze drobným písmem na nenápadném místě.

Tímto výnosem byl také zaveden způsob psaní výrobce, typu a sériového čísla; po zkratce výrobce a za typovým číslem měla následovat tečka. Přes toto nařízení se dále v úředních dokumentech objevovaly různé způsoby psaní typového označení.

Pro sjednocení se v této knize uvádí typové označení a sériové číslo dle tohoto výnosu.

Kódy dle výrobce používané vojenským letectvem:

A	Aero
B	Avia
Be	Beneš-Mráz
D	Škoda (licenční Dewoitine)
E	ČKD-Praga
F	Fokker (stroje zakoupené u výrobce i licenčně vyrobené v ČSR)
MB	Bloch (prototyp zakoupený u výrobce i licenčně vyrobené stroje v ČSR)
Š	Letov (Vojenská továrna na letadla)
T	Tatra
Z	Zlín



Typové označení a sériová čísla na stíhačích Avíích B.534.7, 190 a 195

Dalším způsobem označení vojenských letadel byly plukovní znak, kód letky (dále v textu o organizaci jsou uvedena jim přiřazená písmena) nebo VLU (písmeno „C“) a VTLÚ (písmeno „S“) a číslo stroje v rámci letky. Přesné rozměry a provedení měly určeny plukovní znaky. Podoba písmen a podoba čísel se lišily: záleželo na použitých šablonách a jejich tvůrcích. Pevně bylo dáno pořadí jednotlivých částí označení: ve směru letu (nejblíže k přídí) se nacházel znak pluku, následovalo písmeno letky a číslo stroje v rámci letky. Proto se na levé straně trupu kombinace písmene a čísla jevila například jako „M8“, na pravé jako „8M“. Avšak také zde docházelo k výjimkám, ať již vědomým, nebo z nedbalosti.

Podle rozkazu z 22. srpna 1938 byly na letadlech zamalovány plukovní znaky. U některých letek došlo i k odstranění písmen a čísel na trupu a byly nahrazeny geometrickými obrazci různých barev.

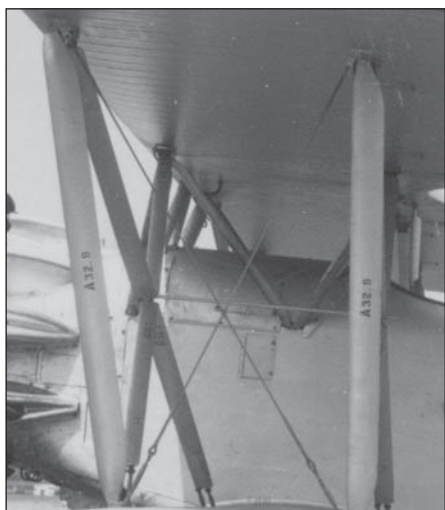
Jelikož se jednotlivé letouny různě přesunovaly mezi letkami, pluky, sklady a opravami, docházelo často ke změnám plukovních znaků a kódových označení na trupu. Jeden letoun tak za svoji kariéru mohl mít několik těchto kódů a zároveň několik různých letadel mohlo mít stejný kód. Problémem je, že v drtivé většině dokumentů se uvádí pouze typ a výrobní číslo, ne kódové označení. Plukovní znak a letka se dají podle příslušnosti přiřadit na základě dokumentů jednoduše, pokud se nejednalo o dočasnou zápůjčku, kdy se kódové označení neměnilo. Avšak jednoznačné určení čísla v rámci letky je většinou možné pouze pomocí fotografie. A je jisté pouze pro dobu pořízení této fotografie, protože následně mohlo být letadlo předáno jiné letce, uskladněno nebo poškozeno a posláno na opravu... Bohužel, velmi často nelze zároveň vyčíst z fotografie také sériové číslo daného stroje.



Příklad zápisu typu a sériového čísla pod křídlem Be.60.17



Příklad pořadí znaku pluku, písmena letky a čísla stroje na pravé a na levé straně trupu



Jedna z podob typového označení a sériového čísla na trupu a na vzpěrách letadel firmy Aero (A.32.9)

Organizace československého letectva v roce 1938



Doktrína československého letectva vycházela z francouzské koncepce, která předpokládala poziční obranu a nepočítala s rozhodující úlohou bombardovacího letectva (jako například Douhetova teorie). Letectvo mělo především plnit úkoly ve spolupráci s pozemními útvary. Velká váha se přikládala průzkumu, jak přímo na bojišti, tak v týlu nepřítele. Výraznou úlohu mělo také sehrát stíhací letectvo, které ve spolupráci s protiletadlovým dělostřelectvem mělo bránit vlastní vojska i týl před nepřátelskými nálety.

V roce 1938 československé vojenské letectvo řídil III. odbor ministerstva národní obrany se čtyřmi podřízenými odděleními:

Oddělení III./1 (letecké) sídlilo v Praze; v jeho čele stál brigádní generál Ing. Alois Vicherek. Součástí byly kancelář přednosty oddělení a skupina organizační, operační, výcviková a povětrnostní.

Oddělení III./2 (obranu proti letadlům) sídlilo v Praze; v jeho čele stál brigádní generál Karel Hašek. Součástí byly kancelář přednosty oddělení a skupina dělostřelecká a technická.

Oddělení III./3 (letecko-materiální) sídlilo v Praze; v jeho čele stál generál technické zbrojní služby letectva Ing. Jaroslav Kejla. Součástí byly kancelář přednosty oddělení a skupina všeobecná, leteckých draků a leteckých motorů.

Oddělení III./4 (letecko-hospodářské) sídlilo v Praze; v jeho čele stál plukovník Otakar Sviták. Součástí byly kancelář přednosty oddělení a skupina evidenční a finanční.

K 1. lednu 1938 sloužilo v československém letectvu celkem 2153 výkonných letců: 1101 pilotů, 734 pozorovatelů, 272 leteckých střelců a 56 pozorovatelů zbraní. Do předepsaných válečných počtů chybělo 319 letců, avšak v průběhu roku přibýlo dalších 360 vycvičených příslušníků leteckého personálu.

Od ledna 1934 fungovaly čtyři vyšší jednotky brigádního typu a v roce 1938 byly jejich sestavy následující:

Velitelství zemského letectva v Praze velel brigádní generál Karel Janoušek. Součástí velitelství byly kancelář velitele a skupina letecká a obrany proti letadlům; podléhaly mu: Letecká skupina velitelství I. sboru, Letecká skupina velitelství II. sboru, Letecký pluk 1 a Letecký sklad 1.

Velitelství zemského letectva v Brně velel plukovník letectva Jaroslav Plass. Součástí velitelství byly kancelář velitele a skupina letecká a obrany proti letadlům;



Protiletadlové kanony vz. 22 ráže 83,5 mm během přehlídky

podléhaly mu: Letecká skupina velitelství III. sboru, Letecká skupina velitelství IV. sboru, Letecký pluk 2, Letecký sklad 2 a Letecká střelnice Studnice.

Velitelství zemského letectva v Bratislavě velel plukovník letectva Jaroslav Skála. Součástí velitelství byly kancelář velitele a skupina letecká a obrany proti letadlům; podléhaly mu: Letecká skupina velitelství VII. sboru, Letecký pluk 3, Letecký sklad 3, Letecký sklad 4 a Letecká střelnice Nový Dvůr.

Velitelství Letecké brigády se nacházelo ve Kbelích a jeho velitelem byl brigádní generál Karel Procházka. Součástí brigády bylo velitelství se štábní skupinou; brigádě podléhaly: Letecké pluky 4, 5 a 6 a Letecké radioelektrické středisko.

Zároveň vznikla samostatná letecká skupina při štábu Zemského vojenského velitelství v Košicích, která měla být rozšířena na vyšší jednotku až při vyhlášení branné pohotovosti. V čele stál plukovník letectva František Sazima. V lednu 1937 se dále vytvořily při štábech pěti ze sedmi sborových velitelství letecké skupiny. Jednalo se o sborová velitelství, v jejichž oblasti byly rozmístěny jednotky letectva.

Na začátku září 1938 československé letectvo v rámci svých šesti leteckých pluků mělo celkem 19 perutí s 55 letkami: 16 pozorovacích (1.–16.), 21 stíhacích (31.–51.), pět zvědných¹ (61.–64., 66.), sedm lehkých bombardovacích (71.–77.) a šest těžkých bombardovacích (81.–86.). Každý letecký pluk měl dále po jedné náhradní peruti s cvičnou a náhradní letkou. Mohly operovat ze 74 letištních ploch schopných leteckého provozu a během roku 1939 se počítalo s dokončením dalších 69 ploch.

Šest tříčlenných rojů B.534 během letecké přehlídky



¹ Pozorovací letky zajišťovaly blízký letecký průzkum, zvědné dálkový letecký průzkum.

Československé letectvo mělo k 1. září 1938 k dispozici 1514 letadel, včetně uskladněných strojů jakožto záloh pro nahrazování ztrát. K typům I. linie patřilo 838 letadel, včetně kusů používaných Vojenským leteckým učilištěm (VLU) a Vojenským technickým a leteckým ústavem (VTLU) a dočasně zapůjčených četnickým leteckým hlídkám.



Akrobatické Avie Ba.122 por. Nováka, čet. Hubáčka a rtm. Širokého

Pod III. odbor MNO dále spadaly Vojenské letecké učiliště, Ústřední letecký sklad a Vojenské oddělení státního ústavu meteorologického.

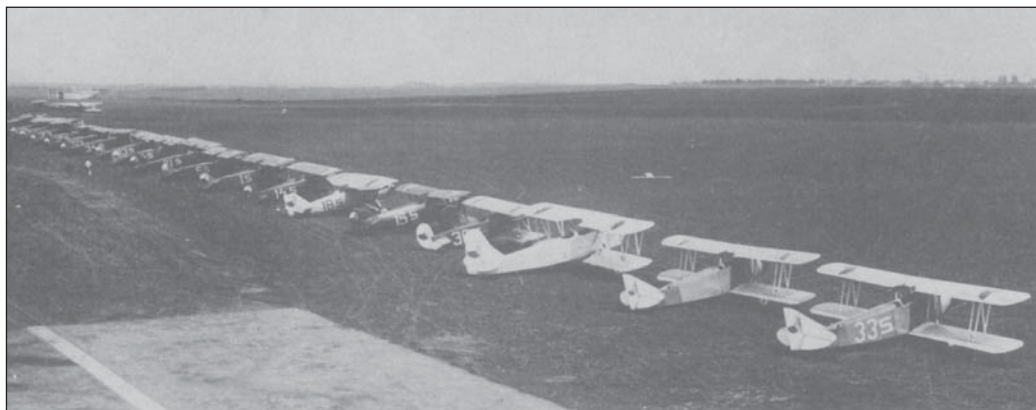
Vojenské letecké učiliště sídlilo v Prostějově a jeho velitelem byl plukovník letectva Bedřich Starý. Součástí učiliště bylo velitelství učiliště s hospodářskou správou, technickou správou a pomocnou letkou; podléhaly mu: tři velitelství leteckých školních oddílů, tři školní letky, školní technická letka, dvě letecké školy, letecké oddělení akademie a aplikační důstojnický kurz; ve věcech velitelských mu dále podléhaly letecká povětrnostní stanice a letecká radiotelegrafická stanice. Ve stavu učiliště se nacházelo kolem 150 letadel různých typů. (K 5. listopadu 1938 bylo vedeno 156 letadel: tři Ba.122, 23 Bš.122, 48 B.534, 47 E.39, 25 E.241 a 10 Š.328.) Celkem za dobu existence první republiky VLU absolvovalo téměř 1500 pilotů a přes 2200 dalších vojenských letců.

Do začátku 30. let 20. století úspěšně procházelo výcvikem kolem sta příslušníků leteckého personálu ročně. Tento počet se od roku 1934 začal postupně zvyšovat a v roce 1937 to již bylo 687 a v následujícím roce 771 letců. Bohužel, intenzivní výcvik si vybíral i krvavou daň: v letech 1937 a 1938 přišlo o život na 60 letců.

Velitelství Ústředního leteckého skladu v čele s plukovníkem technické zbrojní

služby letectva Ing. Janem Paulíčkem se nacházelo v Praze. Součástí skladu bylo velitelství skladu s hospodářskou správou, technickou správou a pomocnou letkou; podléhaly mu: všeobecné oddělení, průmyslové oddělení, zásobovací oddělení, dopravní oddělení a Komise pro vyzkoušení nových a opravených letounů.

Vojenské oddělení státního ústavu meteorologického se nacházelo v Ruzyni a jeho přednostou byl major letectva Oldřich Hlaváček. Oddělení spravovalo 22 leteckých povětrnostních stanic.



Různorodý letecký park VTLÚ ve 30. letech 20. století

VTLÚ vznikl již 1. května 1922 pod názvem „Vojenský vzduchoplavecký studijní ústav“ (VVSÚ), 1. prosince 1923 přejmenovaném na „Vojenský letecký ústav studijní“ (VLÚS) a od 1. ledna 1933 na „Vojenský technický a letecký ústav“. Letový provoz ústavu byl rozdělen do dvou letek: tzv. prototypové, pro zkoušky celých letadel, a druhé, pro zkoušky motorů, přístrojů a dalšího palubního vybavení (například zbraní, padáků, závěsníků a radiostanic). Kromě zkoušek letových vlastností se testovala i únavová charakteristika jednotlivých typů a instalací.



Vírník Cierva C.30 zkoušený ve VTLÚ

Sestava československého letectva k 1. září 1938

Letecký pluk 1 T. G. Masaryka, smíšený, velitelství sídlilo v Hradci Králové, velitelem byl plukovník letectva Robert Ellner. Součástí pluku bylo velitelství pluku s hospodářskou správou, technickou správou a technickou letkou; podléhaly mu: čtyři velitelství perutí, šest pozorovacích letek, dvě zvědné letky, tři stíhací letky, cvičná letka a náhradní letka; ve věcech velitelských mu dále podléhalo pět leteckých povětrnostních stanic, čtyři letecké radiotelegrafní stanice a dvě letecké radiogoniometrické stanice.

Peruť I/1, velitelství Hradec Králové, velitel: podplukovník letectva Jan Kolář.

1. letka se nacházela v Hradci Králové, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „A“;
2. letka se nacházela v Táboře, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „B“;
61. letka se nacházela v Hradci Králové, byla vyzbrojená A.100 a B.71, označením příslušnosti bylo písmeno „F“.

Peruť II/1, velitelství Milovice, velitel: podplukovník letectva Jan Štrof.

3. letka se nacházela v Milovicích, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „D“;
6. letka se nacházela v Milovicích, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „G“;
66. letka se nacházela v Milovicích, byla vyzbrojená A.100, označením příslušnosti bylo písmeno „Z“.



Opravy B.534 na polním letišti

Peruť III/1, velitelství Hradec Králové, velitel: podplukovník letectva Vojtěch Michalec.

31. letka se nacházela v Hradci Králové, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „P“;

32. letka se nacházela v Hradci Králové, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „L“;

34. letka se nacházela v Hradci Králové, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „H“.

Samostatné:

4. letka se nacházela v Plzni, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „E“;

11. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „K“.

Náhradní peruť Leteckého pluku 1, velitelství Hradec Králové, velitel: podplukovník letectva Josef Mezera.

Cvičná letka se nacházela v Hradci Králové, používala letouny: A.11, A.100, A.211, A.330, Bš.122, B.534, Š.328, E.39, E.41 a E.241, označením příslušnosti bylo písmeno „M“;

náhradní letka se nacházela v Hradci Králové.

Technická letka Leteckého pluku 1 se nacházela v Hradci Králové.



*Dálkoměr protivzdušné
obraný*

Letecký pluk 2 Dr. Edvarda Beneše, smíšený, velitelství sídlilo v Olomouci, velitelem byl plukovník letectva Vladislav Květoň. Součástí pluku bylo velitelství pluku s hospodářskou správou, technickou správou a technickou letkou; podléhaly mu: čtyři velitelství perutí, čtyři pozorovací letky, dvě zvědné letky, čtyři stíhací letky, cvičná letka a náhradní letka; ve věcech velitelských mu dále podléhaly dvě letecké povětrnostní stanice a tři letecké radiotelegrafní stanice.

Peruť I/2, velitelství Olomouc, velitel: major letectva František Mikala.

5. letka se nacházela v Olomouci, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „A“;

14. letka se nacházela v Olomouci, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „E“;

63. letka se nacházela v Olomouci, byla vyzbrojená A.100 a B.71, označením příslušnosti bylo písmeno „L“.

Peruť II/2, velitelství Vyškov, velitel: major letectva František Kryška.

7. letka se nacházela ve Vyškovu, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „B“;

8. letka se nacházela ve Vyškovu, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „D“;

62. letka se nacházela ve Vyškovu, byla vyzbrojená A.100, Š.328 a Š.528, označením příslušnosti bylo písmeno „H“.

Peruť III/2, velitelství Hradec Králové, velitel: podplukovník letectva Václav Liška.

33. letka se nacházela v Olomouci, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „T“;

35. letka se nacházela v Olomouci, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „F“;

36. letka se nacházela v Olomouci, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „G“;

51. letka se nacházela v Olomouci, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „V“.

Náhradní peruť Leteckého pluku 2, velitelství Olomouc, velitel: podplukovník letectva František Kabeláč.

Cvičná letka se nacházela v Olomouci, používala letouny: A.11, Ab.111, A.230, Bš.21, Bš.122, B.534, Š.328, Š.528, E.39, E.41 a E.241, označením příslušnosti bylo písmeno „K“;

náhradní letka se nacházela v Olomouci.

Technická letka Leteckého pluku 2 se nacházela v Olomouci.

Letecký pluk 3 Generála letce Milana Rastislava Štefánika, smíšený, velitelství sídlilo v Piešťanech, velitelem byl plukovník letectva Gustav Studený. Součástí pluku bylo velitelství pluku s hospodářskou správou, technickou správou a technickou letkou; podléhaly mu: pět velitelství perutí, šest pozorovacích letek, jedna zvědná letka, pět stíhacích letek, cvičná letka a náhradní letka; ve věcech velitelských mu dále podléhalo osm leteckých povětrnostních stanic, osm leteckých radiotelegrafních stanic a letecká radiogoniometrická stanice.

Peruť I/3, velitelství Vajnory, velitel: major letectva Václav Jiroušek.

9. letka se nacházela ve Vajnorech, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „A“;

64. letka se nacházela ve Vajnorech, byla vyzbrojená A.100, označením příslušnosti bylo písmeno „K“.

Peruť II/3, velitelství Spišská Nová Ves, velitel: major letectva Robert Goldberger.

12. letka se nacházela ve Spišské Nové Vsi, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „D“;

13. letka se nacházela ve Spišské Nové Vsi, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „E“;

49. letka se nacházela ve Spišské Nové Vsi, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „P“.

Peruť III/3, velitelství Piešťany, velitel: podplukovník letectva Alois Kubita.

37. letka se nacházela v Piešťanech, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „G“;

38. letka se nacházela v Piešťanech, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „H“;

39. letka se nacházela v Piešťanech, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „J“;
45. letka se nacházela v Piešťanech, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „L“.

Peruť IV/3, velitelství Nitra, velitel: podplukovník letectva Vojtěch Linét.

10. letka se nacházela v Nitře, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „B“;
15. letka se nacházela v Žilině, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „F“;
16. letka se nacházela ve Zvolenu, byla vyzbrojená Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „N“.

Náhradní peruť Leteckého pluku 3, velitelství Piešťany, velitel: podplukovník letectva Kamil Šustera.

- Cvičná letka se nacházela ve Vajnorech, používala letouny: A.230, Ba.33, B.34, B.534, Š.328, E.39, E.41 a E.241, označením příslušnosti bylo písmeno „M“;
náhradní letka se nacházela v Piešťanech.

Technická letka Leteckého pluku 3 se nacházela v Piešťanech.

Radiostanice na polním letišti





Předávání praporu Leteckému pluku 4 městem Hradec Králové, 14. září 1937

Letecký pluk 4, stíhací, velitelství sídlilo ve Kbelích, velitelem byl plukovník Josef Berounský. Součástí pluku bylo velitelství pluku s hospodářskou správou, technickou správou a technickou letkou; podléhaly mu: čtyři velitelství perutí, devět stíhacích letek, cvičná letka a náhradní letka; ve věcech velitelských mu dále podléhala letecká povětrnostní stanice a letecká radiotelegrafní stanice.

Peruť I/4, velitelství Kbely, velitel: podplukovník letectva Josef Hamšík.

40. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „A“;

41. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „B“;

42. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „D“.

Peruť II/4, velitelství Kbely, velitel: major letectva Alois Snášel.

43. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „E“;

44. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „F“;

50. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „K“.

Peruť III/4, velitelství Pardubice, velitel: major letectva Alexander Hess.

46. letka se nacházela v Pardubicích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „G“;

47. letka se nacházela v Pardubicích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „H“;

48. letka se nacházela v Pardubicích, byla vyzbrojená B.534, označením příslušnosti bylo písmeno „J“.

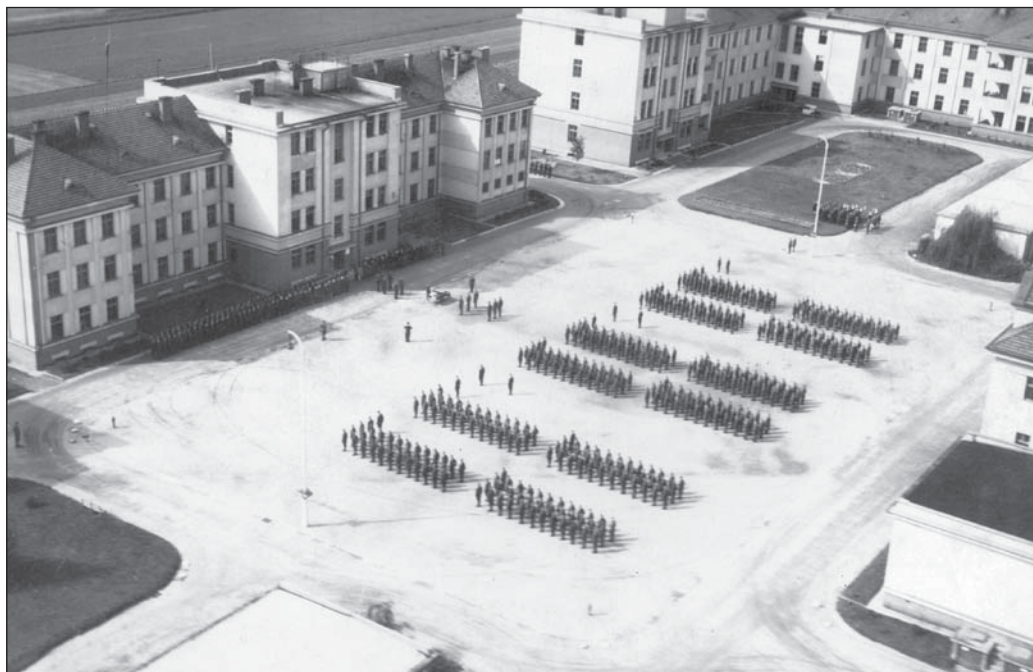
Náhradní peruť Leteckého pluku 4, velitelství Kbely, velitel: podplukovník letectva Jan Čech.

Cvičná letka se nacházela ve Kbelích, používala letouny: Bš.21, Ba.33, Ba.122, Bš.122, B.422, B.534 a E.241, označením příslušnosti bylo písmeno „M“;

náhradní letka se nacházela ve Kbelích.

Technická letka Leteckého pluku 4 se nacházela ve Kbelích.

Kasárna Leteckého pluku 4 v Hradci Králové, 14. září 1937



Letecký pluk 5, bombardovací, velitelství sídlilo v Brně, velitelem byl plukovník letectva Jaroslav Borecký. Součástí pluku bylo velitelství pluku s hospodářskou správou, technickou správou a technickou letkou; podléhaly mu: čtyři velitelství perutí, sedm bombardovacích letek, cvičná letka a náhradní letka; ve věcech velitelských mu dále podléhaly tři letecké povětrnostní stanice, pět leteckých radiotelegrafních stanic a dvě letecké radiogoniometrické stanice.

Peruť I/5, velitelství Brno, velitel: podplukovník letectva František Klepš.

81. letka se nacházela v Brně, byla vyzbrojená MB.200, označením příslušnosti bylo písmeno „L“;

82. letka se nacházela v Brně, byla vyzbrojená MB.200, označením příslušnosti bylo písmeno „N“.

Peruť II/5, velitelství Brno, velitel: major letectva Vladimír Lánský.

83. letka se nacházela v Brně, byla vyzbrojená MB.200, označením příslušnosti bylo písmeno „P“;

84. letka se nacházela v Brně, byla vyzbrojená MB.200, označením příslušnosti bylo písmeno „O“.

Peruť III/5, velitelství Brno, velitel: podplukovník letectva Karel Müller.

75. letka se nacházela v Nitře, byla vyzbrojená Ab.101, označením příslušnosti bylo písmeno „H“;

76. letka se nacházela v Brně, byla vyzbrojená Ab.101, označením příslušnosti bylo písmeno „J“;

77. letka se nacházela v Brně, byla vyzbrojená Ab.101, označením příslušnosti bylo písmeno „M“.

Náhradní peruť Leteckého pluku 5, velitelství Brno, velitel: major Rudolf Vaníček.

Cvičná letka se nacházela v Brně, používala letouny: A.100, A.211, MB.200, F.IX a Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „D“;

náhradní letka se nacházela v Brně.

Technická letka Leteckého pluku 5 se nacházela v Brně.



Pohřeb velitele Leteckého pluku 5 plk. Jindřicha Maršálka, který zahynul při havárii MB.200.3 u Borové 24. ledna 1938

Letecký pluk 6, bombardovací, velitelství sídlilo ve Kbelích, velitel: plukovník letectva Vilém Stanovský. Součástí pluku bylo velitelství pluku s hospodářskou správou, technickou správou a technickou letkou; podléhaly mu: čtyři velitelství perutí, šest bombardovacích letek, cvičná letka a náhradní letka, dále letecké radioelektrické středisko, dvě letecké povětrnostní stanice, letecká radiogoniometrická stanice a tři letecké radiotelegrafní stanice.

Peruť I/6, velitelství Kbely, velitel: podplukovník letectva František Klepš.

71. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená Ab.101 a B.71, označením příslušnosti bylo písmeno „J“;

72. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená Ab.101 a B.71, označením příslušnosti bylo písmeno „K“.

Peruť II/6, velitelství Hradec Králové, velitel: major letectva Jaroslav Neubauer.

73. letka se nacházela v Hradci Králové, byla vyzbrojená Ab.101 a B.71, označením příslušnosti bylo písmeno „N“;

74. letka se nacházela v Hradci Králové, byla vyzbrojená Ab.101 a B.71, označením příslušnosti bylo písmeno „V“.

Peruť III/6, velitelství Kbely, velitel: podplukovník letectva Vladimír Nosek.

85. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená MB.200, označením příslušnosti bylo písmeno „M“;

86. letka se nacházela ve Kbelích, byla vyzbrojená MB.200, označením příslušnosti bylo písmeno „P“.

Náhradní peruť Leteckého pluku 6, velitelství Kbely, velitel: major Rudolf Vaníček.

Cvičná letka se nacházela ve Kbelích, používala letouny: A.100, A.211, MB.200, F.IX a Š.328, označením příslušnosti bylo písmeno „G“;

náhradní letka se nacházela ve Kbelích.

Technická letka Leteckého pluku 6 se nacházela ve Kbelích.

Příprava osádky bombardovacího letounu před letem



Po vyhlášení mimořádných vojenských opatření 13. září 1938 došlo ke změně dislokací jednotek letectva. Letky se přesunuly ze svých mírových základen na předem vybrané plochy tak, aby nemohly být zničeny překvapivým nepřátelským leteckým úderem. V průběhu následujících dní zahájily činnost hlásná služba a protiletadlová obrana. Přesunula se i část Vojenského leteckého učiliště. V návaznosti na plán leteckých útoků vydaný III. odborem MNO 18. září 1938 proběhly následující den další změny v organizaci letectva a rozmístění letek. Vznikla čtyři nová velitelství perutí (IV/1, IV/2, V/2 a V/3). Z letadel letek 33, 35, 36 a 51 Leteckého pluku 2 se vytvořila 52. letka a z letadel letek 37, 38, 39, 45 a 49 Leteckého pluku 3 vznikla 53. letka.

Výrazné změny nastaly po vyhlášení mobilizace v noci 23. září 1938. Zanikla velitelství Leteckých pluků 1, 2 a 3 a velitelství devíti perutí (I/1, II/1, IV/1, I/2, II/2, V/2, I/3, II/3 a IV/3). Naopak nově vzniklo šest kurýrních letek (101.–104., 111. a 112.), které používaly letadla mobilizovaná z aeroklubů (Be.50, Be.60, E.114, Š.239, T.131 a Z.12). A na základě výnosu MNO z 28. září se vytvořila velitelství čtyř cvičných perutí, jimž byly podřízeny cvičné letky.

Na základě francouzsko-československé dohody z května 1933, upřesněné v červenci 1935 a rozšířené v dubnu 1937, o vzájemné spolupráci letectev v případě války došlo po vyhlášení mobilizace k vytvoření pozemních sledů pro dvě perute (Polní peruť I a Polní peruť IV/6) po dvou letkách (69., 70., 89. a 90.). Československé letectvo mělo zajistit pozemní personál, potřebné prostory a sklady a francouzské mělo poskytnout přes 30 letadel Bloch MB.200 i s osádkami. Veliteli perutí měli být francouzští důstojníci od 32° Escadre de Bombardement, jejíž Groupe de Bombardement I/32 a II/32 byly určeny k přeletu do Československa.

Také se počítalo s přeletem sedmi dalších francouzských leteckých skupin do Československa. Pro ně na našem území měla být určena vhodná letiště a zajištěny zásoby, avšak letecký i pozemní personál by přiletěl z Francie. Podobná spolupráce se sovětským letectvem se pouze projednávala, ale nebyla nijak závazně konkretizována.

K 30. září 1938 československé letectvo polní armády mělo 66 letek: 23 stíhacích, 16 pozorovacích, pět zvědných, sedm lehkých bombardovacích, šest těžkých bombardovacích a šest kurýrních, a tři bojová střediska. Další čtyři letky stavělo společně s francouzským letectvem. Letectvo polní armády bylo určeno k vedení bojových operací: ochraně před nepřátelským letectvem, náletům proti nepřátelským cílům a průzkumné činnosti. Pro plnění těchto úkolů bylo podle soupisu leteckého materiálu z 25. září 1938 u polních letek připraveno 576 letadel: 253 stí-

hacích, 150 pozorovacích, 47 zvědných, 78 lehkých bombardovacích a 48 těžkých bombardovacích. U kurýrních letek bylo zařazeno 36 letadel. Další se nacházela u zápolní armády nebo ve skladech pro doplňování ztrát.

Letectvu zápolní (týlové) armády, jehož úkolem bylo zajišťovat letecký výcvik, byly podřízeny: osm cvičných a dvě školní letky, Vojenské letecké učiliště a také Výzkumný technický a letecký ústav. Jelikož rozhodnutí o vytvoření osmi cvičných letek bylo vydáno 28. září 1938, nebyly do 30. září ještě zcela zformovány.



Letecký den v Praze 7. června 1936; vyrovnané stíhací Avie B.534, za nimi tři Fokkery F.IX

Organizace letectva polní armády po mobilizaci

Lectvo Hlavního velitelství

Velitelství se nacházelo u Nemojan u Vyškova, velitelem byl divizní generál Jaroslav Fajfr.

Letecká brigáda, velitelství sídlilo v Čáslavi, velitelem byl brigádní generál Karel Procházka.

Letecký pluk 5, velitelství Německý Brod, velitel: plukovník letectva Jaroslav Borecký, mobilizační kód: 605-A-1.

Polní peruť I/5, velitelství Křižanov, velitel: podplukovník letectva František Klepš, mobilizační kód: 605-A-2.

81. polní letka, nacházela se v Křižanově, byla vyzbrojená sedmi MB.200, mobilizační kód: 605-A-3;

82. polní letka, nacházela se v Křižanově, byla vyzbrojená osmi MB.200, mobilizační kód: 605-A-4.

Polní peruť II/5, velitelství Německý Brod, velitel: major letectva Vladimír Lanský, mobilizační kód: 605-A-6.

83. polní letka, nacházela se v Německém Brodě, byla vyzbrojená devíti MB.200, mobilizační kód: 605-A-7;

84. polní letka, nacházela se v Německém Brodě, byla vyzbrojená osmi MB.200, mobilizační kód: 605-A-8.

Letecký pluk 6, velitelství Pardubice, velitel: plukovník letectva Vilém Stanovský, mobilizační kód: 606-A-1.

Polní peruť II/6, velitelství Pardubice, velitel: podplukovník letectva Jaroslav Neubauer, mobilizační kód: 606-A-6.

73. polní letka, nacházela se v Pardubicích, byla vyzbrojená 11 B.71, mobilizační kód: 606-A-7;

74. polní letka, nacházela se v Pardubicích, byla vyzbrojená 11 B.71, mobilizační kód: 606-A-8.

Polní peruť III/6, velitelství Radonice, velitel: podplukovník letectva Vladimír Nosek, mobilizační kód: 606-A-10.

85. polní letka, nacházela se v Radonicích, byla vyzbrojená osmi MB.200, mobilizační kód: 606-A-11;

86. polní letka, nacházela se v Radonicích, byla vyzbrojená osmi MB.200, mobilizační kód: 606-A-12.

Polní peruť IV/6, velitelství Milovice, mobilizační kód: 606-B-1. Československý byl jen pozemní personál, jemuž velel kapitán letectva František Truxa. Letadla s osádkami měla přiletět z Francie.

89. polní letka, nacházela se v Milovicích, z Francie měly přiletět MB.200, mobilizační kód: 606-B-2;

90. polní letka, nacházela se v Milovicích, z Francie měly přiletět MB.200, mobilizační kód: 606-B-3.

Další letecké útvary Hlavního velitelství:

15. polní letka, nacházela se v Žilině, byla vyzbrojená osmi Š.328, mobilizační kód: 603-A-5;

62. polní letka, nacházela se v Prostějově, byla vyzbrojená osmi Š.328 a Š.528, mobilizační kód: 602-A-6;

111. kurýrní letka, nacházela se v Ruzyni, byla vybavena letadly z aeroklubů, mobilizační kód: 606-A-14;

112. kurýrní letka, nacházela se ve Vyškovu, byla vybavena letadly z aeroklubů, mobilizační kód: 605-A-15.

Polní peruť I, velitelství Jeneč, mobilizační kód: 604-B-1. Československý byl jen pozemní personál, jemuž velel štábní kapitán letectva Jaroslav Smrčka. Letadla s osádkami měla přiletět z Francie.

69. polní letka, nacházela se v Jenči, z Francie měly přiletět MB.200, mobilizační kód: 604-B-2;

70. polní letka, nacházela se v Jenči, z Francie měly přiletět MB.200, mobilizační kód: 604-B-3.

Polní peruť IV/2, velitelství Vyškov, velitel: podplukovník letectva Josef Heřmanský, mobilizační kód: 602-A-(?).

36. polní letka, nacházela se ve Vyškovu, byla vyzbrojená devíti B.534, mobilizační kód: 602-A-12;

51. polní letka, nacházela se ve Vyškovu, byla vyzbrojená devíti B.534, mobilizační kód: 602-A-13.

Bojové středisko stíhací, velitelství Prostějov, podplukovník letectva Karel Zahradník, bylo vyzbrojeno B.534.

Bojové středisko bombardovací, velitelství Kunovice, podplukovník letectva Vladimír Charousek, bylo vyzbrojeno Ab.101, B.71 a MB.200.

Bojové středisko pozorovací, velitelství Brunovce, podplukovník letectva major letectva Karel Holub, bylo vyzbrojeno Š.328.

Avie B.534 na polním letišti během cvičení



Letectvo I. armády

Velitelství letectva I. armády se nacházelo v Kutné Hoře, velitelem byl brigádní generál Karel Janoušek.

Skupina bojového letectva I. armády, velitelství Cvrčovice, velitel: plukovník letectva Josef Berounský.

Polní peruť II/4, velitelství Cvrčovice, velitel: major letectva Alois Snášel, mobilizační kód: 604-A-8.

43. polní letka, nacházela se v Cvrčovicích, byla vyzbrojená 12 B.534, mobilizační kód: 604-A-9;

44. polní letka, nacházela se v Cvrčovicích, byla vyzbrojená B.534, mobilizační kód: 604-A-10;

50. polní letka, nacházela se v Cvrčovicích, byla vyzbrojená 12 B.534, mobilizační kód: 604-A-11.

Polní peruť III/4, velitelství Veltrusy, velitel: major letectva Alexandr Hess, mobilizační kód: 604-A-14.

46. polní letka, nacházela se ve Veltrusech, byla vyzbrojená 12 B.534, mobilizační kód: 604-A-15;

47. polní letka, nacházela se ve Veltrusech, byla vyzbrojená 13 B.534, mobilizační kód: 604-A-16;

48. polní letka, nacházela se ve Veltrusech, byla vyzbrojená 13 B.534, mobilizační kód: 604-A-17.

Polní peruť I/6, velitelství Zlosyň, velitel: podplukovník letectva Ludvík Budín, mobilizační kód: 606-A-2.

71. polní letka, nacházela se ve Zlosyni, byla vyzbrojená 11 B.71, mobilizační kód: 606-A-3;

72. polní letka, nacházela se ve Zlosyni, byla vyzbrojená 11 B.71, mobilizační kód: 606-A-4.

Obvod teritoriální Obrany proti letadlům „A“ – Praha-Hostivice:

Polní peruť I/4, velitelství Horní Měcholupy, velitel: podplukovník letectva Josef Hamšík, mobilizační kód: 604-A-2.

40. polní letka, nacházela se v Horních Měcholupech, byla vyzbrojená 11 B.534, mobilizační kód: 604-A-3;

41. polní letka, nacházela se v Horních Měcholupech, byla vyzbrojená 11 B.534, mobilizační kód: 604-A-4;

42. polní letka, nacházela se v Horních Měcholupech, byla vyzbrojená 11 B.534, mobilizační kód: 604-A-5.

Další letecké útvary I. armády:

1. polní letka, nacházela se v Bohdanči, byla podřízena Hraničnímu pásmu XII, byla vyzbrojená 11 Š.328, mobilizační kód: 601-A-1;
3. polní letka, nacházela se v Čáslavi, byla podřízena I. sboru, byla vyzbrojená 10 Š.328, mobilizační kód: 601-A-3;
4. polní letka, nacházela se v Borku u Hořovic, byla podřízena Hraniční oblasti 32, byla vyzbrojená devíti Š.328, mobilizační kód: 601-A-4;
6. polní letka, nacházela se v Mladé Boleslavi, byla podřízena Hraniční oblasti 33, byla vyzbrojená 10 Š.328, mobilizační kód: 601-A-5;
11. polní letka, nacházela se v Hájků u Jenče, byla podřízena Skupině 1, byla vyzbrojená devíti Š.328, mobilizační kód: 601-A-6;
12. polní letka, nacházela se v Hošticích u Klecan, byla podřízena Hraničnímu pásmu XI, byla vyzbrojená 10 Š.328, mobilizační kód: 603-A-3;
61. polní letka, nacházela se ve Zbraslavicích, byla podřízena I. armádě, byla vyzbrojená 11 A.100 a B.71, mobilizační kód: 601-A-9;
66. polní letka, nacházela se v Milovicích, byla podřízena I. armádě, byla vyzbrojená devíti A.100 a B.71, mobilizační kód: 601-A-10;
101. kurýrní letka, nacházela se v Kutné Hoře, byla podřízena I. armádě, byla vybavena letadly z aeroklubů, mobilizační kód: 601-A-20.

Letectvo II. armády

Velitelství letectva II. armády se nacházelo v Olomouci, velitelem byl plukovník letectva Jaroslav Plass.

Velitelství letectva II. armády se nacházelo v Olomouci, velitelem byl plukovník letectva Jaroslav Plass.

5. polní letka, nacházela se v Papůvce, byla podřízena IV. sboru, byla vyzbrojená sedmi Š.328, mobilizační kód: 602-A-1;
14. polní letka, nacházela se v Ivanovicích na Hané, byla podřízena IV. sboru, byla vyzbrojená osmi Š.328, jeden roj se nacházel mezi Přero-

vem a Hranicemi a byl podřízen Hraničnímu pásmu XIII, mobilizační kód: 602-A-4;

63. polní letka, nacházela se v Přerově, byla podřízena II. armádě, byla vyzbrojená 10 A.100 a B.71, mobilizační kód: 602-A-7;

102. kurýrní letka, nacházela se v Olomouci-Drahotuši, byla vybavena letadly z aeroklubů, podřízena II. armádě, mobilizační kód: 602-A-16. Polní peruť III/2, velitelství Tovačov, velitel: podplukovník letectva Václav Liška, byla podřízena II. armádě, mobilizační kód: 602-A-9.

33. polní letka, nacházela se v Tovačově, byla vyzbrojená devíti B.534, mobilizační kód: 602-A-10;

35. polní letka, nacházela se v Tovačově, byla vyzbrojená 10 B.534, mobilizační kód: 602-A-11;

52. polní letka, nacházela se v Tovačově, byla vyzbrojená 10 B.534, mobilizační kód: 602-A-14(?).

Letectvo III. armády

Velitelství letectva III. armády se nacházelo v Kremnici, velitelem byl plukovník letectva Jaroslav Skála.

10. polní letka, nacházela se v Tardoškedu, byla podřízena VII. sboru, byla vyzbrojená 10 Š.328, mobilizační kód: 603-A-2;

13. polní letka, nacházela se ve Spišské Nové Vsi, byla podřízena Hraničnímu pásmu XVI, byla vyzbrojená 10 Š.328, mobilizační kód: 603-A-4;

Nástup v kasárnách Leteckého pluku 4, 4. května 1938



16. polní letka, nacházela se ve Velkých Lúkách u Zvolena, byla podřízena Hraničnímu pásmu XV, byla vyzbrojená 11 Š.328, mobilizační kód: 603-A-6;

64. polní letka, nacházela se na Trech Dubech, byla podřízena III. armádě, byla vyzbrojená devíti A.100, mobilizační kód: 603-A-8;

104. kurýrní letka, nacházela se ve Velkých Lúkách u Zvolena, byla vybavena letadly z aeroklubů, podřízena III. armádě, mobilizační kód: 603-A-17;

Polní peruť III/3, velitelství Chtelnica u Piešťan, velitel: podplukovník letectva Alois Kubita, byla podřízena III. armádě, mobilizační kód: 603-A-10.

37. polní letka, nacházela se v Chtelnici, byla vyzbrojená 11 B.534, mobilizační kód: 603-A-11;

38. polní letka, nacházela se v Chtelnici, byla vyzbrojená 13 B.534, mobilizační kód: 603-A-12;

39. polní letka, nacházela se v Chtelnici, byla vyzbrojená 11 B.534, mobilizační kód: 603-A-13.

Letectvo IV. armády

Velitelství letectva IV. armády se nacházelo v Brně, velitelem byl plukovník letectva František Sazima.

Skupina bojového letectva IV. armády, velitelství Měnin, velitel: plukovník letectva Vladislav Květoň.

Polní peruť III/1, velitelství Měnin, velitel: podplukovník letectva Vojtěch Michalec, mobilizační kód: 601-A-14.

31. polní letka, nacházela se v Měnině, byla vyzbrojená 11 B.534, mobilizační kód: 601-A-15;

32. polní letka, nacházela se v Měnině, byla vyzbrojená 13 B.534, mobilizační kód: 601-A-16;

34. polní letka, nacházela se v Měnině, byla vyzbrojená 13 B.534, mobilizační kód: 601-A-17.

Polní peruť V/3, velitelství Vnovory, velitel: major letectva Otto Baier, mobilizační kód: 603-A-(?).

45. polní letka, nacházela se ve Vnovorech, byla vyzbrojená 11 B.534,

mobilizační kód: 603-A-14;

49. polní letka, nacházela se ve Vnovorech, byla vyzbrojená devíti B.534, mobilizační kód: 603-A-15;

53. polní letka, nacházela se ve Vnovorech, byla vyzbrojená devíti B.534, mobilizační kód: 603-A-16(?).

Polní peruť III/5, velitelství Jalovisko, velitel: podplukovník letectva Karel Müller, mobilizační kód: 605-A-10.

75. polní letka, nacházela se v Jalovisku, byla vyzbrojená 11 Ab.101, mobilizační kód: 605-A-11;

76. polní letka, nacházela se v Jalovisku, byla vyzbrojená 12 Ab.101, mobilizační kód: 605-A-12;

77. polní letka, nacházela se v Jalovisku, byla vyzbrojená 11 Ab.101, mobilizační kód: 605-A-13.

Další letecké útvary IV. armády:

2. polní letka, nacházela se ve Zbraslavicích, byla podřízena VI. sboru, byla vyzbrojená 10 Š.328, mobilizační kód: 601-A-2;

7. polní letka, nacházela se v Sokolnici, byla podřízena Hraničnímu pásmu XIV, byla vyzbrojená 10 Š.328, mobilizační kód: 602-A-2;

8. polní letka, nacházela se v Henčově, byla podřízena III. sboru, byla vyzbrojená šesti Š.328, mobilizační kód: 602-A-3;

9. polní letka, nacházela se ve Smolenicích, byla podřízena IV. armádě, byla vyzbrojená 11 Š.328, mobilizační kód: 603-A-1;

103. kurýrní letka, nacházela se v Brně, byla vybavena letadly z aeroklubů, podřízena IV. sboru, mobilizační kód: 602-A-16.

Bourání stanu na polním letišti

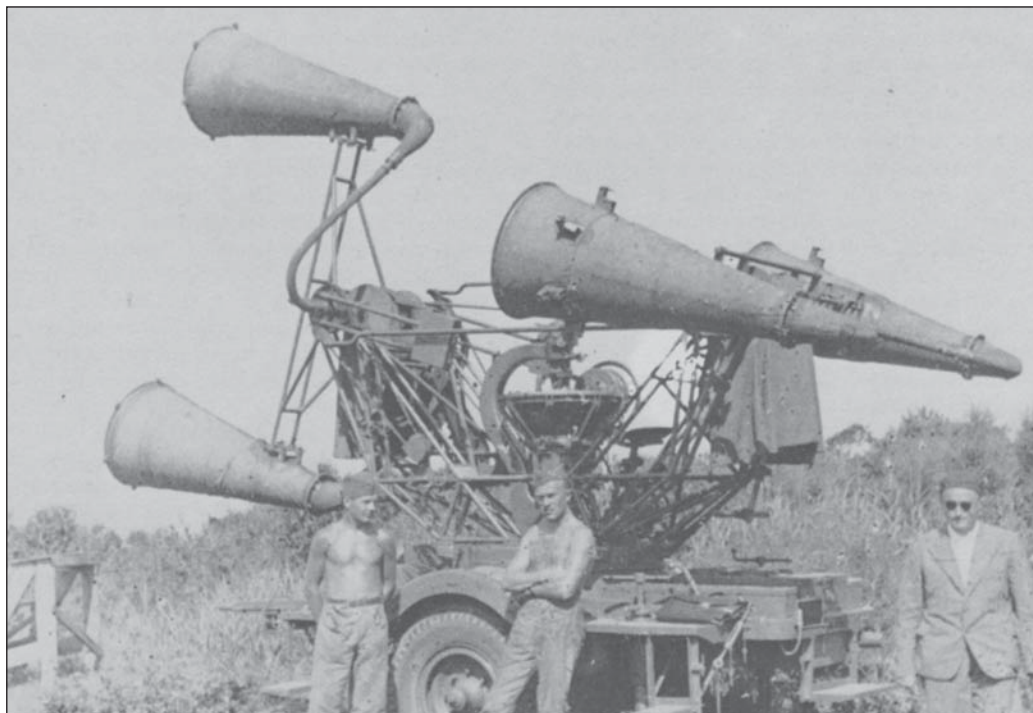


Po přijetí mnichovského diktátu čtyř velmocí se československé letectvo dostalo do velmi složité situace. Na odstoupených územích přišlo o 15 provozuschopných letišť a dalších 14 ve výstavbě. Jiná se nacházela příliš blízko nových hranic, a byla proto stěží použitelná. Nejenže celkově armáda následně v průběhu podzimu postupně demobilizovala, ale představitelé třetí říše vytvářeli nátlak na ČSR, aby výrazně snížila početní stavy své mírové armády.

Současně se zhoršovala situace na Slovensku a na Podkarpatské Rusi, kde se Maďarsko a Polsko snažily prostřednictvím podpory a vytváření teroristických skupin rozvracet fungující československou státní správu. Zároveň propagandisticky působily na občany Česko-Slovenska maďarské a polské národnosti, aby se přiklonili k separatistickým myšlenkám. Z tohoto důvodu došlo k přesunutí některých leteckých jednotek na Slovensko.

Následkem německého nátlaku na snížení stavů československé armády a zhoršení ekonomické situace okleštěné druhé republiky se omezovaly výdaje na armádu. Po snížení stavů se počítalo, že v první linii zůstane 265 B.534, 120 Bk.120, 265 Š.328, 36 MB.200 (na konci roku 1938 bylo rozhodnuto o prodeji všech 72 kusů),

Naslouchací přístroj vz. 33 (ČKD)



60 B.71 a 51 Ab.101. K prodeji byla mimo zastaralých typů určena i letadla I. linie. Jednalo se celkem o: 39 A.100, 10 Ab.101, 36 (72) MB.200, 12 A.230, 12 A.330, tři Bš.21, 12 B.34, 133 B.534, 31 Š.16, dva Š.116, 53 Š.328, šest Š.528, šest Š.616 a 14 D.1. Další starší typy sloužily již jen v malých počtech nebo byly pro svoji zastaralost považovány za neprodejné a měly být dolétány při výcviku a následně vyřazeny.

Za získané finance mělo dojít k přezbrojení letectva na moderní typy letadel (A.300, B.35, B.71 a E.51). Předchozí letadla I. linie měla sloužit k výcviku, případně měla být také prodána.

Nabídky směřovaly především do Číny, Rumunska, k republikánům ve Španělsku a na začátku roku 1939 se také v Česko-Slovensku objevila bulharská vojenská delegace. Zájem byl především o modernější typy, případně také o k prodeji nenabízené B.71, u kterých byl navíc problém v dohodě o licenci, která zakazovala prodej letadel třetí straně. Zajímavý byl zájem Francie o nákup většího počtu B.534 a Bk.534 a také motorů HS 12Xcrs/Ycrs. Pro rychlý spád událostí vedoucích k rozbití zbytku ČSR v březnu 1939 a v některých případech i pro průtahy ze strany ministerstva zahraničních věcí, které se snažilo držet linii zahraniční politiky, jež by byla více než přátelská politice třetí říše, nebyly žádné nabízené letouny prodány. Úspěšné v nákupu československých letadel bylo až Bulharsko v srpnu 1939, ale to se již jednalo o smlouvu s Německem.

Avie B.534 a Zlín Z.12 na polním letišti na Slovensku



K 14. březnu se na letištích v Česko-Slovensku nacházelo kolem 1630 vojenských letadel, z nichž 1029 náleželo k typům I. linie a 202 k typům II. linie a 293 bylo cvičných a 96 spojovacích a kurýrních. Mezi zbývající se řadily prototypy plus v zahraničí zakoupená letadla pro zkoušky. U leteckých společností ČSA a ČLS, u soukromých vlastníků (Baťa, Vítkovické železářny atp., včetně jednotlivců a aeroklubů) se nacházelo 350–400 letadel. Ve výrobě bylo dalších přibližně 300 strojů.

Ke stejnému datu se u Leteckého pluku 3 na Slovensku nacházelo přibližně 220–230 letadel. O část z nich, asi o 40–50, nově vznikající slovenské letectvo přišlo, když Němci na základě smlouvy z 18. března 1939 obsadili západní část Slovenska a vytvořili zde tzv. Ochrannou zónu. Zbývajících asi 1400 vojenských letadel plus všechny ve výrobě zabrala po okupaci Čech a Moravy *Luftwaffe*.²

Letiště Hradec Králové při leteckém dnu 11. června 1936



² Fidler, J. – Kuník, F. – Matyáš, S., *Vojenská letectva v době mnichovské krize, Letectví a kosmonautika* 11–26/1988, 1–8/1989, Knihovnice L+K; Fidler, J. – Sluka, V., *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920–1938*, Praha, 2006; John, M., *Československé letectvo v roce 1938*, Beroun, 1996; Krumbach, J., *Československé letectvo a Mnichov, Letectví a kosmonautika* 20/1968, s. 18–20, 25; Minařík, P. – Šrámek, P., *Československé vojenské letectvo v době vrcholící mnichovské krize. Historie a vojenství* 2/2008, s. 43–52; Rajnínec, J., *Slovenské letectvo 1939–1944, 1. díl*, Bratislava, 1999; Sehnal, J. – Rajlich, J., *Od Mnichova k 15. březnu, HPM* 3/1993, s. 11–13; Straka, K., *Historie československé armády, pilíř obrany státu z let 1932–1939*, Praha, 2007; Valka.cz, www.valka.cz.

Aero A.11/A.211



V roce 1923 továrna Aero zalétala prototyp nového lehkého bombardovacího, pozorovacího a zvědného dvoumístného letounu A.12. Poháněl jej řadový motor Maybach Mb IVa o výkonu 177 kW (240 k). Po úspěšných zkouškách se rozeběhla sériová výroba, která dala vzniknout celkem 93 A.12.

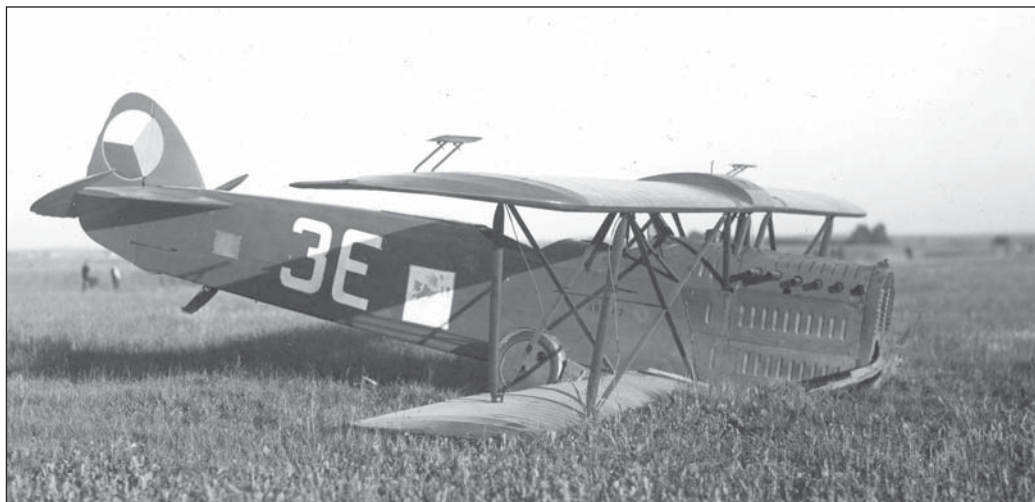
Ve stejném roce byl pokusně do trupu A.12 zabudován řadový motor Walter W IV (licenční BMW IV) o stejném výkonu jako Maybach. Úprava se ukázala úspěšnou a MNO v roce 1924 objednalo 67 letounů pod označením „A.11“ a v roce 1928 následovala další, 40kusová série. Během výroby došlo oproti předcházejícímu typu k zesílení nejvíce namáhaných částí kostry a výtuh letadla. V roce 1930 vznikla ve 43 kusech noční verze A.11N.



NAHOŘE: Cvičné Aero A.211

DOLE: Ab.11 s lyžovým podvozkem

Zabudováním motoru Breitfeld-Daněk Perun I o výkonu 177 kW (240 k) do draku A.11 vznikla verze Ab.11, již Aero v letech 1925–1931 vyrobilo na základě objednávek MNO 84 kusů, včetně čtyř v úpravě pro létání v noci. V roce 1928 bylo postaveno 15 Ab.111, které se odlišovaly použitím motoru Perun II o stejném výkonu. Od roku 1924 postupně sloužily u všech pluků. U pilotů



Havárie Ab.11.27 od Leteckého pluku 4 na letišti v Hradci Králové, 13. června 1935

byla letadla oblíbena: oceňovali především ovladatelnost a dobrou stabilitu. V roce 1938 sloužila již jen u cvičných letek. Verze A.11, Ab.11 a Ab.111 byly v hlášeních většinou shodně uváděny jen jako „A.11“, případně jako „Aš.11“.

Mimo uvedených průzkumných a bombardovacích verzí vznikly z A.11: verze dopravní (A.22) a cvičné (A.21, A.25, A.125, A.211), vlečné hydroplány (A.29) a další různé pokusné modifikace. Celkově bylo vyrobeno kolem 330 kusů různých variant a verzí. Osm A.11HS bylo vyvezeno do Finska. Dále na ně navázaly stíhací A.32, bitevní AP.32/APb.32 a bombardovací a průzkumné A.30/A.230/A.330.

Poslední sériově vyráběnou verzí se staly cvičné A.211. Prototyp A.211.1 vznikl v roce 1929 montáží motoru Walter Castor o výkonu 177 kW (240 k) do draku A.11.105. Zpočátku MNO o typ neprojevovalo zájem – vojenské zkoušky proběhly až v roce 1930 – a v letech 1931–1933 bylo vyrobeno 18 kusů, které sloužily u cvičných letek až do rozpadu první republiky.

Po zániku ČSR zůstalo pět A.11, jeden A.25 a tři A.211 na Slovensku, ostatní stroje, včetně 13 A.211, padly do rukou Němcům. Ti především používali cvičné A.211. Ještě v květnu 1940 *Luftwaffe* evidovala čtyři A.211.³

A.11N.117 Leteckého pluku 3; dobře je patrná úprava výfuků pro létání v noci



³ Krumbach, J., *Aero A-11, Křídla vlasti 13/1964*, s. 426–428; Němeček, V., *Československá letadla I*, Praha, 1983, s. 71–77.

Technický popis

Ab.11 byl dvoumístný jednomotorový vzpěrový dvouplošník s pevným záďovým podvozkem a otevřenými prostory osádky. Kovová kostra trupu byla v přední části kryta hliníkovými plechy, zbytek trupu a dřevěná kostra křídel byly potaženy plátnem. Letoun poháněl řadový kapalinou chlazený šestiválec Breitfeld-Daněk Perun I o výkonu 177 kW (240 k) s dvoulistou nestavitelnou dřevěnou vrtulí. Výzbroj tvořil synchronizovaný kulomet Vickers ráže 7,7 mm v trupu a pozorovatel ovládal kulometné dvojce Lewis stejné ráže. Celková zásoba munice činila 850 nábojů. Maximální nosnost pum byla 500 kg.

A.211 byl dvoumístný jednomotorový vzpěrový dvouplošník s pevným záďovým podvozkem a otevřenými prostory osádky. Kovová kostra trupu a dřevěná kostra křídel byly potaženy plátnem. Poháněl jej vzduchem chlazený hvězdicový sedmiválec Walter Castor o výkonu 177 kW (240 k) s dvoulistou nestavitelnou dřevěnou vrtulí. A.211 nenesl žádnou výzbroj.

	Ab.11	A.211
Rozpětí (m)	12,80	12,80
Délka (m)	8,20	8,60
Výška (m)	3,20	3,20
Nosná plocha (m ²)	36,50	36,50
Hmotnost prázdného letounu (kg)	1080	880
Vzletová hmotnost (kg)	1588	1389
Maximální rychlost (km/h)	216	195
Dostup (m)	7000	6500
Dolet (km)	750	750



Ab.111 od Leteckého pluku 1