

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem

Filozofická fakulta

Katedra historie

Diplomová práce

Mobilizace 1938 – Letecký pluk 4

Vypracoval: Jan Crhán, Studijní obor Historie jednooborově – magisterské studium

Vedoucí práce: PhDr. Jaroslav Rokoský Ph.D.

Datum zadání: 25. dubna 2019

Datum vypracování: XXX

*Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a na základě literatury,
pramenů uvedených v seznamu použité literatury a vlastního výzkumu.*

V Hostivici 11. března 2020

.....

Jan Crhán

Poděkování

vedoucímu práce PhDr. Jaroslavu Rokoskému Ph.D. za vedení a rady při tvorbě mé práce

Mgr. Martinu Flosmanovi Ph.D., vedoucímu Oddělení odborných činností VÚA Praha za pomoc s archiváliemi

Resumé

Ve své diplomové práci se zabývám mobilizací čs. vojenského letectva v roce 1938, se zvláštním důrazem na činnost Leteckého pluku 4.

V první kapitole popisuji obecně historické skutečnosti a politickou aktivitu v ČSR vedoucí k vyhlášení mobilizace. V dalších kapitolách pokračuji historií Leteckého pluku 4, jeho dislokací, výzbrojí a osobnostmi, které u této jednotky sloužily, personální obsazeností a zařazení do vyšších vojenských uskupení. Mapuji přesun jednotlivých složek pluku na polní letiště, a úkoly pluku při obraně republiky, dokumentuji návrat na stálé základny po odstoupení československého pohraničí, činnost pluku v období „druhé republiky“ a jeho rozpuštěním v březnu 1939.

Ve své práci chci využít, kromě dostupné literatury, archiválie Vojenského ústředního archivu, týkající se Leteckého pluku 4 (denní rozkazy a další písemnosti), dokumentace generálního štábu a dalších vojenských složek.

Abstract

In my thesis I deal with mobilization of the Czechoslovak Air Force in 1938, with special emphasis on the activity of 4th aviation regiment.

The first chapter describes generally historical facts and political activity in Czechoslovakia leading to the announcement of mobilization. In following chapters I continue with a history of the 4th aviation regiment, its dislocations, armament, people that served with this unit, staffing and inclusion into higher military groupings. I map movements of individual components of the regiment to field airports, and the regiment`s tasks in the defense of the republic, documenting the return to permanent bases after the withdrawal of Czechoslovak border, actions of the regiment in the "second republic" period and its dissolution in March 1939.

In my dissertation I want to use in addition to the available literature, the archival materials of a Central military archives concerning the 4th Aviation Regiment (daily commands and other documents), documentation of the General Staff and other military components.

Klíčová slova

Mobilizace

Generální štáb

Letecký pluk

Pilot

Polní letiště

Stíhací letectvo

Key words

mobilisation

general staff

air regiment

flyer

field airport

fighter air force

Obsah

Úvod.....	- 10 -
1. Politicko - vojenská situace v Evropě ve třicátých letech	- 23 -
1a. Politická situace v Československu v letech 1938 – 1939	- 27 -
1b. Plán Armáda v poli.....	- 29 -
1c. Československo v období září 1938 až březen 1939.....	- 32 -
2. Letecký pluk 4	- 36 -
2a. Historie, začlenění do vyšších složek, organizační struktura.....	- 36 -
2b. Výzbroj Leteckého pluku 4.....	- 51 -
3. Osobnosti Leteckého pluku 4	- 62 -
4. Letecký pluk 4 – události v letech 1938 až 1939.....	- 76 -
Závěr	- 110 -
Seznam použitých pramenů a literatury.....	- 112 -
Literatura odborná:	- 113 -
Seznam zkratek a výklad pojmů použitých v textu	- 118 -
Přílohy.....	- 121 -

Úvod

Krizové období let 1938 a 1939 v československé společnosti je jednou z nejčastěji dokumentovanou etapou našich dějin. Historický vývoj v těchto letech je dobře zpracován.

I když stále není jednotný názor odborníků na správnost a účelnost jednání tehdejších představitelů státu. Z tohoto širokého historického tématu jsem si vybral pro svou diplomovou práci pouze malý výsek historie jedné letecké jednotky působící v Praze a plně zapojené do obou vyhrocených situací roku 1938 – květnového mimořádného cvičení a záříjové částečné mobilizace. Letectví je pro mě blízké téma, historií hlavně československého leteckého provozu – vojenského i civilního – se zabývám dlouhou dobu. Proto zpracování této problematiky pro mě není velký problémem. Z hlediska technického. Z důvodů relativně snadné dostupnosti materiálů a znalosti prostředí, ve kterém jednotka působila, jsem si vybral Letecký pluk 4 v Hradci Králové a Praze Kbelech. Standardní stíhací jednotka československé armády se v září 1939 změnila v jednotku zvláštního určení pověřenou specifickými úkoly. Její jednotlivé složky byly rozmístěny na polních letištích severozápadně od Prahy, tedy v oblasti, kterou znám. Na začátku jsem si položil otázku: Na základě jakých dokumentů zpracovat tuto historii tak, abych přinesl něco nového a neopisoval z již vydaných prací?

Před několika lety jsem v jedné knize historika Michala Plavce narazil v seznamu pramenů na citaci z Denních rozkazů jednotky. Protože jsem tento typ dokumentů dobře znal ještě z období své služby socialistické vlasti, rozhodl jsem se využít právě tento pramen. Doufal jsem, že se armáda ve tvorbě svých dokumentů příliš neposunula. Důkladnost armádních denních rozkazů z osmdesátých let by mi pomohla se získáním informací a omezila na minimum nutnou kritiku pramenů. Začal jsem tedy hledat v rejstřících a fondech Vojenského ústředního archivu v Praze, ale tyto dokumenty jsem nikde neobjevil. Ze studia archivnictví jsem byl poučen, že nejlepší je obrátit se s dotazem přímo na archiv. Archiváři Vojenského ústředního archivu mi skutečně pomohli a po kratším jednání jsem se k těmto dokumentům dostal. Po prvním dni ve studovně jsem byl překvapen množstvím informací, na které jsem narazil. Současně jsem ale začal přemýšlet, jak tuto látku zpracovat. Jakou metodu práce použít, uspořádat celé téma chronologicky, nebo jako sondu pouze do krizových dní jara a podzimu 1938? Nakonec jsem se rozhodl uspořádat práci do tří kapitol, které každá

jsou samostatná, ale svou náplní spějí k poslední, stěžejní čtvrté kapitole. Každou kapitolu jsem napsal odlišnou formou, v závislosti na jejím obsahu.

První kapitola je pro větší přehlednost rozdělena na tři podkapitoly. Uvádím zde informace, které jsem sám získal z načtené literatury. Uvažoval jsem, zda je potřeba tuto úvodní část napsat, ale nechtěl jsem začít práci přímo odborným popisem bez historických souvislostí. Z toho důvodu jsem do textu zařadil nejdůležitější události let 1938 a 1939 ve stručném přehledu, zaměřeném hlavně na československou armádu. V první části kapitoly jsem se soustředil na obecný popis politické situace v roce 1938, dále na plán Armáda v poli, který radikálně změnil obranou doktrínu Československé republiky. Ve třetí kapitole jsem stručně popsal půlroční období tzv. druhé republiky až do březnové okupace a vzniku Protektorátu v roce 1939. Všechny tyto společenské události se samozřejmě projevily i v historii letecké jednotky, kterou dále zpracovávám. Pro zpracování této doby jsem využil řady odborných i popularizačních prací, jejichž hodnocením se zabývám v další části úvodu. Důležité pro mě bylo kritérium data vydání práce. Starší literatura z osmdesátých let v sobě nese ideologické zabarvení své doby. I přes tyto nedostatky je zajímavým příkladem hodnocení události kolem Mnichovské krize. Práce z devadesátých let a práce současné přinášejí objektivní výklad založený na kritickém rozboru archivních materiálů. Některé z nich však připomínají více obrázkové encyklopedie, pravděpodobně ve snaze o prodejnost knihy. Pro mě osobně bylo zajímavé srovnání, jak se na stejnou událost dívá historik současným pohledem a historik více či méně spojený s érou komunismu.

Druhá kapitola již konkrétně popisuje historii vybrané vojenské jednotky. Tato část je pro lepší přehlednost rozdělena do dvou menších bloků. Zde poprvé narážím na problém s množstvím informací získaných z archiválií. Jak tento blok uspořádat, aby z práce nevyšel strohý statistický výčet typů a evidenčních čísel techniky? Pro historika znalého problematiky této techniky je jistě mnohem zajímavější právě tento strohý statistický výčet dosud nepublikovaných dat. Ale kapitola by ztratila jakoukoli literární podobu a stal by se z ní pouhý seznam. Proto jsem se rozhodl informace získané z vojenských dokumentů podpořit popisným textem z publikované odborné literatury. Zároveň jsem využil možnosti Diplomové práce, jako jsou přílohy a poznámkový aparát. Zde jsem zařadil tabulkové seznamy a dokumentační snímky techniky. V první podkapitole se zabývám historií pluku od jeho vzniku v roce 1928 do rozpuštění v roce 1939. V úvodu se krátce věnuji okolnostem, za kterých vznikaly

prvních letecké jednotky v československé armádě. Podle jejichž vzoru pak byly budovány další pluky na přelomu dvacátých a třicátých let. Vývoj Leteckého pluku 4 v období 1928 až 1937 v práci zaznamenávám pouze zkráceně. Toto časové období není cílem mé práce, ale je nutné pro seznámení s dalšími okolnostmi v historii jednotky. Dále se v druhé kapitole věnuji členění jednotky, její dislokaci a podřízenosti vyšším organizačním složkám armády. Při zpracování této historie jsem vycházel z literatury, která byla publikována o československém letectvu třicátých let. Načtená fakta jsem konfrontoval či doplňoval o informace z archivních pramenů. V druhé části kapitoly jsem se pokusil zdokumentovat vojenskou techniku, kterou byl Letecký pluk 4 vyzbrojen v letech 1938 a 1939. Tedy nejen letadla ale i automobilní park tvořící nedílnou součást leteckého pluku. Při psaní této podkapitoly jsem již využíval téměř výhradně archivních pramenů. Žádné literární zdroje, jdoucí do takové hloubky, nebyly k dispozici. Díky důkladné dokumentaci archivních pramenů jsem byl schopen popsat detailně standardní technické vybavení, jaké používal stíhací pluk v československé armádě. Získané konkrétní údaje jsem pouze doplnil o obecný technický popis vozidel. V otázkách automobilní techniky nemám tak rozsáhlé znalosti. K doplnění jsem využil odbornou technickou literaturu.

Ve třetí kapitole jsem načrtl přehled významných osobností spojených s Leteckým plukem 4. V prvé řadě se jedná o významné letce doby První republiky propagující československé letectví na soutěžích a závodech. Tito lidé ve své době představovali nejen vzor pro ostatní piloty, ale byli i součástí veřejného života společnosti, novináři o nich psali oslavné články a jejich letecké výkony byly živě sledovány celou společností. Řada z těch nejlepších sloužila u Leteckého pluku 4 a ovlivnila morálku ostatních příslušníků pluku. Druhou skupinou byli mladí začínající piloti, kteří se později proslavili na bojištích II. světové války či se zapojili do domácího odboje. O letce zahraničního odboje se zajímám již řadu let a bylo pro mě obtížné vybrat z desítek jmen jen některá, spojená s čtvrtým plukem. Při práci na této kapitole jsem využil základních informací z odborných publikací a doplnil je záznamy z vlastního archivu. V devadesátých letech byla publikována celá řada knih, pojednávajících o československých letcích v RAF. Z mého pohledu jsou zajímavější práce regionálních historiků, kteří se zaměřují na svou oblast a zpracovávají malou skupinu osob nebo pouze jednoho letce. Plně si uvědomuji, že je třeba k takovým pracím přistupovat kriticky, ale na druhou stranu přinášejí mnohem zajímavější a detailnější zpracování.

Přidáním kapitoly o osobnostech, které prošly Leteckým plukem 4, jsem chtěl zdůraznit význam této jednotky při výchově stíhačů válečné generace. Žádným jiným leteckým plukem (snad s výjimkou Leteckého pluku 1 TGM) neprošlo ve třicátých letech tolik pozdějších válečných letců.

Čtvrtá kapitola tvoří stěžejní část mé práce. Její strukturu jsem vystavěl chronologicky. Zpracovávám zde detailní záznamy všech událostí, ke kterým došlo u Leteckého pluku 4 v letech 1938 – 1939 a provádím srovnání s událostmi v armádě obecně i v celé zemi. Zde jsem využil výhradně archivních pramenů a literatura je použita pouze pro ověření či doplnění celkového kontextu.

Jak jsem uvedl, práci jsem založil na archiváliích, dnes uložených ve Vojenském ústředním archivu v Praze Ruzyni. Základním pramenem pro mě byly dochované denní rozkazy Leteckého pluku 4. Archiválie typu vojenských písemností jsou strohé ale důkladné, není třeba je podrobovat přílišné kritice. Obsahují velké množství informací a dat, které jsem musel po prostudování roztřídit a vybrat jen to podstatné a přínosné k zpracování mého tématu. Na základě těchto dokumentů se dá vytvořit práce s ještě větší šíří záběru a historik z nich dokáže vytvořit studie na různá témata. Je ale potřeba práci doplnit o vysvětlující text a je tedy nutností studium dalších zdrojů. Denní rozkazy nebyly vytvořeny jako historický dokument, ve své době měly zcela jiný účel a bylo přímo nemožné je jakkoli deformovat. Teprve jejich uchováním do současnosti získaly vypovídající historickou hodnotu. Předpokládal jsem pouze možnost technických chyb - překlepů. V minimálním množství jsem takové skutečně objevil, ale vzhledem k množství archiválií, které jsem podrobil výzkumu, se mi podařilo je snadno eliminovat.

Mnohem důslednější kritiku pramenů bylo třeba použít v případě archiválií typu kronik. Již v předcházejících bádání jsem si ověřil, že městská či obecně jakákoliv kronika je nespolehlivý historický pramen. Její věrohodnost závisí na osobě kronikáře a době, kdy byla psána. Kronika je téměř vždy ovlivněná vnějšími okolnostmi a nikdy není pouhým výčtem toho, co se stalo. Překvapilo mě ale, že i oficiální vojenská kronika Leteckého pluku 4 obsahuje řadu nesrovnalostí, které se objevují při srovnání s denními rozkazy, zprávami pro Hlavní štáb či protokoly (například hlášení k leteckým haváriím). K základním dokumentům o vybrané jednotce jsem přidal další archiválie, které jsou již zpracovány a přístupné.

Období příprav na obranu republiky, roky 1937 a 1938 a dále opatření během květnového mimořádného cvičení a záříjové částečné mobilizace 1938, jsem doplnil o informace z archiválií z Fondu MNO, hlavní štáb, 1. oddělení organizační, časový rozsah 1919 až 1939, Rozpočet MNO na rok 1938 (1937, evidenční číslo 4678, karton 171), Základní mobilizační předpis MOB- 1 (1938, evidenční číslo 5950, karton 233), Mobilizační předpis pro letectvo MOB – 6 (1937, evidenční číslo 4320, karton 155), Osnova vládní vyhlášky o vstupu státu do branné pohotovosti (1937, evidenční číslo 4333, karton 157), Přehled branné moci v době mobilizace (1937, evidenční číslo 4360, karton 159), Rozsah povolání osob I. zálohy v době mobilizace (1937, evidenční číslo 4328, karton 156), Seznamy mobilizovaných útvarů (1937, evidenční číslo 4349, karton 158), Velitelství letecké brigády v mobilizaci (1938, evidenční číslo 5866, karton 232), Prodloužení prezenční činné služby u letectva (1938, evidenční číslo 5871, karton 232), Mobilizační přípravy, mimořádná opatření dle plánu C (1938, evidenční číslo 611, karton 241), Opatření 50 letadel z Francie (1939, evidenční číslo 8666, karton 17), Poznatky z částečné květnové mobilizace (1938, evidenční číslo 5963, karton 234), Obsazená území, memorandum ministerstva spravedlnosti, počty Čechů a Němců v jednotlivých obcích (1938, evidenční číslo 5918, karton 233), Ukončení branné povinnosti státu v prosinci 1938 (1938, evidenční číslo 6166, karton 242), Požadavky letectva na zvýšení počtu mužstva po repatriaci (1938, evidenční číslo 6301, karton 246). Zajímavým příspěvkem je dokument Reorganizace německé armády v říjnu 1937, dislokace (1937, evidenční číslo 5544, karton 186), jako reakce zpravodajského oddělení MNO na změny v německé armádě po letním cvičení. Do období příprav na válečný konflikt spadá rovněž posílení, ne-li vybudování protiletadlové obrany země. K tomuto tématu jsem našel dokumenty Plán vojenské ochrany proti letadlům v Praze (1938, evidenční číslo 5648, karton 226), Obrana proti letadlům průmyslových objektů (1938, evidenční číslo 5652, karton 226), Příprava sestavy TOPL, teritoriální obrana proti letadlům (1939, evidenční číslo 7806, karton 357).

Na události po 15. březnu 1939 dobře reagují hlavně dokumenty Propuštění mužstva ročníku 1938 po 15.3. 1939 (1939, evidenční číslo 8252, karton 369), Likvidace armády, propuštění důstojníků, rotmistrů, mužstva a občanských zaměstnanců (1939, evidenční číslo 8271, karton 369).

Řada zajímavých archiválií, které rovněž doplnili mou práci, je uložena ve fondu MNO, hlavní štáb, operační oddělení, časový rozsah 1919 – 1939. Jedná se hlavně o dokumenty Obrana státu, zřizování letišť, určení zakázaných pásem (1938, evidenční

číslo 4158, karton 290), Přidělení mužstva letectvu (1938, evidenční číslo 4162, karton 290), Četnické letecké hlídky, zřízení (1938, evidenční číslo 4163, karton 290) a Letectvo, radiotelegrafní stanice (1938, evidenční číslo 4737, karton 296).

V Dodatcích k tomuto fondu je dokument Realizace Mnichovské dohody, hlášení k situaci na odstoupeném území, Stanovení nových hranic (Dodatek I – 1938, karton 21 až 26).

K doplnění historie pluku jsem čerpal z Fondu MNO, hlavní štáb, 1. oddělení organizační, časový rozsah 1919 až 1939, konkrétně dokumenty Letecký pluk 4 – podřízenost (1937, evidenční číslo 4231, karton 150), Letectvo, dislokace (1937, evidenční číslo 5181, karton 179), Letecké pluky 1 a 4, přemístění (1937, evidenční číslo 5211, karton 180), VTLÚ – Výzkumný technický letecký ústav, tunelová střelnice (1937, evidenční číslo 5410, karton 184), VTLÚ, vybudování zákopů v Letňanech (1937, evidenční číslo 5579, karton 186), Vybudování sítě státních pomocných letišť (1938, evidenční číslo 5878, karton 232), Kbely, vojenské letiště (1938, evidenční číslo 6982, karton 264), vojenské letiště Praha Kbely (1939, evidenční číslo 7904, karton 359).

Téma letecké výzbroje pluku, z větší části zpracované z denních rozkazů, jsem doplnil o další informace z Fondu MNO, hlavní štáb, 1. oddělení organizační (2), časový rozsah 1919 až 1939, konkrétně dokumenty Objednávka leteckých motorů Avia (1937, evidenční číslo 4260, karton 150), Objednávka letadel Tatra T 131 (1937, evidenční číslo 4261, karton 150).

Zajímavými doklady o jednání soukromých leteckých podniků s armádou a snaha přesunout strategický průmysl na Moravu a Slovensko jsou archivální dokumenty z Fondu MNO, hlavní štáb, 1. oddělení organizační (2), časový rozsah 1919 až 1939 jako: Zápisy ze schůzí Letecké komise, jednání s Waltrem, Avii a Škodou o výstavbě nových leteckých továren (1937, evidenční číslo 4699, karton 172), Přemístění leteckého průmyslu a vojenských dílen (1937, evidenční číslo 4810, karton 174), Vybudování leteckého průmyslu (1937, evidenční číslo 4812, karton 174), Aero, výstavba nového závodu v Beckově (1937, evidenční číslo 4804, karton 174), Avia, výstavba podniku v Kunovicích (1937, evidenční číslo 4811, karton 174), Letov-vojenská továrna na letadla, výstavba nového podniku (1937, evidenční číslo 4798, karton 174).

Problematiku pozemní techniky, zařazené u Leteckého pluku 4, kterou jsem čerpal z větší části z literatury, jsem doplnil o dokumenty z Fondu MNO, hlavní štáb, 1. oddělení organizační (2), časový rozsah 1919 až 1939 – Automobilní technika leteckých pluků (1937, evidenční číslo 4018, karton 143), Letecká speciální vozidla (1937, evidenční číslo 4035, karton 143), Letecké terénní automobily (1938, evidenční číslo 5623, karton 225).

Strohé služební zápisy jsem následně porovnával s kronikou Leteckého pluku 4 (VHÚ, řada C kroniky a alba, fond číslo 242, Letecký pluk 4 kronika 1929 – 1937 + koncept 1936 – 1938), Leteckého skladu 2 (VHÚ, řada C kroniky a alba, fond číslo 278, Hlavní letecký sklad kronika 1918– 1937 + koncept 1938).

Základní archivní materiály jsem dále doplnil o archiválie typu obecních kronik – městská kronika Čelákovice (SOkA Praha- východ, fond Archiv města Čelákovice 1366 – 1945, NAD 151, městská kronika 1836 – 1939) a kronika obce Mstětice (SOkA Praha- východ, fond Archiv obce Mstětice, značka AO Mstětice, NAD 384, kronika obce Mstětice 1924 – 1958). Několik kusů informací jsem získal studiem Sbírký staničních kronik (Národní archiv, Sbírka staničních kronik 1902 – 1961, číslo sbírky 814, číslo pomůcky 1685 – Čakovice 1918 - 1948, inventární číslo 155, karton 11, Čelákovice 1918 – 1950, inventární číslo 162, karton 11, Český Brod 1918 – 1952, inventární číslo 190, karton 11. Detailní studium těchto archiválií mi následně umožnilo vystavět základní kostru odborné části práce. Úplnost a dobrá čitelnost dokumentů mi práci výrazně usnadnily.

Vedle archivních dokumentů jsem využil i řadu literárních pramenů. V zásadě je lze rozdělit na literaturu historickou, populární, zabývající se obdobím První republiky a literaturu odbornou, zaměřenou na technické popisy letadel a vozidel.

Psaní práce jsem zahájil studiem literatury obecné, historické. Hlavně z důvodu, abych se seznámil s historií druhé poloviny třicátých let a pochopil další souvislosti, které mi unikaly. Problematika událostí roku 1938 byla popsána v dílech mnoha autorů. Vedle obecných historických přehledů je množství knih s tematikou československé armády, změn v koncepci velení a obrany státu. Největší podíl má literatura zabývající se pevnostním opevněním. Je to logické, s řadou těchto staveb se setkáváme dodnes a jejich historie přitahuje pozornost veřejnosti.

Já jsem začal svou práci na základě knihy Československý rok 1938 (Kvaček Robert, Chalupa Aleš, Heyduk Miloš, Československý rok 1938, Praha 1988). Kniha trojice autorů plasticky a čtivě dokumentuje události v roce 1938. Nezabývá se pouze děním ve vrcholné politice, ale popisuje i běžný život společnosti, kulturní a sportovní události, na pozadí diplomatického jednání vlády. Autoři zpracovali československou a zahraniční dokumentaci a kniha je dobře napsanou historickou reportáží o roce 1938. Bohužel se jedná pouze o literaturu publicistickou. Práce nemá poznámkový aparát a přehled pramenů je velice strohý. Navíc je kniha poplatná době svého vzniku. Ve značné míře se v ní objevuje socialistická ideologie. Přesto se domnívám, že jako úvod do problematiky třicátých let je vhodná. Nutno ji ovšem podrobit kritice.

Historicky precizní práci pro pochopení událostí roku 1938 jsou knihy Miloslava Johna Září 1938 (John Miloslav, Září 1938 sv. 1 a sv. 2, Brno 1997). Miloslav John se specializuje na období druhé poloviny třicátých let. Jeho práce jsou doplněny velkým počtem tabulek a přehledů. Nechybí propracovaný poznámkový aparát, seznam zkratk a rozsáhlý výčet archivních pramenů a použité literatury. Obě knihy byly pro mě cenným historickým materiálem. Pouze obrazová příloha, kvůli velice nekvalitnímu tisku u prvních vydání, nijak práci neposouvá. Kvalitu tisku pravděpodobně autor nemohl ovlivnit, ale výběr snímků ano. Polovina snímků má pouze ilustrační hodnotu, není podstatná pro obsah knihy. Zejména jde-li o snímky vojenské techniky, která nemá s rokem 1938 nic společného. Opět i Johnovy práce jsem konfrontoval se zdroji jiného původu a prováděl kritický přístup. Pro získání přehledu o situaci v československé armádě patří práce Miroslava Johna k základním zdrojům mých informací.

Během přípravy na svou diplomovou práci jsem nemohl opomenout velký počet knih historika Františka Emmerta. Nakonec jsem využil pouze publikaci Mobilizace 1938 (Emmert František, Mobilizace 1938 – Chtěli jsme se bránit, Brno 2015). Emmert všechny své práce vydává jako kvalitně zpracované obrazové publikace s využitím rozsáhlého archivu Vojenského historického ústavu a Vojenského ústředního archivu. V záložce k prvnímu vydání knihy mě zaujal termín „muzeum v knize“. Skutečně to vystihuje charakter Emmertovy knihy. Opět se jedná o publicistiku. V díle chybí poznámkový aparát, seznam literatury a pramenů je stručný. Protože odborným recenzentem byl historik a odborník na dané období Robert Kvaček a nových informací v knize není mnoho, neprováděl jsem důslednou kritiku literatury a použil jsem ji ke srovnání se staršími díly jiných historiků.

Jedním z mála historiků mladší generace, kteří se zabývají problematikou československé armády třicátých let, je Karel Straka. Pro mou práci byla podstatná jeho kniha *Československá armáda – pilíř obrany státu* (Straka Karel, *Československá armáda – pilíř obrany státu z let 1932 – 1939*, Praha 2007). Sice se opět jedná o publikaci doplněnou velkým počtem obrazového materiálu a postrádající poznámkový aparát, ovšem informace v díle jsou ucelené, přehledně řazené a doplněné celou řadou textových rámců a tabulek. Jak sám autor uvádí v předmluvě, kniha se nezaměřuje na rok 1938, ale zpracovává situaci v československé armádě v celých třicátých letech. Z této knihy jsem získal detailní přehled o výzbroji a organizaci armády, který byl nezbytný v mé další práci. Z toho důvodu ji tedy mohu zařadit i do kategorie literatury technické – odborné. Podobně je koncipována i druhá kniha Karla Straky, kterou jsem použil při studiu literatury – *Vojáci, politici a diplomaté* (Straka Karel, *Vojáci, politici a diplomaté. Československá delegace na jednání mezinárodního výboru v Berlíně a odstoupení českého pohraničí v říjnu 1938*, Praha 2008). V tomto svém díle se Straka zaměřuje pouze na jednu událost v historii a to jednání československé delegace na mezinárodním výboru v Berlíně a následné odstoupení českého pohraničí v říjnu 1938. Precizně a detailně popsané události v knize mi ulehčily další studium této problematiky.

Karel Straka vydává svá díla v nakladatelství AVIS, tedy pod hlavičkou Ministerstva obrany. Tento fakt, seznam recenzentů a hlavně rozsáhlý seznam literatury a pramenů, zařadil v mé práci obě knihy k pramenům ověřeným a základním.

Druhým typem literatury, který jsem použil při tvorbě diplomové práce, je literatura odborná, technická. Jedná se hlavně o prameny s tematikou organizace letectví, letecké techniky včetně radiotelegrafie a meteorologické služby, zbraní a automobilní techniky. Bohužel řada těch nejlepších knih o letecké technice vznikla v dobách před čtyřiceti lety. V současnosti vychází literatura buď převzatá ze zahraničí, nebo využívající (někdy až opisující) právě tato starší díla. Je škoda, že dnes píše velice málo autorů s technickým vzděláním zaměřeným na letectví. Vznikají kvalitní práce na techniku let šedesátých a mladších, ale nikdo nereviduje práce starší se zaměřením na počátky československého letectví. Několik vydaných monografií tuto situaci jistě nezachrání. V problematice organizace předválečného letectva pro mě byla nejdůležitějším pramenem kniha *Československé letectvo v roce 1938* (John Miloslav, *Československé letectvo v roce 1938*, Praha 1996). Autor Miloslav John ji napsal jako doplnění svého dvousvazkového díla *Září 1938*. Kniha má veškeré atributy historické práce. Obsahuje

rozsáhlý poznámkový aparát, seznam literatury a pramenů. V příloze je téměř stovka doplňujících tabulek, samotný text obsahuje detailně zpracované informace téměř o každé problematice, která se týká československého letectva. Samostatně je popsána organizace jednotek, typy letadel i podpůrné výzbroje, letecká výroba i celý návazný letecký průmysl. Autor si dal velkou práci s vyhledáním přesných údajů, vycházel z archivních zdrojů i ze vzpomínek pamětníků, které ještě zažil. Jeho kniha je pro mou práci základním kamenem v poznání odborné letecké problematiky. Informace, které jsem zde získal, jsem konfrontoval s jinými zdroji a využil při zpracování strohé archivní dokumentace. Nutno dodat, že autor výborně zpracoval otázky organizace a úkolů letectva, ale technický popis československých a německých letadel je v knize již slabší.

Podobně kvalitní prací je mnohem mladší kniha Na zrazeném nebi (Fiedler Jiří, Na zrazeném nebi. Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938, Praha 2015). Autor Jiří Fidler zpracovával tematiku vojenského letectva již v osmdesátých letech. V roce 1988 byla publikována v několika číslech odborného měsíčníku Letectví a kosmonautika jeho práce Vojenská letectva v době mnichovské krize. Autor se tematice věnoval dále a zpracoval výsledky do této podrobné publikace. Jedná se sice o encyklopedii, řazenou abecedně podle hesel, ale to jí neubírá na kvalitě. Hesla jsou zpracována detailně a použití obrazových příloh je zde velmi přínosné.

Obě knihy jsem využil hlavně při zpracování organizačního schématu letectva, označení jednotek a základní výzbroje. Technický popis letecké a automobilní techniky jsem ale hledal v jiné literatuře. Problematika technického popisu letadel je mi blízká a v práci jsem tedy využil i vlastních poznatků a vědomostí. Samozřejmě je pro mě nutností si tato data ověřit v literatuře. K tomu účelu mi nejlépe posloužily publikace Václava Němečka. Přesto, že se jedná o knihy vydané hluboko v totalitním režimu, informace v nich jsou použitelné a často citované. Václav Němeček jako autor bez historického vzdělání ale s technickým rozhledem dokázal zdokumentovat historii celého československého leteckého průmyslu, jak vojenského tak i civilního. Jeho knihy stále vycházejí bez nutnosti dalších úprav, protože se jedná o kvalitně zpracované technické texty. Různé odborné monografie, které vycházejí po roce 2000, z Němečka stále čerpají a přinášejí pouze detailní informace k určitému typu letounu, či jeho komponentu. Základní technický popis na všechna československá letadla je v díle Václava Němečka stále nepřekonaný. Neváhal jsem tedy využít přehledně zpracované

literatury a citovat jeho dílo v některých pasážích diplomové práce.

K odborné literatuře pro zpracování problematiky automobilní techniky jsem využil knih kolektivu autorů Škoda – auta známá i neznámá (Lukáš Nachtman, Mario René Cydrych, Škoda – auta známá i neznámá, Praha 2007) a knihu Vojenské automobily Tatra v letech 1918 až 1945: nákladní a speciální automobily (Radomír Zavadil, Vojenské automobily Tatra v letech 1918 až 1945: nákladní a speciální automobily, Nevojice, 2008). Obě tyto knihy patří do populární naučné literatury, nedají se označit za historickou práci a jsou určeny širšímu okruhu čtenářů. Pro mé účely ale vyhovovaly a rozhodl jsem se je použít vzhledem k nedostatku lepší literatury.

Při své práci jsem využíval ještě další literaturu, ale ta pro mě nebyla stěžejní. Proto se zde jejím rozbořením nezabývám. Kniha autorů Flajšmana a Šteklů Hydrometeorologická služba armády České republiky (Miroslav Flajšman, Josef Štekl, Hydrometeorologická služba armády České republiky v období 1918 – 2009, Praha 2009) mě ale natolik zaujala svým zpracováním a odborností, že jsem zařadil i několik drobností k tomuto tématu do své práce. Oba autoři jsou odborníky v tomto oboru, problematiku podávají čtivě a srozumitelně. Kniha sice nemá poznámkový aparát, ale je doplněná vysvětlujícími textovými rámy, tabulkami a velkým počtem snímků. Na závěr je obsáhlá doplňující příloha s množstvím tabulek, obrázků a dokumentů. Práci vydalo Ministerstvo obrany České republiky a kromě tištěné podoby je k dispozici i na internetu (<http://www.mocr.army.cz>).

Kromě odborné literatury jsem využil i články z některých historických a technických časopisů. V první řadě musím uvést Historii a vojenství, dále Letectví a kosmonautika, Revi, Armádní technický magazín. Čerpal jsem z článků známých a ověřených autorů, vědom si ale nutnosti kritického přístupu k takovému zdroji.

V periodiku Ministerstva obrany Historie a vojenství jsou články historiků a odborníků na různá témata. Většina prací zde má charakter historického textu, včetně poznámkového aparátu, seznamu pramenů a přínosné obrazové přílohy. Pro svůj text první kapitoly jsem využil článek Radko Břacha Spojenecká smlouva mezi ČSR a Francií z 25. ledna 1924, garanční dohoda Československo – francouzská z 16. října 1925 (Radko Břach, Spojenecká smlouva mezi ČSR a Francií, Historie a vojenství č. 6, 1994, s. 3 – 21), článek Eduarda Stehlíka Československé opevňovací programy 1936 – 1938 (Eduard Stehlík, Československé opevňovací programy 1936 – 1938, Historie a vojenství č. 1, 2005, s. 4 – 29) nebo článek kolektivu autorů Jiřího Fiedlera, Vladimíra

Franceva, Eduarda Stehlíka Mobilizovaná československá armáda (Jiří Fiedler, Vladimír Francev, Eduard Stehlík, Mobilizovaná československá armáda, Historie a vojenství č. 2, 1996). Práce Václava Sluky Československá armáda v letech III (1935 – 1939) je pouze chronologickým přehledem událostí z daného období ale dobře mi pomohl udělat si představu o historických souvislostech (Václav Sluka, Československá armáda v letech III, Historie a vojenství č. 1, 1996, s. 87 – 123). Zajímavé jsou články Pavla Minaříka a Pavla Šrámka Dokumenty československé armády z podzimu 1938, uveřejněné ve čtyřech blocích (Pavel Minařík, Pavel Šrámek, Dokumenty československé armády z podzimu 1938, Historie a vojenství č. 5, 1996, s. 83 – 110, č. 1, 1997, s. 131 – 158, č. 3, 1997, s. 141 – 174, č. 6, 1997, s. 87 – 133). Jsou zde otištěny doslovné prepisy důležitých dokumentů z Vojenského ústředního archivu vztahující se k událostem částečné mobilizace 1938. Články jsou doplněny vysvětlujícím textem, poznámkovým aparátem a seznamem pramenů.

O vojenské technice je ve sborníku Historie a vojenství mnoho prací, ale pro mou problematiku jsem použil pouze krátkou stat' Vojenské automobily Praga RV a Praga AV, autor neuveden (Vojenské automobily Praga RV a Praga AV, Historie a vojenství č. 4, 2000, s. 850 – 852). Ukázkou precizní práce historika Jiřího Rajlichy je článek Katastrofa Na Hřebenkách 23. 6. 1938 (Jiří Rajlich, Katastrofa Na Hřebenkách 23. 6. 1938, Historie a vojenství č. 4, 2015, s. 92 – 108). Autor velice přesně a podrobně zpracoval zapomenutou leteckou katastrofu nad Prahou, kterou i já okrajově zmiňuji v historii Leteckého pluku 4. Jiří Rajlich umí pracovat s archiváliemi a jeho texty jsou zajímavé i pro laickou veřejnost. Přesto článek splňuje všechna kritéria historické práce, tedy poznámkový aparát a pramennou základnu.

Kromě této základní literatury jsem při studiu situace v Československu v letech 1938 až 1939 využil ještě další materiál, získaný elektronicky. Jedná se o příspěvky Jana Máče (Jan Máče, Rok 1938. Přípravy na konflikt, ATM 9, 2008, s. 69 – 73), Eduarda Stehlíka (Eduard Stehlík, Srdce armády, Generální štáb 1919 – 2009, Ministerstvo obrany 2009), Jiřího Rajlichy, Pavla Minaříka, Pavla Šrámka a dalších historiků. Tyto statě se většinou týkají konkrétní události a nerozvíhají se do širšího kontextu. Při mé přípravě byly zajímavým doplněním obecných historických faktů. Kromě prací erudovaných historiků jsem nastudoval i bakalářskou práci Anny Müllerové z Plzeňské university (Anna Müllerová, Mobilizace československé armády v září 1938, Bakalářská práce FF Západočeská univerzita Plzeň, 2013), pro srovnání jak se podobné

práce píše na jiných vysokých školách.

Informace z internetových zdrojů, včetně oficiálních stránek, jsem použil pouze pro informativní dokreslení dané situace a v minimálním měřítku. Informace, obsažené na některých stránkách, jsou zajímavé, ale jejich věrohodnost je sporná.

Doufám, že má práce rozsahem a zpracováním splňuje stanovené podmínky pro Diplomovou práci. A ve svém omezeném měřítku přispěje k další dokumentaci historie roku 1938 v Československu.

1. Politicko - vojenská situace v Evropě ve třicátých letech

Politická situace evropských států ve třicátých letech byla složitá a prodělávala dynamický vývoj. Francie od poloviny třicátých let procházela obdobím vnitropolitických problémů spojených se střídáním vlád. Anglie se do evropského dění příliš nevměšovala, pokračovala ve své úloze světové koloniální velmoci.

Do této situace přichází nový německý kancléř Adolf Hitler. Jeho snahou je uvolnit zemi ze sevření podmínek Versailleské smlouvy a obnovit silný Německý stát na základě diktatury jedné strany. Pro své myšlenky národního socialismu získává postupně německý národ a německý kapitál.

Anglie a Francie nechtějí připustit rozpoutání dalšího válečného konfliktu, proto přistupují na stupňující podmínky Německa a přehlížejí jeho expanzivní politiku. Francie má větší starosti z pronikajícího vlivu komunistického Ruska. S o to většími obavami pak na vývoj v Evropě pohlíží státy s Německem sousedící – Polsko a Československo. Ani ve střední Evropě není situace klidná. Polsko vede neoficiální válku se Sovětským svazem, Rakousko se snaží o přísnou neutralitu po vzoru Švýcarska a Maďarsko ztrácí veškerý vliv na dění ve středoevropském prostoru.

Československo od svého vzniku mělo společné hranice s pěti státy. Pouze s Rumunskem uzavřelo mírovou dohodu, ostatní země byly v neutrálním (Rakousko) až nepřátelském postavení (Německo, Maďarsko, Polsko). Nejdůležitějším spojencem Československa byla Francie, která uplatňovala svůj vliv ve sféře hospodářské, politické i vojenské.

Československá armáda byla od počátku budována podle francouzského vzoru.¹ V roce 1919 byla v Československu ustavena Francouzská vojenská mise.² Byla vytvořena jako poradní orgán československé branné moci. Rozpuštěna byla až 31. ledna 1939, její vliv na rozhodování Hlavního štábu byl tedy celá třicátá léta, i v době vojenské krize.³ Československo uzavřelo několik významných mezinárodních smluv s Francií.

¹ V letech 1919 až 1921 byl náčelníkem Hlavního štábu divizní generál Maurice Pellé, v letech 1921 až 1925 jej nahradil divizní generál Eugène Mittelhauser. Českoslovenští důstojníci zastávali pozici zástupců a náměstků.

² Od 1. ledna 1926 ji vedl brigádní generál Louis Faucher a náčelníkem Hlavního štábu byl poprvé jmenován Čech. Francouzskou misí prošlo přes 100 francouzských důstojníků a okolo 200 poddůstojníků.

³ František EMMERT, Mobilizace 1938, Brno 2015, s. 14

V roce 1921 vznikla z podnětu Francie Malá dohoda, jako sdružení tří nových států – Československa, Rumunska a Jugoslávie.⁴ Francie měla zájem zapojit do Malé dohody také Polsko. To se ale nikdy nepřidalo vzhledem k napjatým vztahům s Československem.

Příčinou sporů sousedních států nebyla pouze otázka Těšínského Slezska. Rozdíly byly i v jiných tématech. Důstojnický sbor československé armády tvořili z větší části bývalí legionáři. Naopak polští důstojníci byli většinou příslušníky Pilsudského legií, kteří bojovali za Rakousko – Uhersko až do konce války. A silně katolické Polsko nemohlo odpustit Československu vypořádání se s katolickou církví, zákonnou odluku státu od církve a navíc pozemkovou reformu, vztahující se i na majetky církve. Tento zákon byl v Polsku nemyslitelný.^{5 6}

Francie ale pokračovala ve snahách o spojení Československa a Polska v obraně i po roce 1934, kdy Polsko uzavřelo s Německem smlouvu o neútočení.⁷

Nejdůležitějším členem Malé dohody bylo Československo. Jako průmyslově nejvyspělejší stát pomáhalo s vyzbrojením Jugoslávie a Rumunska. V reformní době druhé poloviny třicátých let ztrácí Francie svůj vliv v Malé dohodě, také díky své vlastní politice. Zbývající členské státy hledají jinou cestu k obraně, včetně pokusů o jednání s komunistickým Sovětským svazem.

V březnu 1936 Německo vojensky obsadilo demilitarizované Porýní, čímž neoficiálně padla Locarnská smlouva. Ve Francii v roce 1937 panoval názor, že tímto aktem padla i Československo – francouzská smlouva o vojenské pomoci.⁸ Stará spojenectví berou rychle za své. 23. srpna 1938 bylo uskutečněno poslední jednání představitelů Malé dohody. Okupací Československa v březnu 1939 Malá dohoda definitivně zaniká.

Německo v roce 1935 zahájilo jednání s Anglií a Francií. Jejich cílem bylo splnění podmínek vedoucích ke zlepšení situace německé menšiny v ČSR. Současně ale od

⁴ Karel STRAKA, Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939, Praha 2007, s. 21

⁵ Pro Polsko byl největší nepřítel Sovětský svaz. Nechtělo se vázat smlouvou s Československem, které se obracelo s pomocí k Rusku. Také problém se Sudetskými Němci se Polska netýkal a případný konflikt s Německem by přímo ohrožoval existenci země. Ani Československo v první polovině třicátých let o vzájemnou dohodu s Polskem příliš nestálo. Nechtělo být zataženo do vojenského konfliktu s Ruskem ohledně západní Ukrajiny.

⁶ Podobně Karel STRAKA, Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939, Praha 2007, s. 15

⁷ Nutno podotknout, že tyto snahy pocházely od generála Gamelina a nebyly oficiálním stanoviskem francouzské vlády.

Karel STRAKA, Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939, Praha 2007, s. 17

⁸ Více o Československo – francouzských dohodách Radko BŘACH, Spojenecká smlouva mezi Československem a Francií z 25. ledna 1924 a garanční dohoda čs. - francouzská z 16. října 1925. Historie a vojenství, 1994, č. 6, s. 3 – 21.

roku 1936 probíhala tajná jednání se Sudetskými Němci ohledně vojenského obsazení Československa.

Zatímco Hitler jednal umírněně s Halifaxem a Chamberlainem, německé noviny vedly štvavou kampaň proti československé vládě a její nečinnosti v otázce práv německé menšiny. Velkým tématem byla činnost československých silových složek v pohraničí.

V létě 1937 Adolf Hitler posvětil tajnou Směrnicí pro jednotnou válečnou přípravu, známější pod krycím označením „Fall Green“. Plán (nebo Případ) zelený je dnes považován za první dokument o agresivních záměrech Třetí říše vůči svým sousedům.⁹

Základní myšlenkou dokumentu byl nečekaný vojenský útok proti Československu. K rozpoutání této agrese měly posloužit národnostní rozbroje v československém pohraničí, nebo násilný incident proti Německu.¹⁰ Nejčastěji uváděným datem útoku bylo 28. září 1938.¹¹

V roce 1935 byl v Německu přijat Branný zákon jako reakce na zvýšení počtu odvedených branců ve Francii. Novým zákonem vznikla všeobecná branná povinnost pro všechny německé muže od 18 do 50 let a byl položen základ nové německé armády.¹²

Je velice málo pramenů, které se zabývají německou armádou v letech 1937 – 1938. Pro historiky je atraktivnější až válečné období, kde jsou také počty německých jednotek přesnější. V otázce československé mobilizace v roce 1938 a případného válečného konfliktu Německa a Československa v roce 1938 - 1939 je ale důležité budování Wehrmachtu v letech 1937 – 1938. Počet německých divizí, schopných nasazení proti Československu, se většinou uvádí mezi 54 až 56. V porovnání s možnostmi československé armády je to až trojnásobné převýšení, ale je třeba brát v úvahu nedostatečnou výzbroj a podstav těchto jednotek.

Ani v nejvyšších složkách německého velení nebyl jednotný názor na obsazení československého pohraničí či dokonce celé země. Němečtí generálové předpokládali, že při útoku na hraniční opevnění bude trvat řadu dnů až týdnů než se proboují do vnitrozemí.

⁹ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, Československý rok 1938, Praha 1988, s. 11

¹⁰ Počítalo se s vraždou německého velvyslance v Praze (to, že má být zavražděn, se velvyslanec dozvěděl od československé zpravodajské služby).

¹¹ Miloslav JOHN, Září 1938 sv. I, Brno 1997, s. 301

¹² V roce 1938 to bylo třicet ročníků, rozdělených do I. a II. zálohy. Vzhledem k počtu obyvatelstva ve třicátých letech (v roce 1935 mělo Německo 66 871 000 obyvatel) bylo celkové číslo odvedenců a branců vysoké, ale jednotlivé ročníky měly svá omezení.

V této souvislosti uvádím zajímavý dokument, tzv. „Beckovo memorandum Hitlerovi“. Dokument, dochovaný v Bundes/ Militärarchiv,¹³ je příkladem nejen odlišného (výrazně menšího) počtu německých bojových divízi, ale i obav důstojníků Wehrmachtu z nepromyšleného a zbrklého útoku na dobře bráněné Československo.

Generál Ludwick Beck¹⁴ ve své zprávě uvedl důvody, proč by Německo nemělo zaútočit na svého souseda. Argumenty podpořil hlavně nedostatečnou výzbrojí a špatnou připraveností Wehrmachtu. Reakcí Adolfa Hitlera na memorandum bylo Beckovo odvolání z funkce náčelníka štábu v létě 1938.

12. února 1938 Německo vojensky obsadilo Rakousko. Německá armáda během několika dní obsadila celou zemi a politická správa přešla do rukou Němců. Obsazení Rakouska a jeho připojení k Německu výrazně změnilo situaci ve střední Evropě. Československo mělo nyní ohroženo svou jižní hranici. Československá armáda musela rychle reagovat a zahájit výstavbu pásma opevnění na jižní hranici.

V této vypjaté době dochází k rozpolcenosti mezi představiteli československé armády a politické reprezentace. Vláda stále spoléhá na Francii jako hlavního spojence. Přesto se obrací o pomoc k Sovětskému svazu. Vojenská spolupráce s Československem měla probíhat na základě dvoustranných dohod - „Systém kolektivní bezpečnosti“.¹⁵

V případě válečného napadení země se řešila rychlá vojenská pomoc.

Československo ale nemělo se Sovětským svazem společnou hranici. Iniciovalo proto jednání s Polskem o možnosti průchodu Sovětské armády přes jeho území, což Polsko razantně odmítlo. Jednání pak směřovalo k Rumunsku. V zaostalé zemi byl ale nedostatek kvalitních komunikací, které by zvládly zátěž přesunu velkých jednotek, navíc by trasa vedla přes rumunské Karpaty.¹⁶

¹³ Denkschrift des Chefs des Generalstabes des Heeres für den Oberfeldherrn des Heeres von 3. Juni 1938, Bundes/ Militärarchiv, H 08-28/3-Nachlass Beck, fol. 566ff
podobně Wolfram PYTA, Hitler der Künstler als Politiker und Feldherr, Mnichov 2015
podobně Miloslav JOHN, Zář 1938 sv. I, Brno 1997, s. 44

¹⁴ Ludwig Beck byl v roce 1938 náčelník štábu Wehrmachtu.

¹⁵ František EMMERT, Mobilizace 1938, Brno 2015, s. 35

¹⁶ Ve druhé polovině třicátých let byla navržena stavba železnice, vedoucí přes rumunské Karpaty a spojující Rusko a Zakarpatskou Ukrajinu. Celou stavbu měla financovat československá strana. Na některých místech byla stavba také zahájena, ale dokončit se jí nepodařilo. Navíc ztrátou Zakarpatské Ukrajiny železnice ztratila zcela na významu.

1a. Politická situace v Československu v letech 1938 – 1939

Na jaře 1938 se v pohraničních oblastech s německým obyvatelstvem situace dramaticky zhoršila. 27. března 1938 byl předseda Sudetoněmecké strany - Sudetendeutsche Partei, dále jen SdP - Konrád Henlein pozván na jednání do Berlína. Setkal se zde s Adolfem Hitlerem, Rudolfem Hessem, Joachimem von Ribentropem.

Hitler Henleina informoval o dalším postupu SdP v Československu. Strana se stane představitelem a mluvčím všech menšinových Němců v zemi. Nahradí německou sociální demokracii a odstraní ji z vlády. Postupně její lidé obsadí pozice v důležitých státních úřadech v pohraničí a u policie.

Krátce po návratu do Československa, 6. dubna 1938, se v Karlových Varech konal stranický sjezd SdP. Henlein zde přednesl Hitlerovy požadavky a příslušníci strany je začali plnit.

Na 22. května 1938 bylo vyhlášeno první kolo obecních voleb v ČSR. Hitler předpokládal zásah ozbrojených složek československého státu proti aktivistům SdP. K vytváření nepokojů na německé hranici využívala sudetská strana polovojenských oddílů Freiwillige Schutzdienst, zkráceně Freikorps Sudetenland. Jejich příslušníky byli českoslovenští občané německé národnosti s polovojenským výcvikem.

Ne všichni v pohraničí ale souhlasili s postojí SdP. Levicově zaměřeni Němci, loajální k Československu, založili v roce 1938 vlastní polovojenské sbory, tzv. Rote Wehr. Bojovali proti SdP a Freikorpsu, spolupracovali s členy SOS (Stráž obrany státu).¹⁷

Československá vláda koncem dubna 1938 získala z diplomatických zdrojů informace o pohybu německé armády v Sasku. Předpokládala vstup Německa do pohraničí po vyhlášení výsledků voleb. Z toho důvodu bylo rozhodnuto 20. května 1938 o vyhlášení částečné mobilizace. Týkala se jednoho ročníku záložníků a řady technických specialistů.¹⁸

21. května 1938 informoval československý tisk o povolání záloh. Oficiálně se uváděla nutnost zacvičit záložníky na nové zbraně a navýšit nízký stav armády. Částečná mobilizace byla označena jako „zvláštní měsíční cvičení“. Tento výraz je uváděn i v dobových armádních archiváliích. Svolání záložníků proběhlo na základě par. 22 Branného zákona.

¹⁷ Miloslav JOHN, Zář 1938 sv. II, Brno 1997, s. 158

¹⁸ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, Československý rok 1938, Praha 1988, s. 92

Povolán byl jeden odvodový ročník I. zálohy – 1935, což bylo 70 000 mužů. Současně bylo povoláno 84 000 specialistů ze starších ročníků I. zálohy. K letectvu nastoupilo 5000 mužů - vyškolený pozemní personál a záložní letci.¹⁹

Kromě armády byly aktivovány i ostatní bezpečnostní složky, jako Stráž obrany státu (16 000 mužů). Povolávání vojáků v záloze bylo provedeno novým způsobem. Záložníci nastoupili nejprve do výstrojních středisek v blízkosti svého bydliště. Po vystrojení odjeli okamžitě ke svým jednotkám. Tím se celý proces nástupu velice urychlil.

21. května 1938 ráno hlásilo velení armády připravenost. Počtem vojáků včetně odvedenců byla československá armáda dvakrát silnější než německé jednotky nasazené v té době u hranic.

Opatření v pohraničních oblastech byla účinná. Oddíly SdP ukončily provokace proti československým orgánům a stáhly se do Německa. Volby proběhly v klidu a bez problémů. 13. června 1938 byla mimořádná opatření zrušena. Jednotky SOS zůstaly na svých pozicích, vojenští specialisté, hlavně u letectva nebyli demobilizováni a „zvláštní cvičení“ se jim prodloužilo až do podzimu 1938.

V květnu 1938 začaly přípravy na X. všesokolský slet, jehož hlavní program byl v Praze. Slet se stal celonárodní manifestací obrany země, do které se zapojily všechny složky společnosti, včetně armády. Koncem května 1938 byl zahájen hlavní program. V červnu, krátce po ukončení X. sletu, byla živelně založena celonárodní finanční sbírka na obranu státu.

Po úvodních oficiálních darech bylo do 20. července 1938 vybráno 375 milionů korun a do 7. září bylo na účtu přes půl miliardy korun.²⁰ Do sbírky se zapojila také armáda, jak dokládají částky vybrané u jednotlivých setnin Leteckého pluku 4.

O dalším vývoji událostí v roce 1938 ale rozhodli politici. Adolf Hitler se brzy vrátil k strategii postupného nátlaku na britské a francouzské představitele. Vláda Milana Hodži byla stále více v roli pouhých pozorovatelů, ale stále věřila v platnost Československo – francouzské garanční smlouvy z roku 1925.²¹

¹⁹ František EMMERT, Mobilizace 1938, Brno 2015, s. 43

²⁰ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, Československý rok 1938, Praha 1988, s. 139

²¹ 16. října 1925 byla dojednána tzv. garanční smlouva, jako součást Smlouvy o spojení a přátelství. Československo a Francie se v ní zavázaly ke vzájemné vojenské pomoci v případě nevyprovokované vojenské agrese proti jedné zemi. Nejednalo se ale pouze o pomoc Francie napadenému Československu. Po Praze byl požadován vojenský útok směrem na Berlín, protože z československých hranic je vzdálenost kratší, než od Rýna.

Nejvyšší vojenští představitelé ale prosazovali názor vést obrannou válku. Díky informacím československé rozvědky měli výborný přehled o síle německé armády a o strategických plánech jednotlivých německých armád. Proto byl zahájen plán „Armáda v poli“.

1b. Plán Armáda v poli

Jádrem československé armády byla pěchota, jezdecko a dělostřelectvo. Ve třicátých letech byl dán prostor k rozvoji moderních složek - letectvo, obrněné jednotky a železniční vojsko. Stabilně sloužilo v armádě asi 150 000 mužů, mobilizační záloha byla mnohonásobně vyšší.

Organizační strukturu armády v mírově době tvořily nejvyšší jednotky – divize a brigády. V okamžiku přechodu státu do válečného stavu byly ustaveny ještě vyšší složky velení – armády. Tvořeny byly z posílených Zemských vojenských velitelství, která byla čtyři – Praha, Brno, Bratislava a Košice.

Hlavní štáb československé armády v polovině třicátých let přechází na novou strategii obrany - mobilní. Místo stálých jednotek v pohraničí nyní preferuje pružnou obranu, založenou na manévrování menších jednotek, zadržování nepřítele v pohraničních oblastech a vyčkání na vstup Francie do konfliktu – plán Armáda v poli.²² Jednotlivé body plánu schválil náčelník Hlavního štábu generál Jan Syrový 9. května 1933.²³

6. října 1933 byla ustavena Nejvyšší rada obrany státu, jako vrcholný orgán zajišťující obranu republiky. Spojili se v ní představitelé vlády a Hlavního štábu.²⁴ V prosinci 1933 generál Jan Syrový přešel na post generálního inspektora československé armády a náčelníkem Hlavního štábu byl jmenován armádní generál Ludvík Krejčí.²⁵

Od 4. června 1935 byl ministrem národní obrany agrárník František Machník. Pod jeho vedením ministerstva došlo v armádě k největším změnám – přechod na intenzivní obranná opatření, zřízení sekce Ředitelství opevňovacích prací, zavedení branné výchovy na školách, ustanovení pravidel civilní obrany a jejich šíření k veřejnosti

²² František EMMERT, Mobilizace 1938, Brno 2015, s. 20

²³ Tamtéž, s. 20

²⁴ Karel STRAKA, Nejvyšší rada obrany státu a československý zbrojní průmysl v letech 1936–1938. Historie a vojenství, 2006, č. 2, s. 4 – 24.

²⁵ František EMMERT, Mobilizace 1938, Brno 2015, s. 27

Podobně Karel STRAKA, Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939, Praha 2007, s. 22 - 23

pomocí tisku. Byly přijaty zákony k eliminaci Němců jak v československé armádě (minimálně u strategicky důležitých zbraní jako letectvo a pevnostní jednotky), tak ve zbrojním průmyslu.²⁶

Vzhledem k událostem v Německu přijalo Národní shromáždění Československé republiky v roce 1936 nový Zákon na obranu státu. Jedná se o stěžejní zákon na obranu republiky.²⁷

Pro financování celého programu modernizace armády byl důležitý doplňující zákon o půjčce na obranu státu, přijatý 29. května 1936.

Financování armády bylo na politické scéně velice ožehavé téma. V roce 1935 požadoval náčelník štábu generál Ludvík Krejčí částku jedné miliardy a po zasedání Nejvyšší rady obrany státu 15. května 1935 byla tato částka zdvojnásobena.

Dvumiliardovou sumu měla následně schválit vláda, ale ministr financí JUDr. Karel Trapl se ohradil proti její výši.²⁸ Srovnával požadavky Ministerstva národní obrany s financováním armády za Rakouska – Uherska, čímž popudil demokratickou část vlády. Prosazoval názor, že takové masivní financování armády zničí zemi hospodářsky, tak že nebude co bránit. Nakonec byl v březnu 1936 Karel Trapl nahrazen JUDr. Josefem Kalfusem, ale problémy s financováním modernizace armády tím neskončily.²⁹

Důležitou součástí plánu na obranu země bylo letectvo. V roce 1938 byly jednotlivé perutě a letky rozděleny mezi polní armády. Stíhači byli určeni k ochraně Prahy a strategických míst soustředění pozemních jednotek. Část stíhacích letek měla za úkol ochranu bombardérů útočících na dopravní infrastrukturu nepřítele. Současně měli napadat malé skupiny nepřítele pomocí palubních zbraní a bomb malé ráže.³⁰

V problematice leteckého zajištění obrany je málo známý fakt účasti francouzského vojenského letectva v Československu. Již 4. května 1933, tedy v době schvalování plánu Armáda v poli, byla podepsána tzv. letecká dohoda mezi Československem

²⁶ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, Československý rok 1938, Praha 1988, s. 199

²⁷ Vládou byl projednán 13. března 1936, během dubna a května schválen Poslaneckou sněmovnou a Senátem ČSR. V platnost vstoupil 23. června 1936 po podpisu prezidentem republiky Dr. Edvardem Benešem.

Plné znění zákona, in: <https://www.dauc.cz/dokument/?modul=pr&cislo=6551> [21. 10. 2019]

²⁸ Antonín KLIMEK, Velké dějiny zemí koruny české sv. XIV 1929 – 1938, Litomyšl 2002, s. 415

²⁹ Ekonomové předpovídali s obavami státní bankrot v roce 1938.

K otázce financování zbrojního programu také - Karel STRAKA, Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939, Praha 2007, s. 65 – 66.

³⁰ Pavel MINAŘÍK, Pavel ŠRÁMEK, Československé vojenské letectvo v době vyvrcholení mnichovské krize. Historie a vojenství, 2008, č. 2, s. 43 – 52.

a Francií.^{31 32}

Vedle plánu Armáda v poli byla zahájena také reorganizace vojenského průmyslu. Největší zbrojní podniky byly soustředěny v Čechách. Na Moravě bylo jen minimum těchto továren a na Slovensku vůbec žádné. Politici tlačili na vlastníky zbrojních podniků, aby zahájili výstavbu pobočných závodů na Moravě a západním Slovensku. Podle vojenských plánů v případě napadení země nebylo možné dlouhodobě udržet západní a střední Čechy. Ztrátou zbrojovek by nastal úplný výpadek v doplňování výzbroje. Podniky ale nechtěly uvolnit vlastní prostředky na tyto investice. I přes nízkou státní podporu se podařilo do roku 1938 některé podniky dokončit a zahájit výrobu.^{33 34}

V době horečných příprav republiky na válku zahajuje britský lord Walter Runciman 3. srpna 1938 svou diplomatickou misi. Má posoudit situaci v Československu a zprostředkovat dohodu mezi Sudetoněmeckou stranou a československou vládou.³⁵ O jeho nestrannosti panují vážné pochybnosti.

2. září 1938 vláda rozhodla o ročním prodloužení prezenční služby. Vojáci, kteří měli odejít po dvou letech služby do zálohy, byli ponecháni u svých útvarů po dobu nezbytně nutnou, maximálně na jeden rok. Tím byla neoficiálně zavedena tříletá prezenční vojenská služba.³⁶

Velkým problémem byli odvedenci německé národnosti. Protože pocházeli

³¹ František EMMERT, *Mobilizace 1938*, Brno 2015, s. 27

Podobně Karel STRAKA, *Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939*, Praha 2007, s. 21 a s. 119

³² Po vyhlášení války mělo do Československa přeletět 40 francouzských letadel, včetně jedné průzkumné perutě a jedné bombardovací perutě. Činnost francouzských letadel měl zajišťovat československý pozemní personál.

Později bylo přislíbeno celkem 10 francouzských perutí, které měly operovat ze sedmi základen na našem území. Tři základny již existující, čtyři nově vybudované pro potřeby francouzské armády. Z nich bylo v září 1938 dokončeno pouze letiště Pardubice, dvě další byla ve výstavbě – letiště Chrudim a letiště Německý Brod. Plánovaná byla ještě letiště Skuteč, Polička, Banín, Bystřice nad Pernštejnem a Senožaty. Průzkumná peruč měla operovat z polního letiště Jeneč u Prahy a bombardovací peruč z letiště Milovice. Po vyhlášení záříjové částečné mobilizace byl postaven zajišťující pozemní sled pro obsluhu dvou francouzských perutí a byla vybrána náhradní letiště. Francouzské letouny ale do Československa nikdy nepřiletěly.

³³ Miloslav JOHN, *Září 1938 sv. II*, Brno 1997, s. 167

³⁴ Škoda Plzeň dokončila pobočku v Adamově (dnes Adamovské strojírně), Avia dokončila dílny v Kunovicích (v roce 1938 se zde již prováděly revizní opravy stíhaček Avia B 534) a v přípravě byla výstavba továrny v Trenčianských Biskupicích. Další letecké továrny Letov a Aero rozestavěly provozy v Beckově v Pováží, firma Walter připravovala pobočku v Trenčíně. Podnik Českomoravská Kolben – Daněk plánovala přenést výrobu tanků ze Slaného a Libně do Blanska a Pováží.

³⁵ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, *Československý rok 1938*, Praha 1988, s. 132

³⁶ Dvouletá prezenční služba byla zavedena v roce 1935 na základě zákona č. 267/ 34 Sb..

Karel STRAKA, *Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939*, Praha 2007, s. 40

z průmyslových oblastí, byli dobří v obsluze děl. Jejich národnostní nespolehlivost a předpokládaný bojkot československé armády ale komplikoval výcvik u této zbraně. Současně také chyběli doma ve strojním průmyslu.³⁷

1c. Československo v období září 1938 až březen 1939

Září 1938 přineslo rychlý sled událostí v Evropě.

12. září 1938 během projevu Adolfa Hitlera v Norimberku se očekávalo vyhlášení války proti Československu. Hitler zde skutečně slovně napadl Edvarda Beneše a Československo z utiskování německé menšiny. Projev byl přenášen rozhlasem v nočních hodinách a ještě té noci vypukly na řadě míst ozbrojené střety henleinovců s četníky a policií.

Československá armáda předpokládala tento vývoj a 12. září 1938 v 17 hodin byla vyhlášena velitelská pohotovost. Všechny jednotky zůstaly v kasárnách, byly zrušeny dovolenky a vycházky. Na základě nočních nepokojů bylo 13. září 1938 vyhlášeno stanné právo podle paragrafu 75 Trestního zákona v oblastech, kde docházelo k agresivním projevům německé menšiny.

13. a 14. září 1938 v souladu s plánem C byli povoláni specialisté ke svým jednotkám. Armáda rozestavila ozbrojené hlídky u železničních a silničních uzlů, mostů a viaduktů.³⁸ Po aktivaci mimořádných opatření nastal v pohraničí klid.³⁹

Prezident Beneš ale stále váhal s vyhlášením mobilizace. Až 17. září 1938, kdy mu generál Krejčí pohrozil svou demisí, podepsal souhlas s povoláním

I. zálohy – nejmladší a nejlépe vycvičený ročník, 80 000 mužů. Jejich svolání proběhlo podle Branného zákona prostřednictvím svolávacích lístků, ne mobilizační vyhláškou. Byli nasazeni na řešení situace v Sudetech. Vybavení povolanců proběhlo stejně rychle, jako při květnovém mimořádném opatření. 20. září 1938 armáda přesunula do severních Čech a na jižní Moravu divize z vnitrozemí a zaujala obranné pozice proti Německu.

21. září 1938 večer souhlasil prezident Edvard Beneš s požadavky Francie a Anglie na odstoupení území s většinovým německým obyvatelstvem. Přesně podle požadavků Adolfa Hitlera. Ještě ten den rozhlas oznámil, že vláda Milana Hodži a prezident

³⁷ Problematika národnostního složení československé armády v roce 1938 -

Karel STRAKA, Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939, Praha 2007, s. 103

³⁸ František EMMERT, Mobilizace 1938, Brno 2015, s. 51

³⁹ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, Československý rok 1938, Praha 1988, s. 180

republiky připustili možnost přijetí podmínek k odstoupení části pohraničí, tzv. berchtesgadenské požadavky.⁴⁰ Okamžitě propukly v celé zemi demonstrace na obranu republiky.

22. září 1938 Hodža s celou vládou podal demisi a byla ustavena úřednická vláda v čele s generálem Janem Syrovým. Současně si gen. Syrový ponechal i post ministra národní obrany.⁴¹ Nová vláda ale přijala závazky vlády předchozí.

Armáda vyhlásila 22. září 1938 plán O – ostraha hranice. Jednalo se o přesun dalších vojenských jednotek do pohraničí jako reakce na boje ve Šluknovském výběžku a okupaci Ašska henleinovci.

Zatímco v Československu dozníval politický zvrat a země se připravovala na válečný konflikt, o jejím osudu se rozhodlo jinde.

22. září 1938 přijel britský ministerský předseda Chamberlain do Godesbergu, kde informoval říšského kancléře o souhlasném stanovisku Československa k odstoupení svého hraničního území. Hitler ale během této schůzky prohlásil, že požadavky z Berchtesgadenu Německu již nestačí. Chtěl mnohem větší území, osídlené nejen menšinovými Němci, ale i Poláky a Maďary. Chamberlain pochopil bezvyslednost dalšího jednání a z Godesbergu odjel.

23. září 1938 nastal očekávaný politický zvrat v postojích evropských mocností. Britský velvyslanec Newton a francouzský velvyslanec de Lacroix oznámili nové stanovisko svých vlád. Anglie a Francie nemůže nadále bránit československé vládě v provedení mobilizace své armády k obraně země proti Německu.⁴²

23. září 1938 v noci vláda vyhlásila částečnou mobilizaci osmnácti ročníků I. zálohy (věk do 40 let) a specialistů z II. zálohy (věk 41 až 50 let). Celkem ke svým jednotkám nastoupilo 1 075 000 mužů.⁴³ Povolávací lístky dostali muži ročníku 1935, 1936, mužstvo náhradní zálohy ročník 1935, část ročníků 1927, 1928, 1931 a 1933 (mužstvo), důstojníci a rotmistři v záloze z ročníků 1926, 1930, 1932, 1934.⁴⁴ V úterý 27. září dosáhla československá armáda bojeschopného stavu podle Válečného plánu.

⁴⁰ 15. září 1938 se v Berchtesgadenu setkal britský premiér Neville Chamberlain s Adolfem Hitlerem a vytvořili tzv. čtvrtý plán řešení národnostní otázky. Původně byl na jednání pozván lord Runciman, ten ale odmítl vzhledem k těžkosti při jednání s Hitlerem. Prezident Beneš se přijetí těchto podmínek zpočátku bránil.

⁴¹ Antonín KLÍMEK, Velké dějiny zemí koruny české sv. XIV 1929 – 1938, Litomyšl 2002, s. 638

⁴² František EMMERT, Mobilizace 1938, Brno 2015, s. 81

podobně Antonín KLÍMEK, Velké dějiny zemí koruny české sv. XIV 1929 – 1938, Litomyšl 2002, s. 640

⁴³ Antonín KLÍMEK, Velké dějiny zemí koruny české sv. XIV 1929 – 1938, Litomyšl 2002, s. 648

⁴⁴ Miloslav JOHN, Československé letectvo v roce 1938, Beroun 1996, s. 202

Proti trojnásobným silám Wehrmachtu stály tři československé armády:

1. armáda se štábem východně od Prahy
2. armáda v prostoru severní Moravy, se štábem v Olomouci
4. armáda v prostoru jižní Moravy, se štábem v Moravském Krumlově

Na Slovensku byla 3. armáda s velitelstvím v Kremnici. Sloužila jako záloha v případě útoku maďarských vojsk a zajišťovala ústup zbytků vojsk na Slovensko.⁴⁵

Vrchní velitel generál Ludvík Krejčí měl k dispozici asi 1 100 000 vojáků, 2 300 děl, 350 tanků a 950 letadel. Pod čtyři polní armády + velitelskou zálohu spadalo 14 sborů, 34 pěších divizí, 4 rychlé divize, 3 zvláštní skupiny.⁴⁶ Letectvo nasadilo 55 letek.

Hlavní štáb armády se změnil v Hlavní velitelství Obrany státu (krycí označení Palacký). HV opustilo budovy v Praze - Dejvicích a přemístilo se přes Klánovice na zámek v Račicích u Vyškova.⁴⁷ Náčelníkem štábu byl jmenován brigádní generál Bohumil Fiala.

Evropští politici ale dále jednali. Přes odmítnutí godesberského ultimata Edvardem Benešem byla snaha o pokračování v diplomatickém jednání. Prezident Beneš prosazoval názor vrátit se k původnímu britsko - francouzskému návrhu na řešení německé menšiny z 21. září 1938. Snažil se přesvědčit své spojence o svolání mezinárodní konference, zastoupené také Německem a Československem.

Večer 26. září 1938 pronesl Hitler řeč v berlínské hale Sportpalas. Velice ostře vystoupil proti osobě Edvarda Beneše, nazval jej lhářem a válečným štváčem. Slíbil brzké vyřešení problémů německé menšiny v Československu.

28. září 1938 Chamberlain požádal italského vůdce Benita Mussoliniho uspořádat mezinárodní jednání, jako poslední možnost mírového řešení situace v Československu. Odpoledne přišla odpověď, v níž Adolf Hitler pozval na příští den Chamberlaina, Daladiera a Mussoliniho do Mnichova. O československou stranu nebyl zájem.

29. září 1938 odpoledne proběhla Mnichovská konference. Jednání se nesla v duchu věty Adolfa Hitlera „Existence Československa v jeho nynější podobě ohrožuje mír v Evropě.“⁴⁸

⁴⁵ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, Československý rok 1938, Praha 1988, s. 166

⁴⁶ Robert KVAČEK, Aleš CHALUPA, Miloš HEYDUK, Československý rok 1938, Praha 1988, s. 33

⁴⁷ Karel STRAKA, Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939, Praha 2007, s. 121

Podobně Pavel ŠRÁMEK, Račice – sídlo hlavního velitele čs. branné moci v září 1938. Historie a vojenství, 1998, č. 5, s. 86 – 90.

⁴⁸ Antonín KLIMEK, Velké dějiny zemí koruny české sv. XIV 1929 – 1938, Litomyšl 2002, s. 664

Výsledek je dobře znám. Zúčastněné země rozhodly o osudu Československa a 30. září 1938 pouze poslaly výsledné prohlášení prezidentu Benešovi. Československo bylo postaveno do pozice buď přijmout Mnichovskou dohodu, nebo se postavit Německu osamoceně.

Ihned 30. září 1938 se sešla československá vláda, ale nedokázala se dohodnout na výsledku. Nikdo nechtěl nést politickou zodpovědnost za tak důležité rozhodnutí. Proto se vláda sešla s prezidentem Benešem.⁴⁹ Československo se dostalo do patové situace a prezident Beneš se rozhodl, že je lepší přijmout nečestné podmínky než vést čestnou válku. 30. září 1938 Československo přijalo podmínky Mnichovské dohody a souhlasilo s odstoupením svého pohraničí a německých oblastí.

Podmínky Mnichovské dohody byly pro Československo téměř likvidační. Země ztratila 33% svého území, přišla o významné průmyslové oblasti, své pevnostní obranné linie.⁵⁰ Byla vytyčena nová státní hranice a v odstoupeném území postupně zavedena německá státní správa.

Krátce po obsazení československého pohraničí Adolf Hitler zahájil přípravu plánu k likvidaci a obsazení zbytku Československé republiky. 17. prosince 1938 spolu s náčelníkem štábu Wehrmachtu generálem Keitlem vydal směrnici pro generalitu a vyšší štábní jednotky. Týkala se závěrečné fáze rozbití Československa.⁵¹

Československo se poddalo poráženeckým náladám, společnost zradikalizovala a objevily se projevy antisemitismu.⁵² Prezident Edvard Beneš 5. října 1938 abdikoval a 22. října 1938 odletěl do Velké Británie. Skončilo období tzv. První republiky.

6. října 1938 byla na Slovensku podepsána Žilinská dohoda. Začal se používat nový název státu Česko – Slovensko. V říjnu 1938 vypukly na Slovensku boje s maďarskou armádou pronikající na slovenské území. V přestřelkách padlo nemálo československých vojáků. Ztráty utrpělo také československé letectvo, poprvé vystavené skutečné bojové aktivitě.⁵³

28. října 1938 ještě proběhly na řadě míst oslavy vzniku republiky, oficiálně ale zrušené.⁵⁴

⁴⁹ Karel STRAKA, *Vojáci, politici a diplomaté*, Praha 2008, s. 22

⁵⁰ Podrobně ke ztrátám území a obyvatelstva - Karel STRAKA, *Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939*, Praha 2007, s. 130

⁵¹ Miloslav JOHN, *Září 1938 sv. I*, Brno 1997, s. 382

⁵² Jedním z mnoha příkladů je dokument pražských notářů a advokátů, kteří požadují zastavení koncese židovským kolegům s odůvodněním nedostatku práce při zmenšení klientely.

⁵³ Karel STRAKA, *Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939*, Praha 2007, s. 133

⁵⁴ Armáda II. republiky dokonce zakázala jakoukoliv formu oslav rozkazem náčelníka hlavního štábu.

30. listopadu 1938 byl jmenován novým prezidentem JUDr. Emil Hácha. Byl přijat Zmocňovací zákon (Ústavní zákon č. 330/ 1938 Sb.), který dovolil vládě jednat samostatně, bez parlamentu. Tím byl porušen základní prvek demokratického zřízení státu.

Počátkem března 1939 obdržela vláda zprávy z Německa, že dojde k obsazení celé země. Anglie ani Francie nepočítají se zásahem proti násilnému aktu. Situace ze září 1938 se opakovala, na řadě míst u nové státní hranice došlo k ozbrojeným střetům s četníky. V Brně a dalších městech proběhly velké manifestace Němců za připojení k Říši.

Závěrečným aktem rozpadu Česko – Slovenska bylo 14. března 1939 vyhlášení samostatného Slovenska a 15. března 1939 vojenská okupace Čech a Moravy německou armádou.

2. Letecký pluk 4

2a. Historie, začlenění do vyšších složek, organizační struktura

První československé letecké jednotky, organizované podle francouzského armádního vzoru, vznikly v roce 1920. Při jejich organizaci byl použit francouzský model založený na nižších jednotkách perutě a setniny (letky).

Prvními jednotkami byly Letecký pluk 1 (dále jen LP 1), Letecký pluk 2 (dále jen LP 2) a Letecký pluk 3 (dále jen LP 3). Všechny byly založeny 6. září 1920 v rámci reorganizace československé armády. LP 1 ve svém počátku sloužil jako výcviková jednotka, do roku 1925 sídlil v Praze v Černínských kasárnách. Umožnil vyškolení personálu pro LP 3. Teprve v roce 1925 se pluk stěhoval na nově vybudované vojenské letiště Kbely. Plochy, které se do té doby používaly v Praze k létání, nevyhovovaly vojenskému provozu. Jednalo se o státem pronajatá pole a vojenská cvičiště. Podobná situace byla i s rozvíjejícím se civilním letectvím. Proto bylo nové letiště Kbely z poloviny vojenské a civilní.

LP 2 vznikl na letišti Olomouc - Neředín z personálního základu Velitelství vojenského vzduchoplavectva pro Moravu a Slezsko. Olomoucké letiště patřilo, spolu s Chebským, k nejstarším v Československu. Bylo vybudováno v prosinci 1918.

LP 3 byl založen v Nitře, v kasárnách M.R. Štefánika.

Tyto jednotky byly základním kamenem ve struktuře československého vojenského letectva. Od počátku bylo preferováno zemské rozložení leteckých sil bez ohledu na strategické cíle a směry případných útoků.

Výzbroj prvních leteckých jednotek byla různorodá. Z počátku sestávala hlavně ze strojů francouzského původu. Základním typem stíhacího letounu byl dvouplošník Spad S. VII/ S. XIII. Doplnovaly jej starší rakouské a německé letouny, dochované na našem území či nakoupené z válečných přebytků.⁵⁵ S rychlým rozvojem leteckého průmyslu v zemi byly zastaralé francouzské typy nahrazovány moderními československými stroji.

V polovině dvacátých let se do výzbroje dostala československá stíhačka Avia BH 21 a její cvičná varianta Avia BH 22.⁵⁶

Výroba leteckých motorů byla založena hlavně na licenční produkci. Díky tomu se českoslovenští technici dostali k nejnovějším poznatkům v oboru a ve třicátých letech dokázali navrhovat a konstruovat letecké motory s výkony přes 500 koní srovnatelné s evropskou špičkou.

1. listopadu 1928 byl tedy ustaven Letecký pluk 4 na letišti Kbely. Byl první jednotkou v rámci programu rozšiřování vojenského letectva. V roce 1929 jej následoval Letecký pluk 6 ustavený rovněž ve Kbelích a určen jako bombardovací a v roce 1931 Letecký pluk 5 také ve Kbelích, rovněž bombardovací.

První tři pluky dostaly v průběhu služby čestná jména potvrzená prezidentem republiky. Letecký pluk 1 nesl od 20. února 1930 název Letecký pluk Tomáše Garrigue Masaryka (zkráceně LP 1 TGM). Letecký pluk 2 nesl od 28. dubna 1937 název Letecký pluk Dr. Edvarda Beneše (zkráceně LP 2 Dr.E.Beneše) a Letecký pluk 3 nesl od června 1924 jméno Letecký pluk 3 Generála letce Milana Rastislava Štefánika (zkráceně Gen MRŠ). Zkrácené verze názvů se staly nedílnou součástí označení jednotek a používaly se i v běžné služební dokumentaci.

Letecký pluk 4 vznikl ještě před propuknutím hospodářské krize. V Československu tehdy hospodářská situace dovolila nárůst letecké výroby. To umožnilo armádě nejen nákup většího počtu letadel a motorů, ale hlavně intenzivnější výcvik leteckých osádek a pozemního personálu. Československá letecká výroba šla cestou soukromého sektoru, všechny podniky zabývající se konstrukcí a stavbou letadel byly v soukromých rukách,

⁵⁵ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 23

⁵⁶ Tamtéž, s. 115 - 117

později vlastněny finančními skupinami a bankami. Jedinou státní firmou byla společnost Letov, která ale později také přešla do vlastnictví koncesionářů.⁵⁷ Letectvo patří k technicky nejnáročnější zbraní, proto jeho rozšiřování bylo podmíněno velkou měrou vyšší vzdělaností mladých mužů. Piloti a mechanici byli vybíráni téměř výhradně z branců se strojním vzděláním, z učňů průmyslových podniků a řemeslníků.

Od svého založení 1. listopadu 1928 spadal pluk organizačně pod velení III. odboru (leteckého) Ministerstva národní obrany. Nadřízené velitelství bylo od 1. listopadu 1928 Zemské vojenské velitelství v Praze. K 1. lednu 1934 došlo k reorganizaci nejvyšších složek velení armády a Zemské vojenské velitelství bylo přejmenováno na Velitelství zemského letectva v Praze.

1. ledna 1934 vznikla Letecká brigáda se štábem v kasárnách TGM ve Kbelích, jako podřízený stupeň velení. Brigády a divize byly novým prvkem ve struktuře československé armády. Původní zemská velitelství se stala jejich nadřízenými orgány. Později, v době ohrožení státu, se zemská velitelství transformovala v posílené armády. Brigády a divize pak tvořily jejich první stupeň velení.

U letectva, armádní složce s menším personálním obsazením, vznikla pouze jedna brigáda. Letecká brigáda spadala pod Hlavní štáb branné moci, nikoli pod Velitelství zemského letectva. Ve velení letecké brigády se vystřídali tři důstojníci – plk. Jaroslav Skála, brig.gen. Karel Procházka a světově proslulý dálkový pilot plk. Vilém Stanovský.⁵⁸

Od roku 1934 byl LP 4 umístěn v Hradci Králové, proto nebyl od počátku zařazen pod Leteckou brigádu. Teprve po přeložení z Hradce Králové do Kbel 1. ledna 1938 byl pluk zařazen pod Leteckou brigádu. V té době již byly pod jejím velením Letecké pluky 5 a 6.

V roce 1938 jednotky dislokované na letišti Kbely spadaly dále pod Vojenské velitelství Velké Prahy podobně jako všechny vojenské posádky na území Prahy.

V otázkách organizace ubytování a zásobování pluk spadal pod Velitelství kasáren na letišti Praha (po zprovoznění státního letiště Ruzyně se Kbely označovaly jako vojenské

⁵⁷ Letov vznikl v roce 1918 jako Letecký arsenál. Spravovalo jej Ministerstvo národní obrany a sloužilo k opravám francouzských a rakousko – uherských letadel na našem území. Po různých peripetiích jak s umístěním továrny, tak s názvem, vzniká v říjnu 1926 firma Letov a definitivně sídlí v nové továrně v Letňanech.

Podrobně k historii továrny Letov – Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha, 1983, s. 25 - 26

⁵⁸ Vilém Stanovský byl od roku 1935 velitel Leteckého pluku 6, čímž se vrátil k aktivnímu létání. V roce 1938 – 1939 byl velitelem vojenského letiště Kbely.

letiště Kbely). Velitel letiště Kbely vydával také rozkazy, platné pro všechny útvary ubytované ve Kbelech.⁵⁹ Řešily se zde otázky obsazení stráží, dozoru při létání a ubytování mužstva i gážistů. Pod přímé jeho velení spadaly dvě hospodářské jednotky – Správa letiště (útvár 30/ I) a Správa budov (útvár 29/ I).

Na letišti Kbely kromě leteckých pluků byly i další podpůrné jednotky - Meteorologická stanice a dělostřelecký oddíl I/ 154. Ten měl na starosti protileteckou obranu letiště.

Samostatnou jednotkou v rámci velitelství Letiště Kbely byl Letecký sklad 1 v Grábově továrně č. 106, Praha VIII.

31. ledna 1938 zřídila továrna Walter Praha stálou pozici servisního technika na letišti Kbely. Měl řešit problémy s provozem motorů Walter přímo u leteckých pluků.⁶⁰

Letecký pluk 4 je svou historií spojen s letištem Kbely. 1. listopadu 1928 zde byl založen, po dostavbě důstojnických domů naproti letišti se pluk s velitelstvím přestěhoval 20. února 1930 do kbelských kasáren TGM. Pouze čtyři roky, od 30. září 1934 do 13. ledna 1938, byl pluk dislokován na letišti Hradec Králové v kasárnách Generála Čečka.⁶¹ V lednu 1938 se vrátil do Kbel.

Důvodem převelení pluku do Hradce Králové byl narůstající letecký provoz ve Kbelech a nedostatečná kapacita letiště. Po zprovoznění státního letiště Praha – Ruzyně v roce 1937, kam byla ze Kbel přestěhována civilní letecká doprava a po následném přesunu LP 1 do Hradce Králové mohl se LP 4 vrátit. V roce 1938 pluk prováděl nejen bojový výcvik vlastních pilotů, ale i pokračovací stíhací výcvik pilotů po absolvování Letecké školy v Chebu či absolventů Vojenské akademie v Hranicích na Moravě. Dále se u pluku prováděl výcvik pilotů jiných stíhacích jednotek v létání podle přístrojů a nočním létání. Letecký pluk 4 měl velký počet zkušených instruktorů a leteckých učitelů. Navíc museli všichni frekventanti těchto nástavbových kursů absolvovat několikadenní lékařskou prohlídku v Praze. Proto se ve třicátých letech stal pluk neoficiální výcvikovou základnou stíhacího letectva.

⁵⁹ Kasární rozkazy nevycházely denně, ale pravidelně dvakrát týdně a při mimořádných událostech, jako jsou slavnostní nástupy jednotek k příležitosti různých výročí.

⁶⁰ V roce 1938 u LS 1 to byl p. Ladislav Pospíšil.

Výnos MNO č.j. 26.893 – III/ 3. odděl. 1937, Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 34/ 1938

⁶¹ Generálmajor Stanislav Čeček byl významný legionář, zástupce náčelníka Hlavního štábu branné moci ČSR a přednosta leteckého odboru MNO. Významně se zasloužil o vznik Masarykovy letecké ligy, jako vojenský velitel Českých Budějovic dal impulz k vybudování letiště v Plané. Zemřel 29. 5. 1930. Jiří FIDLER, Na čele armády. Náčelníci Hlavního štábu branné moci 1919-1939. sv. 1, Praha, 2005, s. 132

Jak bylo uvedeno, Letecký pluk 4 byl založen 1. listopadu 1928. Jeho prvním velitelem byl určen plukovník letectva polní pilot letec Robert Schwarz.⁶² V té době ale zároveň učil ve škole a proto byl prozatímním velitelem jmenován podplukovník letectva Bedřich Starý.

Až do 1. září 1929 existoval pluk pouze formálně, teprve od tohoto data dochází k jeho faktické výstavbě. 30. srpna 1929 byl podplukovník letectva Bedřich Starý oficiálně jmenován velitelem pluku a 20. října 1929 byl učiněn první zápis do kroniky LP 4. Zápis provedl kronikář kapitán letectva polní pilot letec Rudolf Pachner, od roku 1930 velitel letky 14.⁶³ Kromě velitele Roberta Schwarze a jeho zástupce Bedřicha Starého byli ve štábu pluku ještě pobočník kapitán letectva Karel Vaníček, technický pobočník kapitán letectva Rudolf Pachner a šéflékař major zdravotní služby dr. Bohuslav Pelinka. Plukovním hospodářem byl jmenován kapitán Jaroslav Tulka a proviantním náčelníkem poručík Antonín Biskup.

Z počátku byl LP 4 složen pouze z jedné perutě, která dostala označení III/ 4. Její tři původní letky 11, 36 a 38 byly k 1. říjnu 1929 přečíslovány na 14, 40 a 41. K peruti III/ 4 náležela ještě technická a náhradní letka. Po rozšíření pluku na plný počet tři perutí byla také náhradní letka rozšířena na 'Náhradní perut'.⁶⁴

Letecký pluk 4 v počátcích svého vzniku určen pro nové letiště Hradec Králové.

V roce 1929 se ale teprve započalo s jeho výstavbou, proto pluk zůstal do září 1934 ve Kbelech. 10. – 11. března 1930 velení pluku fyzicky převzal plukovník Robert Schwarz a podplukovník Bedřich Starý byl jmenován vedoucím hospodářské správy pluku.

V průběhu třicátých let se na velitelském postu vystřídal sedm důstojníků. Někteří z nich byli odvoláváni k jiným úkolům a k pluku se opět vraceli, jiní zde získávali velitelskou praxi a následně odešli k jiným jednotkám.

⁶² Robert Schwarz patřil k první generaci československých letců, vycvičených ještě v Rakousku – Uhersku. Ve dvacátých letech byl více teoretik a autor pojednání o teorii létání. V roce 1924 se podílel na testování francouzského motorového kluzáku Dewoitine D – 7 na letišti v Nitře.

⁶³ *Historie hradeckého letiště*, Zdeněk Doubek, úprava Helena Rezková
in: https://hradecky.denik.cz/zpravy_region/letiste_historie_20101213.html [6.1.2020]

⁶⁴ Náhradní letka (peruť) měla za úkol vedení personálních otázek příslušníků pluku, jejich evidenci, osobní listy, výplaty a další požitky. Technická letka měla na starosti letecký a automobilní park, vedení zápisů o technickém stavu a činnost spojenou s údržbou techniky.

Z řady těchto důstojníků vystupují dva skvělí letci plukovník Josef Berounský a podplukovník Josef Heřmanský.⁶⁵

První perutí, která vznikla v rámci LP 4 byla III. perut'. Je na místě, abych objasnil systém značení leteckých jednotek v prvorepublikovém československém letectvu. Celý systém vychází z organizace francouzského válečného letectva a používá podobné názvy. Jedná se o ustálený systém, který je důležité znát při studiu archivních materiálů. Letecký pluk byl vždy označován pouze LP + číslo. Jednotlivé perutě, zpravidla byly u jednoho pluku tři, nesly označení římskými číslicemi (I, II, III). Dobová terminologie nepoužívá číslovek řadových, tedy s tečkou za číslovkou. Číslo bylo vždy součástí názvu jednotky. Je to v rozporu s pozemními jednotkami, kde se užívaly číslovky řadové (například 5. pěší divize).

Další a nejnižší jednotkou v letectvu byly letky. Každá perut' měla tři plus další samostatné letky. Ty byly pod přímým velením pluku (cvičná, technická, náhradní, dopravní).

U označování letek je problém, že se vztahovaly pouze k perutím, ne k plukům. V dokumentech je tedy uváděno označení například 14/ I. Jedná se o Letku 14 perutě I, ale není uvedeno číslo pluku. Toto označení se používalo i v dokumentech na vyšším velitelství jako jsou brigády a armády. Je tedy nutná znalost zařazení nižších jednotek k plukům. Pro současného badatele je dobré vypracovat si pomocný materiál k rozdělení jednotlivých letek. Důležité je počítat i s přemístováním letek mezi pluky, hlavně v době rozšiřování letectva, kdy si letky ponechávaly svá původní čísla. Celý systém je pak poněkud zmatený.

Třetí perut' od svého vzniku 1. září 1929 byla podřízenou jednotkou štábu LP 4 a to po celou dobu své existence. Podobně jako velitelství pluku byla dislokována nejprve ve Kbelech, po dokončení letiště pak v Hradci Králové.

V září 1929 měla III/4 celkem tři letky – 11, 36 a 38. Všechny byly stíhací, plně vyzbrojené.

⁶⁵ Osudy Josefa Berounského a Josefa Heřmanského se blíže zabývám v kapitole 3 Osobnosti Leteckého pluku 4.

V říjnu 1929 došlo u III/ 4 k reorganizaci a přeznačení všech letek perutě. Nyní se jednalo o letky 14 (původně letka 11), 40 (původně letka 36) a 41 (původně letka 38). Původní označení letek bylo použito pro nově ustavené jednotky.⁶⁶

Letecký personál tvořili vycvičení letci polní piloti. Část z nich dokončovala u jednotky stíhací výcvik. Označení letec – polní pilot nebylo samoučelné. Vojenský pilot jej získal po složení náležitých zkoušek a získání letecké praxe. S tím souviselo také předání pilotního odznaku a v neposlední řadě zvýšení služného. Získání titulu polní pilot ale nesouviselo s hodnostním řádem. Ten se řídil jinými pravidly.

Jak bylo zvykem i letci – polní piloti pokračovali v získávání další praxe při službě u polní letky. Současně s předepsanými úkoly (orientační přelety, seznámení s novými letišti, přeškolení na nový typ letounů) procházeli dalšími, dobrovolnými kursy (létání podle přístrojů, přeškolení na jiný typ letecké techniky ale i získání vůdčího listu na automobil, střelba z ručních automatických zbraní, atd.)

Střelbě z ručních zbraní se v československém letectvu věnoval mimořádný prostor. Piloti LP 4 pravidelně docházeli na střelnici v Kobylisích a cvičili se ve střelbě z pušek. Přímo na letišti Kbely byl vyhrazen prostor ke střelbě ze vzduchové pušky. Ve druhé polovině třicátých let byla na letišti Kbely vybudována tzv. „kinostřelnice“. Pilot zde obsluhoval skutečný letecký kulomet, pravděpodobně v nějakém jednoduchém leteckém trenažéru a na vyztuženou stěnu mu byl promítán obraz krajiny s nepřátelským letounem. Podle zásahů ve zdi se pak vyhodnocovala účinnost jeho střely.⁶⁷

Rovněž mužstvo v prezenční službě absolvovalo výcvik ve střelbě, zakončený jmenováním „střelce z pušky“. Nejlepší z nich byli vybráni k výcviku tzv. KOPL – Kulometná obrana proti letadlům. Výcvik kulometčíků probíhal u některého dělostřeleckého pluku OPL, ale po jeho absolvování se vojáci vraceli do sestavy leteckého pluku a tvořili mobilizační zálohu pro obsluhu protiletadlových lehkých zbraní.

V roce 1930 vznikla nová peruť pluku I/ 4. Původní letka 14/ III nyní nově přešla pod peruť I – 14/ I.

⁶⁶ Například letka 38 byla od října 1929 součástí II/ 3, tedy peruť II Letecký pluk 3.

⁶⁷ V denních rozkazech LP 4 ze zimy 1938 – 1939 je celá řada bodů, věnovaná činnosti na této „kinostřelnici“, určení letky, která v konkrétní den má střílet, určení služby, atd.

V září 1935 došlo k dalšímu přesunu letek mezi jednotlivými perutěmi LP 4, což bylo způsobeno vytvořením poslední perutě II/ 4. Tehdy byly ale změny razantnější a celá perut' III/ 4 zanikla. 1. září 1935 byla perut' zrušena a personál včetně technického vybavení se stal základem nově vytvořené perutě II/ 4.

15. listopadu 1937 byla perut' III v důsledku válečných příprav opět ustavena a 5. ledna 1938 se přesunula z Hradce Králové do Pardubic. 24. září 1938 byla reorganizována v rámci mobilizačních příprav na Mobilizační těleso 604, štáb perutě dostal označení 604 – A – 12.

Prvním velitelem perutě byl štábní kapitán letectva Josef Heřmanský. Na velitelských postech se vystřídalo osm důstojníků. Štábní kapitán Dimitrij Tjunikov byl spojen s existencí Leteckého pluku 4 po celou jeho historii, vystřídal několik velitelských funkcí a patřil k nejlepším učitelům létání.

1. března 1938 se stal velitelem perutě III/4 major letectva Alexander Hess. Po odchodu do exilu po okupaci země se zapojil do bojů v Bitvě o Británii a později zastával funkci významného štábního důstojníka československého letectva na Západě.⁶⁸

Po odvolání mobilizačních opatření byla III/4 opět obnovena a zůstala na letišti Pardubice.

Od října 1938 působila perut' III/ 4 téměř jako samostatná jednotka na letišti Pardubice. Z pražského velitelství sem přilétali pouze inspekce, perut' měla pro své letky nastavený výcvikový plán, ale velitel perutě měl větší pravomoc než velitelé ve Kbelech. Neprováděl se zde pokračovací stíhací výcvik, příslušníci perutě III byli k výcviku odesíláni do Prahy.

Letka 11, první letka LP 4, byla zřízena v září 1929. Její historie je ale starší o tři roky, kdy 1. července 1927 vznikla pod Leteckým plukem 1 ve Kbelech. U perutě III/ 4 existovala pod tímto označením pouze měsíc, v říjnu 1929 byla přeznačena na Letku 14. V říjnu 1930, při rozšiřování pluku, přešla pod nově ustavenou perut' I/ 4, již na letišti v Hradci Králové. V srpnu 1934 byla letka přesunuta na letiště Olomouc a převelena pod LP 2 Dr.E.Beneše. K Leteckému pluku 4 se již nevrátila, v době zářijové částečné mobilizace byla nasazena na polním letišti Holice.

V krátké době působnosti Letky 14 pod LP 4 jsou doloženi pouze dva velitelé, šktpt.let. Vojtěch Michalec a kpt.let. Rudolf Pachner.

⁶⁸ Osudu Alexandra Hesse se více věnuji v kapitole 3 Osobnosti Leteckého pluku 4

Letka 36 byla druhou jednotkou perutě III/ 4. Měla také starší historii než byla v září 1929 převelena pod LP 4. Vznikla 1. listopadu 1925 jako součást LP 1 TGM.

V říjnu 1929 byla i tato letka přeznačena, nyní jako Letka 40 a absolvovala s perutí III/ 4 anabázi přesunů ze Kbel do Hradce Králové a zpět do Kbel. V září 1935 se stala součástí perutě II/ 4, 1. ledna 1938 se ale vrátila na letiště Kbely a byla začleněna do perutě I/ 4. 25. září 1938 v rámci mobilizačních příprav letka zanikla a byla přeznačena na Mobilizační těleso 604.

Poslední ze tří letek perutě III/ 4 byla Letka 38, od října 1929 přeznačená na Letku 41. Původní Letka 38 opět vycházela z Leteckého pluku 1, kde byla založena 1. října 1926, na letišti Kbely. Od listopadu 1927 do února 1928 byl velitelem Letky 38 pod LP 1 kapitán let. Alexander Hess. Tento skvělý pilot byl od ledna 1938 velitelem perutě I/ 4. Tím na krátko spojil svou kariéru s Leteckým plukem 4.

Letka 41 postupně přecházela pod velením všemi perutěmi LP 4. V lednu 1938 byla zařazena do perutě I/ 4 a vrátila se z Hradce Králové do Kbel. V září 1938 bylo z letky vytvořeno Mobilizační těleso 604.

Od dubna 1938 do září 1938 byl velitelem letky výborný pilot a instruktor škpt.let. Karol Sojček.

1. října 1930 byla založena další peruč LP 4 – peruč I/ 4. Historie perutě I/ 4 byla organizačně složitější. Vznikla po přeložení pluku do Hradce Králové, Kasárny generála Čečka, tedy na místě určeném jako původní dislokace pluku.

V této první etapě své existence měla peruč celkem pět velitelů a byla složena ze dvou letek – Letky 14 a Letky 15.

30. srpna 1934 peruč I/ 4 úředně zaniká bez náhrady, aby byla 1. září 1934 opět ustavena z personálu perutě III/ 1 (Peruč III Leteckého pluku 1) v Hradci Králové.

V druhém období existence perutě byla složená již z předepsaných tří letek – Letka 31, 32 a 34.

V letech 1934 až 1935 byl velitelem perutě major let. Josef Hamšík a po něm, do roku 1938 major let. Alois Snášel. Oba výborní piloti a učitelé, Josef Hamšík byl předválečný dálkový letec, účastník řady mezinárodních propagačních letů.⁶⁹

⁶⁹ Osudu Josefa Hamšíka se více věnuji v kapitole 3 Osobnosti Leteckého pluku 4.

Peruť I/ 4 byla po celou dobu své existence, v obou etapách, dislokována na letišti Hradec Králové. 1. ledna 1938 peruť zaniká a reorganizací se mění v peruť II/ 4. Ten samý den ale vzniká nová organizační jednotka LP 4 – nová peruť I/ 4. Jsou pod ní dislokovány letky 40, 41 a 42, tedy původní jednotky perute II/ 4. Protože v první polovině ledna 1938 je první peruť postupně přesouvána na letiště Kbely (od 13. ledna 1938 oficiálně umístěna ve Kbelech), pravděpodobně se jednalo o formální přesun jednotek mezi I a II perutí v rámci přesunu na jinou základnu. 24. září 1938 je I/ 4 zrušena a přeznačena na Mobilizační těleso 604.

Původní Letka 14 přišla k peruti v době jejího vzniku 1. října 1930 od III/ 4. 14. srpna 1934, ještě před reorganizací perute I/ 4, je letka odvelena k Leteckému pluku 2 Dr. E. Beneše na letiště Olomouc a zařazena pod jeho peruť I/ 2. Ve skutečnosti se jednalo o přesun pouze administrativní, personál a technika zůstala na původním letišti a byla zařazena do nové jednotky. Velitelem Letky 14 u LP 4 byl kapitán let. Rudolf Pacher (od 30. září 1930 až 1. září 1931).

Druhá z původních letek perute I/ 4 - Letka 15, byla součástí perute až od 1. října 1931. Vznikla jako nová jednotka při rozšiřování československého letectva, neměla žádného předchůdce. Pod Leteckým plukem 4 byla do 24. srpna 1934 a opět před reorganizací perute I/ 4 byla přeřazena pod Letecký pluk 3 Generála letce M. R. Štefánika na letiště Vajnory. Pod LP 4 se do mobilizace nevrátila. Po reorganizaci perute I/ 4 dne 1. září 1934 byly pod její velení zařazeny letky 31, 32 a 34.

Letka 31 byla ustavena 1. října 1929 z podřízené jednotky III/ 1 (Letka 34) na letišti Cheb. Po přenesení označení jednotky k I/ 4 byla Letka 31 domovským letištem Hradec Králové.

Od července 1934 do listopadu 1935 byl velitelem letky kapitán let. Oldřich Němeček. 1. září 1937 mění letka označení na Letka 43 a přechází pod peruť II/ 4. S novým zařazením se v prosinci 1937 přesouvá z Hradce Králové do Kbel.

Letka 32 je jedna z nejstarších jednotek československého letectva. Vznikla 4. května 1924 z původní letecké jednotky Letecké roty 32. Od svého založení do září 1934 byla letka spojena s Leteckým plukem 1, následně přechází pod Letecký pluk 4 a je přesunuta z letiště Cheb do Hradce Králové. Přesun byl opět formální, došlo pouze k přenesení označení jednotky. V době, kdy letka spadala pod LP 1, se na velitelském postu vystřídalí dvě výrazné osobnosti československého předválečného letectva – Josef Hamšík a štábní kapitán let. Ivan Kňazíkovský.

Kňazhikovský patřil ve dvacátých letech k předním akrobatickým pilotům a jeho služební kariéra je také spojena s Leteckým plukem 4 (v roce 1929 byl velitel jedné letky LP 4).

1. září 1937 Letka 32 zaniká, mění se v Letku 44 a přechází pod druhou peruť LP 4.

Poslední jednotkou druhé perutě byla Letka 34. Její historie opět sahá až k základům československého vojenského letectva. Letka 34 byla ustavena 1. října 1929 z Letky 33⁷⁰ a ta vznikla z původní Letecké roty 33 v květnu 1924 (první jednotka s tímto označením byla Letecká setnina 33 z března 1920). Od roku 1929 do srpna 1934 je Letka 32 zařazena pod LP 2 Dr. E. Beneše, v září 1934 krátce pod LP 1 TGM a pak přechází pod I/ 4. V lednu 1938 se zánikem první perutě přechází letka pod peruť II/ 4, ale již s označením Letka 50.

V roce 1937 (od září do prosince 1937) byl velitelem letky nadporučík let. František Novák. Nejznámější československý akrobatický pilot třicátých let, účastník řady leteckých soutěží a držitel mnoha cen za leteckou akrobacii.⁷¹ František Novák byl asi největší letecká osobnost spojená s historií Leteckého pluku 4.

1. září 1935 po přesunu do Hradce Králové vzniká u Leteckého pluku 4 poslední z perutí - II/ 4. Byla ustavena přeznačením starší perutě III/ 4 a měla pod svým velením tři stíhací letky – 40, 41 a 42.

Do ledna 1938 byla peruť domovskou základnou letiště Hradec Králové. Na velitelském postu se vystřídali čtyři důstojníci, všichni zkušené letecké instruktory s velitelskou zkušeností.⁷²

V lednu 1938 došlo k reorganizaci a změnám mezi první a druhou perutí. II/ 4 oficiálně zaniká 1. ledna 1938 ale současně ke stejnému datu je znovu ustavena z první perutě LP 4. Současně nastává přesun na letiště Kbely a novým velitelem je jmenován major let. Alois Snášel. Od září 1937 pod peruť II/ 4 spadají nové letky – 43, 44 a 50. 24. září 1938 v rámci mobilizačních změn je II/ 4 zrušena a přeznačena na Mobilizační těleso 604.

Letka 40, původní jednotka perutě II/ 4, je spojena celou svou historií s Leteckým plukem 4. Prošla postupně pod všemi třemi perutěmi, od 1. září 1935 do 1. ledna 1938 byla začleněna pod II/ 4.

⁷⁰ Výnos Ministerstva národní obrany č. j. 2.378 – III/ 1. odděl. 1929, VÚA fond LP 2

⁷¹ Osudu Františka Nováka se více věnuji v kapitole 3 Osobnosti Leteckého pluku 4.

⁷² pplk.let. František DIVIŠ, kpt.let. Miloš HÁJEK, škpt.let. Oldřich NĚMEČEK, škpt. Karol SOJČEK

Stejnou historii měla i Letka 41 (od září 1935 do ledna 1938 pod II/ 4). Třetí z jednotek druhé perutě – Letka 42 – jako jediná vznikla přímo pod II/ 4 ⁷³ a do ledna 1938 byla pod velením této perutě. Pak přešla k peruti I/ 4.

Od 1. září 1937 spadala pod velení druhé perutě také Letka 43 (původně Letka 31 pod I/ 4),

Letka 44 (původně Letka 32 pod I/ 4) a Letka 50 (do ledna 1938 to byla Letka 33 pod I/ 4). Tyto složité organizační změny souvisely s plánovaným přesunem části pluku zpět do Kbel. Přesuny letek v rámci druhé perutě již v září 1937 svědčí o plánovaném přesunu pluku a přípravě jednotek na nové umístění. Je zajímavé, že v záznamech denních rozkazů Leteckého pluku 4 se tyto organizační změny nijak neprojevíly.

Výborně je zachycen přesun letecké techniky z Hradce Králové do Kbel, ale není nijak zdůrazněno toto složité přesouvání jednotlivých letek v rámci pluku.

Pro lepší přehled přináším v Příloze č. 1 schematický přehled jednotlivých změn v organizaci Leteckého pluku 4 a podřízených jednotek.

Pod Letecký pluk 4 nespádaly ovšem pouze letecké perutě a setniny. Pro zajištění technické pomoci a administrativní činnosti měl pluk k dispozici další jednotky.

První z nich byla Náhradní peruč LP 4. Byla ustavena 31. srpna 1928 současně se vznikem pluku. Původně byla pouze o velikosti letky (Náhradní letka LP 4 ⁷⁴), s rozšiřováním pluku byla i Náhradní letka změněna na Náhradní peruč. Nová Náhradní letka pak byla součástí Náhradní perutě.

Tyto jednotky měly u leteckých pluků na starosti administrativní úkoly, evidenci příslušníků pluku, vyplácení žoldu, leteckých příplatků a další osobní záležitosti. Všechny změny v osobním životě vojáka, převelení, povýšení, úspěšné ukončení kurzů, ale i kázeňské prohřešky a tresty, všechno bylo vyhlášeno v denním rozkaze velitele pluku a následně zaznamenáno Náhradní peručí. Důležitou prací měla jednotka při evidenci záložníků během pravidelných vojenských cvičení a při zařazení nových odvedenců k pluku. Personál Náhradní letky byly hlavně vojáci hospodářské správy, písaři, spojaři atd.

Od října 1931 do dubna 1934 byla Náhradní letka LP 4 dislokována na letišti Milovice. Vojenské cvičiště Milovice sloužilo ve třicátých letech k výcviku československých letců (ale nejen jich) hlavně v ostré střelbě na pozemní cíle a cvičnému bombardování.

⁷³ Letka 42 vznikla 1. září 1937 v Hradci Králové.

⁷⁴ Náhradní letka LP 4 byla ustavena na základě výnosu Ministerstva národní obrany čj. 499/ Taj. – hl. št./ 1. odděl. 1929 – VÚA fond LP 4

Náhradní letka zde technicky zajišťovala provoz polygonu. V dubnu 1934 se přesunula za plukem na letiště Hradec Králové a v lednu 1938 do Kbel. Velitelem Náhradní letky byl štábní kapitán let. Václav Jiroušek.

Součástí Náhradní perutě byla také Cvičná letka Leteckého pluku 4. Byla ustavena 1. října 1930 a jejím hlavním úkolem byl výcvik a přezkušování nových pilotů převelených k pluku. Během povolávání záložníků – letců prováděla cvičná letka LP 4 jejich přezkušování letecké odbornosti a následně tyto piloty hodnotila a zařazovala k dalším jednotkám i mimo pluk. Neprováděla pravidelný předepsaný výcvik příslušníků pluku. Ten organizovaly samostatně jednotlivé letky pro své piloty. Po příchodu nováčků například z Vojenské akademie či nově vycvičených pilotů z Masarykovy letecké ligy⁷⁵ cvičná letka přezkušovala tyto piloty a mohla navrhnout i vyřazení ze stíhacího výcviku, či převelení na jiný typ letadel (vícemístná, dvoumotorová, atd.). Cvičná letka měla minimální stálý personál a v případě potřeby k ní byli rozkazem velitele pluku převeleni na dobu potřebnou piloti – učitelé od polních letek pluku. Také letecký park Cvičné letky byl specificky zaměřen k výcviku. Používala dvoumístné letouny Praga, Aero, Letov a spadaly pod ní také letouny upravené k vlečení rukávového terče pro ostré střelby z letadla.

Další z podpůrných jednotek pluku byla Technická letka Leteckého pluku 4. Vznikla 1. září 1929 a spadala nejprve pod přímé velení pluku, později pod Náhradní peruč. Celou dobu své existence (zrušena 25. září 1938 při mobilizačních opatření) měla sídlo na letišti Kbely. Zajišťovala technickou údržbu pro pluk, v první řadě měla na starosti péči o letadla. Příslušníci letky prováděli střední opravy na letadlech, které nemohly být uskutečněny v rámci letek. Technická letka vedla evidenci motohodin leteckých motorů a odlétaných hodin draků letadel. Zajišťovala přesun letadel do výrobních továren při revizích a konstrukčních úpravách nařízených výrobcem letadla. Nedílnou součástí práce bylo i ohledání místa po letecké nehodě a převoz poškozených letadel na letiště, tak zvaná Technická pomoc. Podle posouzení velitele Technické letky pak nařizoval velitel pluku výměny motorů nebo nosných částí letounů, schvaloval prodloužení životnosti letadel. Pro piloty byla práce Technické letky životně důležitá.

⁷⁵ Masarykova let. liga (MLL) byla civilní organizace pro podporu letectví v širších vrstvách mládeže. Vznikla v roce 1926. Malé děti zde začínaly s modelářstvím, starší mohly absolvovat plachtařský výcvik a výcvik na motorových letadlech. V polovině třicátých let se MLL zapojila do akce „1000 nových pilotů republiky“. Snahou akce bylo vycvičit nové záložní piloty pro armádu.

Ve druhé polovině třicátých let byla u Leteckého pluku 4 ustavena také dopravní četa. Její příslušníci měli na starosti pozemní techniku. Nejen automobily, nákladní vozy, ale i vozíky s bateriemi, vlečné palivové cisterny a polní kuchyně. Organizační zařazení dopravní čety jsem v žádném archivním materiálu nenašel, ale protože sídlila na letišti Kbely (v Pardubicích v roce 1938 byla vytvořena pouze její odloučená část dopravní skupina), dá se předpokládat, že spadala právě pod Technickou letku.

Zvláštní leteckou jednotkou v rámci Leteckého pluku 4 byla Letka 66. Vznikla 1. září 1930 a jednalo se o průzkumnou letku, samostatně pracující pro velitelství leteckého pluku. Počátkem třicátých let byla v československém letectvu zavedena koncepce samostatných průzkumných letek přidělených k bojovým plukům a pracujících podle potřeb jejich velitelství. Letka 66 byla umístěna na letišti Hradec Králové. Její výzbroj z této doby není uvedena, ale podobná Letka 64 pod Leteckým plukem 3 měla ve výzbroji pozorovací letouny Aero A- 100.

V dubnu 1933 byla Letka 66 převelena pod Letecký pluk 1 a pod Letecký pluk 4 již nebyla převelena žádná průzkumná letka až do mobilizace 1938.

Poslední jednotkou, která ve třicátých letech příslušela pod velitelství Leteckého pluku 4, byla Povětrnostní stanice.

15. září 1929, po založení LP 4, byla pod jeho velení zařazena Povětrnostní stanice 9 v Německém Brodě. Tato jednotka vznikla v roce 1923 pod Hlavní povětrnostní stanicí 1, v roce 1925 přešla do kompetence Vojenského leteckého ústavu studijního a od července 1928 pod Letecký pluk 1. V roce 1929 spadala do pravomoci nového Leteckého pluku 4.

1. dubna 1930 byla přeznačena na Leteckou povětrnostní stanicí 4, v prosinci 1931 přesunuta do kasáren v Hradci Králové, stále pod velením LP 4. Teprve 1. listopadu 1937 při změnách v organizaci povětrnostních skupin byla zařazena pod Povětrnostní ústřednu 1.⁷⁶

Letecký pluk, respektive velitelství pluku, do chodu povětrnostních stanic nijak nezasahovalo. Na vyžádání těchto jednotek pouze odesílalo vojíny s odpovídajícím vzděláním, schopné služby u této náročné jednotky. Současně pluk zajišťoval administrativní chod této de facto odloučené jednotky, tedy gáži, ubytování a plat civilních zaměstnanců.

⁷⁶ Miroslav FLAJŠMAN, Josef ŠTEKL, Hydrometeorologická služba armády České republiky v období 1918 – 2009, Praha 2009.

U povětrnostních stanic byla zaměstnána řada odborníků z civilního sektoru s vysokoškolským vzděláním. Povětrnostní stanice vojenského letectva dobře ukazují souběh velitelských pravomocí v československé armádě. Personálně spadaly pod letecké pluky, pracovně pod Povětrnostní ústředny (před tím pod Vojenský vědecký ústav).

Podobně velitelství Leteckého pluku 4 zabezpečovalo chod goniometrické stanice⁷⁷ na civilním státním letišti Praha – Ruzyně, než stát vyškolil civilní obsluhu těchto zařízení. V denních rozkazech LP 4 z roku 1938 je opakovaně uvedeno převelení vojínů – příslušníků pluku do Ruzyně.

Velice důležitou osobou u pluku byl plukovní šéflékař se svým zástupcem a zdravotními asistenty. V roce 1938/ 1939 byl šéflékařem Leteckého pluku 4 kpt.zdrav.sl. MUDr. Jaroslav Hron. Sídlil v kbelských kasárnách TGM. Prováděl preventivní lékařské prohlídky pilotů, léčil všechny příslušníky pluku a rozhodoval o jejich odeslání do sborové nemocnice v Terezíně. Byl přímo účasten při ostrých leteckých střelbách. Z titulu své funkce patřil mezi nejvyšší důstojníky štábu pluku.

Důležitou otázkou u armády ve třicátých letech byla duchovní správa. U posádek se dělila na aktivní (vojenský duchovní působil přímo v obvodu posádky) nebo výpomocná (duchovní k posádce docházel z jiného obvodu). Pokud nebyla u útvaru možnost ani jedné měl voják katolického vyznání ve svých duchovních potřebách možnost obrátit se na civilní farní úřady. Jednalo se hlavně o sňatek, křest či pohřeb. V případě evangelíků existovala Evangelická duchovní správa ZVV v Praze a pro členy Československé církve husitské byla Duchovní správa československá u Ministerstva národní obrany v Praze.⁷⁸

⁷⁷ V roce 1937 – 1938 byl systém goniometrie nejmodernější metodou dálkové navigace letadel za nulové viditelnosti či v noci. Systém používala armáda u bombardovacích jednotek a brzy jej převzal i civilní letecký provoz. Goniometrické stanice spadaly pod Ministerstvo pošt a převelení vojenského personálu je zajímavým důkazem propojení vojenského a civilního sektoru.

⁷⁸ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 34/ 1938

2b. Výzbroj Leteckého pluku 4

Výzbroj Leteckého pluku 4 svým složením až do roku 1939 odpovídala standardu stíhacích leteckých pluků Československé armády. Přesto bylo u pluku zařazeno do výzbroje několik neobvyklých typů letadel, určených hlavně pro leteckou akrobacii. Sloužila zde celá řada akrobatických pilotů a ti používali speciálně konstruované letouny. Ale i tyto stroje byly zařazeny do běžného výcvikového programu jednotky. Pokud nelétaly na mezinárodních či domácích leteckých závodech, byly běžně užívány k leteckému výcviku, hlavně k nácviku bojových obrátů. Tak se ve třicátých letech označovala vyšší pilotáž - akrobacie.

V roce 1929, respektive v roce 1930, kdy byl založen Letecký pluk 3, byly ve výzbroji československého letectva nejrozšířenější stíhací dvouplošníky Avia BH – 21. Letoun vznikl v roce 1925 a byl sériově vyráběn do roku 1928. Firma Avia se s tímto typem definitivně rozloučila s dolnoplošnou koncepcí svých letadel, přepracovala obchodně neúspěšný typ Avia BH – 17 z roku 1924 a vznikl nový letoun dobrých letových vlastností a se snadnou pilotáží. Celkem bylo vyrobeno 139 kusů a licenční práva byla prodána do Belgie.⁷⁹

Na upraveném letounu BH – 21.96 předváděl akrobatická vystoupení vojenský pilot štábní kapitán let. František Malkovský, přezdíváný Rudý ďábel (jeho letoun byl pro větší efekt celý nalakován jasně červenou barvou). Bohužel právě na tomto stroji se Malkovský zabil 8. června 1930 v Karlových Varech.

Sériové stíhací Avia BH – 21 měly řadové motory s kapalinovým chlazením Hispanio Suiza 8Fb⁸⁰ o výkonu 300 koní. Při maximálním výkonu motoru letoun dosahoval rychlosti 245 km/ hod ve výšce 3000 m. Výzbroj tvořila dvojice kulometů Vickers vz. 09, ráže 7,7 mm, střelící skrz okruh vrtule pomocí synchronizačního zařízení.

Po potřeby leteckého výcviku a akrobatického létání vznikla neozbrojená varianta Avia Bš – 21. Armáda odebrala deset těchto strojů, které sloužily u různých leteckých jednotek a skončily v roce 1938 v Leteckém učilišti v Prostějově.

⁷⁹ V Belgii firma SABCA postavila dalších 39 strojů BH – 21.

⁸⁰ V Československu vyráběla v licenci motory Hispanio Suiza 8Fb továrna Škoda, pod označením Škoda HS 300

Větší význam pro letecký výcvik měla modifikace Avia BH – 22. Dvouplošník vycházející konstrukčně z BH – 21, ale bez výzbroje a s vyztuženým drakem. Letoun snášel horší zacházení od začínajících pilotů, měl snadnou pilotáž bez záludností.⁸¹

I tento typ sloužil u Leteckého pluku 4 k výcviku.

Následovníkem těchto úspěšných typů byla Avia BH – 33 a BH – 33E. Konstrukteři v Avii se pokusili na vyzkoušený drak BH – 21 namontovat silnější hvězdicový motor Walter Jupiter. Zkoušky ale nedopadly dobře. Letoun nezískal na rychlosti, jen se zvýšila jeho stoupavost. Původní koncepci celodřevěného letounu BH – 33 odkoupilo Polsko. Pro československé letectvo vznikla modifikace BH – 33E se smíšenou dřevěnou a hliníkovou konstrukcí. Ministerstvo národní obrany ale o typ neprojevalo zájem, koupilo pouze šest strojů, které dosloužily v polovině třicátých let u výcvikových jednotek jako zcela zastaralé.⁸²

Mnohem úspěšnější byl typ Ba – 33, kterého bylo vyrobeno 82 kusů pro československou armádu a dostal se do výzbroje všech stíhacích pluků. Nahradil starší Avie BH – 21 a do příchodu modernější Avie B – 534 tvořil páteří výzbroj stíhacího letectva.

Letoun Avia Ba – 33 měl zabudován řadový dvanáctiválcový motor Škoda L o výkonu 500 koní. Výzbroj sestávala ze dvou kulometů Vickers vz. 28 upravených na československé střelivo ráže 7,92 mm.⁸³

Po přezbrojení stíhacích jednotek na Avie B – 534 starší Avie Ba – 33 úspěšně dosloužily v roli cvičného letounu. Po celou dobu své životnosti mohly Ba – 33 provádět leteckou akrobacii a vyšší pilotáž bez omezení.

V roce 1935 československé vojenské letectvo zahájilo přezbrojení na nový letoun Avia B – 534. Konstrukčně vycházel ze starších typů továrny Avia, byl však významně přepracován a upraven. Typ B – 534 továrna Avia sériově vyráběla pět let a vzniklo 440 kusů kompletních letadel. V průběhu výroby byly zohledněny poznatky vojenských pilotů a také stále pokračoval konstrukční vývoj v továrně. Prvních 145 letounů mělo ještě otevřený pilotní prostor, další dostaly uzavřenou kabinu. Původně měly Avie dřevěnou pevnou vrtuli, pozdější výrobní série dostaly vrtule Letov – Hochfeld, na zemi stavitelné. Tím se zlepšila stoupavost letounu.

⁸¹ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1, Praha (1918 – 1945), Praha 1983, s. 115 – 117.

⁸² Tamtéž, s. 118

⁸³ Tamtéž, s. 119 – 120.

Existuje celá řada modifikací tohoto typu, například pro noční létání, se silnější výzbrojí tvořenou leteckým kanonem. Letoun byl vybaven dvanáctiválcovým řadovým motorem Hispanio Suiza 12Ycrs o výkonu 850 koní. Tyto motory vyráběla v licenci firma Škoda, později také ČKD.⁸⁴

Sériové letouny byly bez úprav schopny jak běžného bojového nasazení, tak i akrobacie. Bez demontáže pumových závěsníků či zbraní mohl letoun plnit náročné úkoly akrobatického výcviku.

V únoru 1935 dostal Letecký pluk 4 první sériové Avie B – 534, jako vůbec první jednotka československého letectva. Během roku 1935/ 1936 se přezbrojily i Letecký pluk 1 TGM, Letecký pluk 2 Dr. E. Beneše a Letecký pluk 3 Letce Gen. M. R. Štefánika.

Rovněž i u bombardovacích pluků sloužilo několik stíhacích Avíí B – 534, většinou jako kurýrní stroje, k nácviku vyšší pilotáže bombardovacích pilotů nebo osobní stroje vyšších důstojníků.

Typ Avia B – 534 je pro Letecký pluk 4 nejdůležitějším prvkem výzbroje. S tímto typem se pluk v roce 1938 zúčastnil jak květnového „mimořádného vojenského opatření“, tak zářijové částečné mobilizace. Na těchto letounech probíhal výcvik pilotů vycvičených k obraně země a řada z nich také zaplatila životem své letecké chyby.⁸⁵

V záznamech denních rozkazů Leteckého pluku 4 je dobře zdokumentován vývoj tohoto typu a problémy, které se projevíly během vojenského provozu.

V květnu 1938 se u většiny dodaných letounů projevila netěsnost palivového potrubí „Milerit“, hlavně v koncovkách u karburátorů. Po různých pokusech u továrny Avia rozhodlo Ministerstvo národní obrany o postupné plošné výměně starých hadic Milerit za nové. Výměnu provedly letky vlastními prostředky, nové hadice dodala firma Avia.⁸⁶ Větším problémem byla deformace předního nosníku svislých ocasních ploch u Avíí B - 534. Na jejich deformaci přišla Avia v říjnu 1938 během pravidelných revizí vojenských letounů. Továrna nařídila zesílení tohoto konstrukčního prvku, Ministerstvo národní obrany vydalo předpis. Úpravu ocasních ploch provedla továrna a výměnu

⁸⁴ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1, Praha (1918 – 1945), Praha 1983, s. 126 - 132

⁸⁵ Seznam letounů Avia B 534 doložených u LP 4 v období 1938 až 1939 – Příloha č. 2.

⁸⁶ Výnos MNO č. j. 5375 – III/ 3. odděl. 1938, zveřejněno Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 94/ 1938.

zařídily jednotlivé útvary. Starší části byly odeslány do továrny v Čakovicích a po zesílení konstrukce opět vráceny k útvarům.⁸⁷

Kromě bojových letounů byl každý letecký pluk vybaven letouny kurýrními, pozorovacími, dopravními a hlavně cvičnými. Letecký pluk 4 používal k pilotnímu výcviku kromě běžných typů letadel také stroje již zastaralé, vyrobené v několika málo kusech nebo prototypy po armádních zkouškách. Používaly se při specifickém výcviku nočního létání a létání bez vidu, při výcviku většího počtu nových pilotů od jiných leteckých útvarů. V těchto případech i starší typy letounů dobře sloužily k navigačním a cvičným letům. V létě 1938 se řada pilotů musela seznámit s nově vybudovanými letišti, které byly zařazeny do mobilizačních ploch. K těmto seznamovacím letům se používaly kromě stíhaček B – 534 také starší pozorovací a cvičné letouny se zbývajícím počtem hodin do zrušení.

Standardním výcvikovým letounem pluku byly BH – 22, později Ba – 33. V roce 1938 je v archiváliích doložena existence cvičných Ba – 33 u cvičné letky LP 4⁸⁸, A – 211.⁸⁹ V případě Aero A 211 se jednalo o cvičnou modifikaci úspěšného armádního dvouplošníku z poloviny dvacátých let A 11. V roce 1929 byl do draku A 11 zamontován hvězdicový motor Walter Castor a továrna po zkouškách dodala armádě celkem 18 cvičných strojů A 211.⁹⁰

V roce 1938 sloužil u Letky 47 stroj A 211.13 s motorem Castor II. Byl upraven pro výcvik létání bez vidu. Letoun měl dvojí řízení a přední pilotní prostor bylo možno zakrýt.

U Leteckého pluku 4 je v roce 1938 doloženo i jedno původní Aero A 11.88. Pravděpodobně mělo demontovanou kulometnou výzbroj a sloužilo při cvičných navigačních letech.

Do května 1935 československá armáda odebrala 44 letounů Aero A 100, konstruovaných původně jako střední bombardér a dálkový průzkumný letoun. Aero 100 je jeden z typů, které dokládají snahu Ministerstva národní obrany o modernizaci příliš zastaralého leteckého parku v období poloviny třicátých let. Ne všechny konstrukce se ale podařily.

⁸⁷ Výnos MNO č. j. 17 536 – III/ 3. odděl. 1938, zveřejněno Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 205/ 1938 ze dne 25. října 1938.

⁸⁸ V roce 1938 jsou u Leteckého pluku 4 doloženy Avie Ba 33 těchto výrobních čísel: Ba 33.5, 16, 27, 28, 30, 37, 60, 64, 71, 74, 75, 76, 77.

⁸⁹ V roce 1938 je u Leteckého pluku 4 doloženo Aero A 211.12, 13

⁹⁰ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 77

Aero 100 trpělo od počátku vibracemi trupu, křídel a ocasních ploch způsobených nevhodným motorem.⁹¹ Letoun byl přepracován a předán armádě, ale rychle zastaral. Dosloužil jako cvičný. Letecký pluk 4 používal v roce 1938 stroj Aero A 100.6. Dalším cvičným letounem od firmy Aero byl dvouplošník Aero A 230. Vznikl jako cvičná, odlehčená varianta lehkého bombardéru Aero A 30. Počátkem třicátých let bylo všech 25 strojů dodáno k leteckým plukům (první byl Letecký pluk 1).⁹² V lednu 1938 používal Letecký pluk 4 jedno Aero A 230.10. Letoun byl upraven k vlečení rukávového terče při ostrých střelbách.⁹³

V roce 1932 byl zalétán stroj Avia B 34, jako modernější varianta Avie Ba – 33. Letoun navrhl ing. Novotný jako svůj první samostatný počín u Avie. Uplatnil zde nový způsob stavby konstrukce z oceli a hliníku pouze s nýtovanými spoji. Tuto technologii používalo v Evropě jen několik leteckých továren, například britský Hawker. Kovová nýtovaná konstrukce byla mnohem pevnější, než lepená či svařovaná dřevěno – kovová kostra.

Avia B 34 byla upravená pro zástavbu různých motorů, podle požadavků zákazníka. Díky motorizaci vznikla velká řada prototypů a variant. Československá armáda požadovala zcela nový řadový motor Avia Hispanio Suiza 12Nbr. S touto pohonnou jednotkou a po konstrukčních úpravách letoun dosahoval výborných výkonů. Avia B 34 sloužila jako základ pro výkonnější Avii B 534.⁹⁴

Většina strojů B 34 sloužila u Leteckého pluku 3 a 1, od roku 1938 již pouze k výcviku. V červnu 1938 byl první sériový letoun Avia B 34.1 přeložen od VTLÚ⁹⁵ k cvičné letce Leteckého pluku 4.⁹⁶

⁹¹ Avia chtěla používat vlastní motor Avia Vr – 36, ale MNO mělo ve skladech velké množství zastaralých motorů Isotta Fraschini „Asso“. Jako hlavní odběratel výrobci nařídilo použít právě těchto motorů.

⁹² Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 78

⁹³ Šest letů s tímto terčem je doloženo v Denním rozkazu Leteckého pluku 4 číslo 22/ 1938.

⁹⁴ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 124 - 125

⁹⁵ VTLÚ – Vojenský technický a letecký ústav.

⁹⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 120/ 1938.

K výcviku pilotů používalo československé letectvo i moderní dvouplošníky firmy Praga. V polovině třicátých let vytvořila Praga ucelenou řadu svých letadel pro základní a pokračovací výcvik. K základnímu výcviku byla určena Praga E 39 s hvězdicovým motorem Walter⁹⁷, pokračovací výcvik na E 41 a E 241. Praga E 41 měla řadový motor Škoda, modernizovaný typ E 241 měl hvězdicový motor Walter Polux II.⁹⁸ Mohl sloužit také k výcviku létání bez vidu.⁹⁹ Sériová výroba letounů Praga probíhala v továrně Letov. To dokládají záznamy v denních rozkazech Leteckého pluku 4. Minimálně dvakrát měsíčně je uváděno přebírání nových a opravených letounů od pražských firem pro armádu, kterých se účastnili zkušení piloti pluku. Při přejímání letadel Praga se vždy uváděl výrobce Letov.

Určitou kuriozitou v leteckém parku pluku je zařazení stíhacího letounu Škoda D 1, který byl v lednu 1938 ještě přelétnut v rámci přesunu pluku z Hradce Králové do Kbel. Typ Škoda D 1 byl stíhací hornoplošník, původně francouzské firmy Dewoitine D 21C - 1. Firma Škoda koupila ve dvacátých letech licenční práva ve snaze proniknout na letecký trh. Výběr ale nebyl příliš dobrý. Letoun rychle zastarával a neměl dobré letové vlastnosti. Navíc továrna neměla žádné zkušenosti s leteckou výrobou, proto i náběh sériové výroby trval tři roky. V roce 1938 byla většina z 25 strojů D 1 již vyřazena nebo dosluhovala u Četnických leteckých hlídek. Přítomnost letounu D 1 u LP 4 je velkou raritou. U pluku jsou doloženy dva stroje – Škoda D 1.2 a Škoda D 1.6.¹⁰⁰ Oba letouny armáda převzala v roce 1937 od Četnických leteckých hlídek, kde létaly s civilním označením OK – PAC a OK – PAH.

Letecký pluk 4 používal také výrobky firmy Letov. V roce 1938 měl ve výzbroji dva letouny Letov Š 16. Tyto standardní vojenské dvouplošníky jednoduché konstrukce a nenáročné pilotáže byly výborné pro úkoly dálkových přeletů. S vytrvalostí 5 hodin ve vzduchu je armáda používala koncem dvacátých let jako zvědné.¹⁰¹ Proslulý byl propagační let prototypu Letov Š 16.1 v roce 1927.

⁹⁷ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 162.

Praga E 39 byla první konstrukce dvojice Beneš – Hajn, kteří do firmy přešli z Avie. Proto označení prototypu bylo Praga BH 39.

⁹⁸ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 163

⁹⁹ V roce 1938 jsou u Leteckého pluku 4 doloženy:

Praga E 41.1, 4, 18, 23, 27, 28.

Praga E 241.15, 68, 73, 74, 87, 88, 90

¹⁰⁰ Letounu D 1.6 byla 28. dubna 1938 dokonce prodloužena životnost draku do 30.7. 1938.

Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 79/ 1938.

¹⁰¹ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 40 - 42

Osádka pilot pplk.let. Jaroslav Skála a mechanik Matěj Taufer dokázali etapovým letem dosáhnout z Prahy do Tokia. Pro továrnu Letov to byl obrovský úspěch. V roce 1938 se jednalo o stále spolehlivý ale velice zastaralý letoun. Pluk používal dva stroje, oba k vlečení rukávových terčů.¹⁰²

V roce 1932 vznikl lehký cvičný hornoplošník Letov Š 39 na základě objednávky Ministerstva veřejných prací. Jednalo se tedy o civilní konstrukci, určenou prioritně k základnímu výcviku pilotů v Aeroklubech a pobočkách Masarykovy letecké ligy. Díky jednoduché konstrukci a možnosti zástavby řady maloobjemových motorů byl Š 39 velice oblíbený.¹⁰³ Několik ze 42 postavených letounů odebrala také armáda. Dva Letovy Š 39 jsou doloženy rovněž u Leteckého pluku 4.¹⁰⁴

V letech 1937, 1938 a 1939 používal pluk dva dvouplošníky Letov Š 328. Tyto robustní dvouplošníky tvořily - vedle Avii B 534 - páteř výzbroje československého letectva ve třicátých letech. Vznikla řada modifikací a různých motorizací.

Československá armáda používala hvězdicový motor Walter - Bristol Pegasus.

Zástavbou řadového motoru Avia Vr-36 vznikla varianta Letov Š 428.¹⁰⁵

Letov Š 328 byl využíván v mnoha úlohách. Jako pozorovací, bitevní, lehký bombardér. U stíhacích pluků ale sloužil v neozbrojené variantě k navigačnímu výcviku, přeletům při inspekčních cestách. V hlášeních pluku je uváděn jako letoun, na kterém prováděli cvičné lety vyšší důstojníci z velitelství brigády za účelem zachování leteckých přídavků.

Ve druhé polovině třicátých let byl Š 328 již zastaralý. Při válečných operacích by utrpěl velké ztráty a velení letectva si tuto situaci uvědomovalo. Přesto 17. srpna 1938 vydalo Ministerstvo národní obrany výnos č. j. 13 391 – III/ 3. odděl. 1938 „Letouny Š 328 – prodloužení doby provozu“. Dokazuje to význam letounu pro mobilizovanou armádu.

¹⁰² V roce 1938 jsou u Leteckého pluku 4 doloženy Š 328.10, 63.

¹⁰³ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 50 - 51

¹⁰⁴ V roce 1938 jsou u Leteckého pluku doloženy dva Š 39.35, 21.

¹⁰⁵ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 53 – 56.

Letov Š 328 vznikl na objednávku Finska. Teprve během zkoušek o typ projevilo zájem i MNO. S tímto typem se váže zajímavost, jak nepodstatný prvek konstrukce může zhatit celý projekt. Prototyp pro finskou armádu byl osazen u pozorovatele oběžným držákem kulometu Fairey. U prototypu pro československou armádu byl namontován mnohem těžší držák Škoda U. Změna těžiště letounu vedla během manévrování za letu k pádům do vývrtky.

V září 1938 Š 328 plnil důležité úkoly rekognoskace vybraných ploch určených pro polní letiště a mobilizační plochy. V tomto případě s ním létal zkušený pilot od některé letky a na místě pozorovatele velitel pluku nebo jeho zástupce.¹⁰⁶

Stíhací Avie 534 byl výborné letouny pro bojovou službu. Ale letecká společnost v Evropě znala víc akrobatický letoun Avia Ba 122. Původní typ Avia B 122 vznikl v roce 1934 speciálně pro první mistrovství světa v letecké akrobacii. V jeho konstrukci továrna zúročila své znalosti stavby dvouplošníků a Ba 122 se stal vrcholem možností konstrukce letounů se dvěma křídly – výborná stoupavost, obratnost ale také nižší rychlost. Drak letounu byl navržen pro vysokou zátěž tak, aby vydržel bez potíží dynamické zatížení při akrobatických prvcích.¹⁰⁷

Avia postupně vyrobila 35 strojů, které se vzájemně lišily motorizací a úpravou ocasních ploch. Všechny ale byly schopné akrobatické pilotáže. Československá armáda jich většinu odebrala a letecké pluky je používaly k výcviku. Vybraní piloti pak s nimi předváděli akrobatické létání při soutěžích či leteckých představeních.¹⁰⁸

Například Avia Ba 122.22 se v roce 1937 zúčastnila mezinárodních leteckých závodů v Curychu, s civilním označením OK – AMM. Následně byl zařazen do výzbroje Cvičné letky Leteckého pluku 4 ve Kbelích, 11.1. 1938 je doložen navigační let rtm.let. Antonína Hampla s tímto letounem z Hradce Králové do Kbel.¹⁰⁹

S letounem Avia Ba 122 jsou spojena jména Františka Nováka, Petra Širokého a Josefa Hubáčka. Bohužel také tragická havárie 23. června 1938 v Praze na Hřebenkách, kdy pluk přišel v jednom okamžiku o tři Avie Ba 122 a dva skvělé piloty. Cvičná letka také používala variantu Bš 122 určenou k výcviku.^{110 111 112}

V roce 1938 působil u Leteckého pluku 4 vysoce specializovaný akrobatický letoun Avia B 422. Byl zkonstruován jako závodní speciál pro pilota npor.let. Františka Nováka.

¹⁰⁶ V roce 1938 jsou u Leteckého pluku 4 doloženy Letovy těchto výrobních čísel: Š 328.16, 101

¹⁰⁷ Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 138 - 140

¹⁰⁸ V roce 1938 jsou u Leteckého pluku 4 doloženy Avie Ba 122 těchto výrobních čísel: Ba 122.2, 7, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 35, 75.

¹⁰⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 10/ 1938.

¹¹⁰ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy Avie Bš 122 těchto výrobních čísel: Bš 122.2, 9, 10, 16, 41, 42, 43

¹¹¹ Rozdělení jednotlivých Avíí Ba 122 u letek Leteckého pluku 4, počátek září 1938:

Ba 122.7 – Letka 40	Ba 122.22 – Letka 41	Ba 122.13 – Letka 43
Ba 122.2 – Letka 46	Ba 122.27 – Letka 48	Ba 122.12 – Cvičná letka
Ba 122.14, 15, 16, 17 – Letka 44	Ba 122.18 – Letka 50	Ba 122.19 – Letka 47

Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 180/ 1938

¹¹² Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 141.

Prototyp B 422.1 s imatrikulací OK – AVC přebíral František Novák dne 25. března 1938 na letišti Avia v Čakovicích¹¹³, spolu s dalšími letouny. Provedl na něm rychlostní zkoušku, letoun byl veden ve stavu Leteckého pluku 4.¹¹⁴ S tímto konkrétním letounem se zúčastnil posledního leteckého vystoupení 24. dubna 1938 v St. Germain-en-Laye ve Francii.

8. dubna 1938 přebírá npor.let. František Novák v Čakovicích druhý stroj, Avia B 422.2 OK – AVD. Tento letoun měl být jako záložní pro letecké soutěže.

Letecký pluk ale nejsou pouze letadla. K výzbroji patřily i služební automobily, nákladní vozy, speciální soupravy upravené pro letecký provoz, motocykly, atd. Z velkého množství automobilní techniky, kterou používala československá armáda v průběhu dvacátých a třicátých let se soustředím na vozidla, která jsou jednoznačně doložena v letech 1938 až 1939.

Nejčastěji zmiňovaným vozidlem byla Škoda 304.¹¹⁵ Jedná se o běžně rozšířený armádní nákladní automobil typu valník, s dvoumístnou kabinou. V letech 1929 až 1939 vyrobila továrna Škoda přes 600 těchto vozidel a většina byla dodána československé armádě.¹¹⁶

Modernějším a silnějším automobilem ve výzbroji pluku byl vůz Tatra 85. Tento typ vznikl v roce 1935 na objednávku Ministerstva národní obrany. Byl to třínápravový vůz typu valník s dvoumístnou kabinou, prioritně určen jako dělostřelecký tahač. Mohl tahat až 5 000 kg. Po úspěšných armádních zkouškách byla zahájena sériová výroba v továrně Tatra.¹¹⁷ Jeden z podvozků první výrobní série byl upraven pro cisternovou nástavbu. V roce 1936 objednalo MNO celkem 168 těchto cisteren pod označením letecká automobilová cisterna vz. 37. Nástavba umožňovala přepravu 4400 litrů paliva. Čerpání zajišťovalo čerpadlo Wikov poháněné motorem automobilu. Pravděpodobně v roce 1937 dostal Letecký pluk 4 jako jeden z prvních tento nový typ palivových cisteren.

¹¹³ Zalétán byl 4. března 1938.

Václav NĚMEČEK, Československá letadla sv. 1 (1918 – 1945), Praha 1983, s. 140.

¹¹⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 66/ 1938.

¹¹⁵ Milan SPREMO, Atlas našich automobilů sv. 3 1929 – 1936, Praha 1989.

¹¹⁶ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy vozy Škoda 304 evidenčních čísel 4870, 4872, 4873, 4874, 4875, 4876.

¹¹⁷ Radomír ZAVADIL, Vojenské automobily Tatra v letech 1918 až 1945: nákladní a speciální automobily, Nevojice, 2008.

V únoru 1938 byly již ve větším počtu evidovány u perutí ve Kbelích i v Pardubicích.¹¹⁸ Tatra 85 byl nejmodernější nákladní automobil v československé armádě před vypuknutím války. Po březnu 1939 se tyto vozy staly středem zájmu německého Wehrmachtu a letecké cisterny Tatra 85 byly zařazeny do výzbroje německé Luftwaffe pod označením Kfz. 348.

V roce 1938 zadalo MNO vývoj vlečné letecké cisterny Tatra T 110, určené do vleku k letecké cisterně Tatra 85. Vývoj již nebyl dokončen, 24 vlečných cisteren bylo vyrobeno ve čtyřicátých letech a dodáno rumunské armádě.

Vlečné cisterny T 110 ale měly své předchůdce, neboť u Leteckého pluku 4 jsou evidovány přesuny a revize na vlečných leteckých cisternách Liberta LCV.¹¹⁹

Zajímavou automobilovou technikou u Leteckého pluku 4 je nákladní automobil Tatra 28. Jedná se o třínápravovou modifikaci Tetry 27, což byl velice rozšířený nákladní automobil vyráběný od roku 1930 až do roku 1946. Bylo dodáno přes 7 000 kusů, které sloužily nejen v armádě ale i v civilním sektoru. Tatra 28 (pravděpodobně se jedná o modifikaci Tatra 28a) nebyla sériově vyráběna a vzniklo pouze 12 kusů (dva kusy Tatra 28, deset kusů Tatra 28a). Varianta Tatra 28a vycházela ze sériové modifikace Tetry 27a. Ta měla silnější motor a odlišné odpružení zadní nápravy.¹²⁰ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy minimálně čtyři automobily Tatra 28.¹²¹

Dalším těžkým nákladním automobilem, hojně využívaným československou armádou, byla Tatra T – 29. Třínápravový automobil většinou v konfiguraci skříňové nástavby, sloužil u Dopravní čty Leteckého pluku 4 v několika kusech.¹²²

Do vozového parku pluku patřil v roce 1938 také střední nákladní automobil Škoda 104. Vyráběl se jako malý nákladní valník nebo malý autobus (v této modifikaci byl používán hlavně četnictvem). 28. dubna 1938 bylo k Leteckému pluku 4 převeleno sedm vozidel Škoda 104 od dělostřeleckého pluku 331 z Příbrami.¹²³

¹¹⁸ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy cisterny Tatra 85 evidenčních čísel 10 719, 10 720, 10 721, 10 738.

¹¹⁹ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy starší vlečné cisterny evidenčních čísel 38, 40, 48, 49, 143, 144. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 89/ 1938.

Vlečné cisterny Liberta LCV evidenčních čísel 143 a 144 byly 5. srpna 1938 převeleny do Pardubic k peruti III/ 4. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 156/ 138.

¹²⁰ Radomír ZAVADIL, *Vojenské automobily Tatra v letech 1918 až 1945: nákladní a speciální automobily, Nevojice 2008.*

¹²¹ Jedná se o vozidla evidenčních čísel 7462, 7463, 7464, 7465. Všechny byly od 4. února 1938 u peruti III/ 4 v Pardubicích. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 12/ 1938.

¹²² U Leteckého pluku 4 jsou doloženy vozy Tatra 29 evidenčních čísel 10 439, 10 442. Vůz 10 439 byl vybaven radiogoniometrickou stanicí a v listopadu 1939 se podílel na stěhování Četnické letecké hlídky Terezín do Prahy. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 222/ 1938.

¹²³ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy vozy Škoda 104 evidenčních čísel 8596, 8597, 8598, 8599, 8600.

Do kategorie středních nákladních automobilů patřil i Praga R, dvounápravový valník s dvoumístnou kabinou, vycházející z velkého osobního automobilu Praga Grand.¹²⁴

Mezi zvláštní dopravní prostředky Leteckého pluku 4 patřil jeden pomocný automobil Praga Breack (dlouhý, kombi) evidenčního čísla 2128, který sloužil při inspekčních cestách větších skupin důstojníků (například při cestě k odloučené peruti v Pardubicích). K podobnému účelu byl pluk vybaven velitelskými automobily Praga AV.¹²⁵

Pravděpodobně právě na podvozku Praga AV byla postavena vojenská sanitka – zdravotní automobil Praga, evidenčního čísla 10 074. Byl často využíván při ostrých střelbách v Milovicích, spadal pod Technickou letku Leteckého pluku 4.

20. ledna 1938 pluk převzal autobus Tatra evidenčního čísla 2288.¹²⁶ Na letišti Kbely pak sloužil k přepravě poddůstojníků a rotmistrů od tramvajové zastávky v Hloubětíně na letiště. V září 1938 byl na letiště Kbely přidělen ještě druhý autobus Ford politické značky P – 11725. Sloužil k potřebám velitelství letiště Kbely a jednotce KOPL.¹²⁷

Na letišti Kbely sloužily také malé osobní automobily pro potřeby individuální přepravy důstojníků štábu pluku, nebo velitelů perutí. V lednu 1938 to je motorové vozidlo Aero evidenčního čísla 2736¹²⁸. K podobným účelům sloužila Škoda Populár evidenčního čísla 2580¹²⁹ nebo Aero 30 evidenčního čísla 2636, 2637, 2753 a 2804.¹³⁰ Pluk také využíval osobní automobil Tatra nespecifikovaný typ, evidenčního čísla 2305.

V prosinci 1938 byl u dopravní čety veden automobil Praga G evidenčního čísla 1007. Pravděpodobně se jednalo o osobní automobil Praga Grand.

K technice speciálně určené pro vojenský letecký provoz patřil traktor Fordson evidenčního čísla 13 335¹³¹, dále obecně definovaný traktor letištní¹³², vozík filtrační¹³³ a agregátový.¹³⁴

¹²⁴ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy vozy Praga R evidenčních čísel 4452, 4551.

¹²⁵ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy vozy Praga AV evidenčních čísel 3467, 3468, 3654, 3651, 3656.

¹²⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 12/ 1938

¹²⁷ KOPL – kulometná obrana proti letadlům.

¹²⁸ 29. ledna 1938 odesláno do Pardubic k peruti III/ 4. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 12/ 1938.

¹²⁹ 26. března 1938 přeložen do Pardubic k peruti III/ 4, kde nahradil Aero 30.

¹³⁰ Obě Aera 30 byla zařazena k Technické letce LP 4 na letišti Kbely.

¹³¹ 26. dubna 1938 předán Leteckému pluku 1 v Hradci Králové. 6.3. 1939 přidělen správě letiště Kbely, útvar 30/ I, na dobu čtyř dnů při úpravách letištní plochy. Pravděpodobně se již do Hradce Králové nevrátil.

¹³² U Leteckého pluku 4 jsou doloženy traktory letištní evidenčních čísel 13 334, 13 618. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 89/ 1938.

¹³³ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy filtrační vozíky evidenčních čísel 36, 119, 153, 154, 155. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 89/ 1938.

¹³⁴ U Leteckého pluku 4 jsou doloženy vozíky evidenčních čísel 20, 114. Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 89/ 1938.

K pohybu přímo po letištní ploše letci rádi používali jízdní kola. Pokud chtěli mít na letišti své vlastní kolo, museli získat souhlas velitele pluku (souhlas vyšel v denním rozkaze i s určením místa, kde si majitel může bicykl uložit). Vedle soukromých kol ale měl pluk přiděleno i několik služebních kol značky „Z“. Kola byla zapůjčována konkrétní osobě a byla zařazena do materiálu Dopravní čety. Neměla přidělené vojenské evidenční číslo, ale používala se výrobní čísla.¹³⁵

Všechny větší opravy automobilní techniky a její pravidelné revize prováděla pro Letecký pluk 4 Automobilová opravna AZ 1 v Přelouči.

3. Osobnosti Leteckého pluku 4

Službou u Leteckého pluku 4 prošla ve třicátých letech řada významných osobností československého letectví. Na velitelských postech stáli důstojníci, kteří pomáhali budovat armádu, vítězové mezinárodních leteckých soutěží. Mezi pilotním personálem sloužilo mnoho začínajících vojenských pilotů, kteří se později proslavili za II. světové války na bojištích Polska, Francie, Velké Británie. Řada z nich se podílela na osvobození Československa v rámci leteckých jednotek z Východní fronty. Mnoho z bývalých příslušníků LP 4 padlo na evropských bojištích.

Mezi nejvýznamnější příslušníky Leteckého pluku 4 se bezesporu řadí pplk.let. Josef Heřmanský, plk.let. Josef Berounský, por.let. Josef Kloboučník, mjr.let. Alexander Hess a nejlepší předválečný pilot československé armády a jeden z nejlepších pilotů v Evropě npor.let. František Novák.

Plukovník Josef Berounský byl důležitou osobností pro rozvoj pluku ve třicátých letech. V letech 1934 až 1937 byl celkem třikrát jmenován velitelem. Berounský působil také při Ministerstvu národní obrany na jeho III. odboru – leteckém. Absolvoval řadu stáží a školení v zahraničí, přednášel na Vojenské akademii.

¹³⁵ 21. listopadu 1938 bylo na letišti Kbely odcizeno jízdní kolo „Z“ továrního čísla 32 256, náležející do stavu Leteckého pluku 6.

Berounský se narodil ve Slaném, ale brzy se přestěhoval s rodiči do Ruska. Absolvoval gymnázium a právnickou fakultu v Charkově. Jako dobrovolník se přihlásil do československých legií. Absolvoval bitvu u Zborova, kde byl zraněn. V roce 1920 se vrátil do Československa a zůstal v budované armádě. V roce 1922 přešel od pěchoty k letectvu. Postupně absolvoval pozorovatelský výcvik, základní pilotní výcvik a stíhací výcvik. Prošel Leteckým plukem 3 ve Vajnorech, v roce 1929 byl převelen na MNO. Měl za úkol zkoušky nových typů letadel, které armáda chtěla zakoupit.

V roce 1934 převzal velení nad Leteckým plukem 4 a s touto jednotkou byl spojen až do roku 1939. Velení pluku opustil k 1. prosinci 1937 v hodnosti plukovník let. ale stále prováděl zálety nových letounů po opravách u pražských továren, spolu s dalšími piloty LP 4. V době záříjové částečné mobilizace velel Bojové skupině letectva jako samostatné letecké jednotce 1. armády. Berounského bojová skupina byla pověřena nejtěžšími úkoly v případě napadení země německou armádou v prostoru západních a severních Čech.

Po rozpadu Československa v březnu 1939 odešel z armády. Krátce pracoval v civilním zaměstnání na Moravě, ale v červenci 1939 odešel i s rodinou do exilu. Přes Polsko se dostal do Francie, kde byl jmenován velitelem československé letecké skupiny.

Do přímých bojů se nezapojoval a po kapitulaci Francie odešel do Velké Británie.

V srpnu 1940 byl v Cosfordu velitelem náhradního československého tělesa (československého depotu), kam byli zařazeni všichni čs. letci. Sám žádal o převedení do létajícího personálu RAF, ale pro svůj vyšší věk již nebyl zařazen. Absolvoval pouze několik bojových letů jako palubní střelec Wellingtonu u 311. československé bombardovací perutě.

Koncem roku 1940 byl jmenován československým styčným důstojníkem při 3. velitelství Bomber Command RAF. Byl povýšen do britské hodnosti Group Captain. V roce 1941 pracoval na Československém Inspektorátu letectva v Londýně, spolupracoval s Ministrem národní obrany exilové vlády. V červenci 1941, po napadení Sovětského svazu Německem a podepsání Česko – Sovětské smlouvy o spolupráci, byl pověřen organizací československé letecké jednotky v Rudé armádě. Většina z československých letců v Rusku byla dosud držena v pracovních táborech. Po příjezdu do Ruska byl jmenován leteckým přidělcem a jeho nadřízeným byl generál Heliodor Píka. Brzy však poznal, že Rusové nemají zájem o naše letce, proto zorganizoval jejich přesun do Anglie. V dubnu 1942 odplul s poslední sedmičlennou skupinou letců na

britském křižníku HMS Edinburg z Murmanska. Loď tvořila součást ozbrojeného doprovodu konvoje QP – 11. 30. dubna 1942 byl HMS Edinburg torpédován německou ponorkou asi 300 km severně od Murmanska a potopil se. Josef Berounský zahynul při útoku, jeho tělo nebylo nalezeno.

Protože v době smrti nebyl příslušníkem RAF, není uveden v památníku nezvěstných letců a námořníků v britském Runnymede. 26. října 1946 byl osobním věstníkem MNO povýšen na brigádního generála in memoriam.

Josef Heřmanský, rodák z Litoměřic, patřil k druhé generaci průkopníků a propagátorů československého letectví. Podílel se osobně na zkouškách nových letadel a řadou leteckých rekordů přispěl k dobrému jménu našeho leteckého průmyslu.

11. července 1928 vytvořil světový rekord na uzavřené trati, když s letounem Avia BH – 9, s cestujícím por. Macháčkem, odletěl za 11 hodin 1500 km.

Ve třicátých letech se podílel na vývoji malých sportovních a cvičných letadel, kterých bylo zapotřebí pro základní pilotní výcvik v leteckých klubech. V roce 1932 vytvořil s letounem Letov Š – 39 několik rekordů v nejslabších kategoriích pro jednomístná a dvoumístná letadla s motory o výkonu 85 koní. Díky Heřmanskému získala továrna zakázky v Evropě.

Jeho hlavní činnost ale byla v armádě. Od 1. srpna 1932 do 17. října 1932 krátce zastával funkci velitele Leteckého pluku 4. Od 1. prosince 1937 do 4. února 1938 po přesunu pluku z Hradce Králové do Kbel tuto funkci zastával znovu. V té době měl již hodnost podplukovník letectva. Po obsazení země německou armádou a vyhlášení Protektorátní správy Heřmanský neodešel do exilu ale zapojil se do odbojové činnosti. Pomáhal letcům v odchodu do zahraničí, podílel se na aktivitách proti německé okupační správě. Po nástupu Reinharda Heydricha do funkce říšského protektora byl zatčen a v září 1941 zemřel v koncentračním táboře.

Josef Kloboučník se neprosadil jako akrobatický pilot ani na velitelských postech. Přesto jeho práce u Leteckého pluku 4 měla velký význam. Patřil k nejlepším leteckým učitelům v armádě, díky jeho znalostem se vyškolily desítky stíhačů a pilotů pozorovacích letadel. Narodil se ve Vídni. Absolvoval Vojenskou akademii v Hranicích, kde byl jeho spolužákem František Fajtl - pozdější stíhač v RAF a známý spisovatel.

V Hradci Králové a později ve Kbelech byl zařazován do výcviku nováčků, přešel přes funkci velitele roje k veliteli cvičné letky LP 4 (od 1. ledna 1938). V roce 1938 měl

největší podíl na výcviku stíhačů v nočním létání. Prováděl kontrolní navigační lety, noční lety či lety podle přístrojů. Pro každého instruktora to byl jeden z nejnebezpečnějších úkolů. V rámci těchto kurzů vyškolil desítky pilotů i od jiných stíhacích pluků.

Po okupaci Československa odešel do exilu a dostal se do Velké Británie. Vstoupil do RAF, v roce 1940 byl zařazen k 312. československé stíhací peruti. Ještě ten rok si podal žádost o přeložení k nočním stíhačům RAF. Po přeškolení létal noční akce na jednomotorových stíhačkách Hurricane a tím se zařadil mezi zakladatele britského nočního stíhání. Po přeložení na výkonnější dvoumotorové letouny Blenheim a Beufighter k 68. noční stíhací peruti se zasloužil o založení československé B letky 68. perutě, kde byli soustředěni českoslovenští piloti a operátoři. Bohužel oficiálního vzniku letky se již nedožil. Zahynul 23. října 1941 při návratu z bojové akce.

Rodák z Karlovy Hutě u Berouna, Alexander Hess, získal vynikající technické vzdělání po ukončení I. světové války. V roce 1919 byl přijat do československé armády (za I. války bojoval v Rakousko – uherské armádě jako důstojník pěchoty na ruské a italské frontě). Jeho zájem o technické novinky jej přivedl k rodícímu se československému letectvu. V roce 1921 složil zkoušky leteckého pozorovatele ve škole v Chebu, krátce pak sloužil u Leteckého pluku 2 v Olomouci a v roce 1924 opět v Chebu absolvoval výcvik pilota dvoumístných letadel. Během výcviku zde zcela zničil letoun Voisin, ale sám vyvázl bez zranění.

Již v září 1925, tedy rok po složení pilotních zkoušek, obsadil třetí místo v leteckém závodu o Cenu prezidenta republiky. Startoval na Avii B 21.

V první polovině třicátých let prošel řadou jednotek, většinou jako velitel letky. Podílel se na zkouškách plovákového Letovu Š 328 u rybníka Žehuň. Start a přistání z vodní hladiny nebylo u nás běžné a zvládla je pouze malá skupina pilotů. V roce 1936 byl vyslán na stáž do Francie. Jako vedoucí leteckého družstva československé výpravy se zúčastnil Olympiády v Berlíně. V roce 1937 vedl čs. výpravu na Mezinárodních leteckých závodech v Curychu, kde naši letci dosáhli skvělých výkonů v konkurenci s evropskou špičkou.

V únoru 1938 byl zařazen k Leteckému pluku 4 do Kbel jako velitel perutě I/ 4. Během květnového mimořádného vojenského cvičení velel peruti III/ 4.

V lednu – únoru 1940 odešel z Československa. Pravděpodobně balkánskou cestou se dostal do Francie, kde byl zařazen do letecké školy v Chartress k přeškolení na stíhačky

Morane MS 406. Do květnových bojů o Francii již nestačil zasáhnout a po kapitulaci Francie odplul z Bordeaux do Velké Británie. Britové jeho jméno znali z předválečných meetingů, proto nijak nebránili jeho přeškolení na Hurricany. Díky svým zkušenostem byl v roce 1940 jmenován velitelem první československé stíhací perutě v RAF 310. perutě. Aktivně se zúčastnil letecké bitvy o Británii, ve věku 42 let !

V létě 1941 odešel z operačního létání i od 310. perutě. Působil jako československý styčný důstojník u velitelství stíhacího letectva RAF Fighter Command.

V roce 1942 odplul do Spojených států amerických, kde pracoval pro Ministerstvo národní obrany exilové vlády jako letecký atašé. Jeho úkolem bylo získávat Čechoslováky ke službě v britské armádě. Nepůsobil jen v USA ale i v Kanadě, kde v té době žilo velké množství našich občanů.

V roce 1943 vydal v USA knihu „Byli jsme v Bitvě o Británii“, kde popsal své zážitky z těžkých bojů nad Anglií v roce 1940.

V roce 1946 se vrátil ze severní Ameriky do Československa a ihned se zapojil do obnovy vojenského letectva. V listopadu 1946 byl jmenován velitelem Vojenského okruhu 2. Díky pozici na Ministerstvu obrany měl informace o personálních změnách, které se chystaly a ke kterým začalo docházet po komunistickém puči. V únoru 1948 byl poslán na dovolenou, v červnu vyřazen ze služby. Ihned odešel do zahraničí. Vrátil se do USA, odkud podporoval marný boj o navrácení demokracie v Československu. Byl členem Rady svobodného Československa. Až do odchodu na penzi pracoval jako technický poradce letecké společnosti PANAM. Závěr života prožil na Floridě, kde zemřel.

Nositel vysokého britského vyznamenání DFC ¹³⁶ a celé řady československých řádů a medailí je pohřben na čestném vojenském hřbitově v Brookwoodu v Londýně, mezi spolubojovníky z Bitvy o Británii.

Poslední ze čtveřice nejvýraznějších osobností, které spojili svou kariéru s Leteckým plukem 4 je „král vzduchu“ poručík let. František Novák. Nepochybně nejlepší akrobatický pilot třicátých let, oceňovaný pro své schopnosti a umění nejen v Československu ale v celé Evropě, získal pilotní průkaz koncem dvacátých let v Leteckém učilišti v Chebu. V učilišti zůstal jako letecký učitel. V Chebu začal sám s výcvikem letecké akrobacie, inspirován „Rudým ďáblem“ Františkem Malkovským.

¹³⁶ Bylo mu uděleno 28. října 1940. Společně s Emilem Fechtnerem byli první Čechoslováci, kteří jej dostali.

Po tragické smrti Malkovského převzal jeho vystoupení a brzy si získal přezdívku nový „Král vzduchu“.

Ve třicátých letech získal mimořádnou pozici v československé armádě, jako první propagační pilot. Zúčastnil se velkého počtu leteckých soutěží a meetingů, létal nejen akrobacii, ale i dálkové lety po Evropě. Jezdil na stáže do Francie, kde hodnotil moderní francouzská stíhací letadla a posuzoval možnost jejich zařazení do československé armády. Vedle těchto povinností byl stále vojenským pilotem, musel absolvovat předepsaná cvičení, ostré střelby a další úkoly. Jako řadový vojenský stíhač.

František Novák nikdy neabsolvoval Vojenskou akademii a do hodnosti poručíka let. byl povýšen zvláštním rozkazem ministra národní obrany za přínos k propagaci československého letectví.

V roce 1937 vytvořil akrobatickou skupinu Novák – Hubáček – Široký. Na letounech Avia Ba – 122 předváděli nejvyšší možnou pilotáž ve skupinové slétanosti. Vrcholem jejich vystoupení byl let s letouny spojenými gumovými lany.

V lednu 1938 byl František Novák pilotem Letky 44 Leteckého pluku 4 ve Kbelech. Při rekognoskaci záložních ploch pro případnou mobilizaci létal na Letovu Š 328 s brigádním generálem Karlem Janouškem.¹³⁷

V září 1938 při částečné mobilizaci byl, jako velitel Letky 44, spolu s ostatními letkami perutě II/ 4 přesunut na polní letiště Cvrčovice. Na podzim 1938 byl jeho podřízeným začínající stíhací pilot svob. Josef František, nejúspěšnější československý stíhač v Bitvě o Británii.

Po obsazení Československa měla Německá branná moc velký zájem získat Františka Nováka do služeb Luftwaffe. Odmítl jakoukoli spolupráci, přesto že se znal osobně s leteckými esy Luftwaffe jako Adolf Galland, Werner Mölders a další.

Odešel z Protektorátu a v srpnu 1939 byl přijat do francouzského letectva na základně St. Cyr. Působil na základně v Chartess jako učitel československých stíhačů ale přál si zapojit do bojů o Francii. Ve Francii onemocněl závažnou žaludeční chorobou. Prodělal operaci a nedodržel rekonvalescenci. Brzy usedl opět do letadla. Jeho zdravotní stav se zhoršil, byl znovu operován v Paříži a zemřel 27. dubna 1940 v nemocnici.

Je otázkou, jak by si tak skvělý pilot vedl v leteckých bojích v roce 1940 ve Francii a následně v Anglii. Letecká válka nad západní Evropou v roce 1940 byla ještě založena

¹³⁷ Výnos MNO č.j. 2448 - III/ 1. odděl., zveřejněno v Denním Rozkaze LP 4 35/ 1938

na soubojích jednotlivých pilotů, podobně jako v době I. světové války. A v této taktice neměl František Novák protivníka.

Do akrobatické Novákovy trojice patřili por.let. Petr Široký a rtm.let. Josef Hubáček. Poručík Široký neodešel z Protektorátu a svou leteckou kariéru ukončil (po válce krátce pracoval jako zalétávací pilot továrny Avia). Josef Hubáček uprchl přes Polsko do Francie, kde byl jedním z prvních československých stíhačů, kteří se zapojili do bojů. V roce 1940 odešel do Anglie, kde zakládal 310. československou stíhací peruč. Byl prvním instruktorem našich stíhačů.

Na podzim 1940 se zúčastnil bojů v Bitvě o Británii, ale počátkem roku 1941 odešel od stíhacího letectva a působil u dopravních jednotek RAF – Transport Command. Přelétával nové letouny z Kanady do Velké Británie, k jednotkám v severní Africe létal se zásobami.

Po návratu do Československa odešel z armády a létal jako dopravní pilot u Československých aerolinií. I on nesl stigma západního letce a po roce 1948 byl od ČSA vyhozen. K létání se již nikdy nevrátil.

Jedním z členů širší akrobatické skupiny Františka Nováka byl i pplk.let. Josef Hamšík. V roce 1937 byl velitelem peručě III/ 1 TGM, v lednu 1938 uváděn jako velitel peručě I/ 4 ve Kbelech.¹³⁸ Hamšík se v roce 1939 pokusil o odchod do exilu, ale nepodařilo se. Zůstal tedy v Protektorátu a zapojil se do odbojové činnosti v Obráně národa. Po dopadení byl vězněn gestapem a 8. dubna 1943 popraven v Berlíně – Charlottenburgu. Jeho mladší bratr Timoteus Hamšík z Protektorátu unikl a vstoupil do francouzského letectva. Přeškolil se na stíhačky Curtiss H 75 a v květnu se zapojil do bojů s Luftwaffe. 14. května 1940 byl sestřelen a zabil se po výskoku na padáku.

Jedním z žáků Františka Nováka a v roce 1938 členem jeho akrobatické skupiny byl četař Vlastimil Rys, příslušník Novákovy Letky 44. Rys ve Kbelech nacvičoval akrobacii na Avii Ba 122 ale podle záznamů v denních rozkazech prováděl často přelety po celé republice, rekognoskaci ploch a podobné náročné úkoly pro velení pluku. Při nácvičce na letecké vystoupení při příležitosti Vsesokolského sletu v Praze se 23. června 1938 srazil s dalšími dvěma letouny nad pražskou čtvrtí Na Hřebenkách. Vyskočil z kabiny na padáku, ale zabil se při dopadu na střechu domu. Přesně o měsíc později, 23. července 1938, zahynul i jeho bratr Miloš Rys, pilot

¹³⁸ Výnos MNO č.j. 31.098 – III/ 1. odděl. 1938, zveřejněno v Denním rozkaze LP 4 36/ 1938

Leteckého pluku 1. V březnu 1938 dokonce absolvoval stíhací výcvik u Cvičné letky LP 4 ve Kbelech. Miloš Rys havaroval při startu na Letovu Š 328 u Žebráku – Cerhovic, při průzkumu počasí nad leteckou střelnicí Brdy. Oba bratři jsou pohřbeni v jednom hrobě v Husinci.

Řada letců Leteckého pluku 4 neodešla z Protektorátu. Buď neměli tolik štěstí, nebo jim v tom bránili rodinné závazky. Poručík let. Josef Žampach, pilot perutě III/ 4 v Pardubicích, byl jedním z nich. Zůstal v zemi, ale již v roce 1939 se zapojil do odbojové činnosti. Byl dopaden gestapem a pravděpodobně za heydrichiády popraven. Jeho jméno je uvedeno na pamětní desce Svazu letců RČS¹³⁹ v Praze Na poříčí. Několik mladších letců také přijalo nabídku vstoupit do protektorátního Vládního vojska. Rotmistr Karel Sýkora, pilot Letky 47 a jeho spolubojovník rotmistr Josef Fiedler, také od Letky 47, vstoupili k „vladařům“. V roce 1944 při nasazení oddílu Vládního vojska v severní Itálii oba utekli k partyzánům a dostali se do Velké Británie. Ještě stačili zahájit letecký výcvik u RAF, ale k operačním jednotkám se už nedostali.

Podle výpisů z denních rozkazů Leteckého pluku 4 jen za rok 1938 – 1939 prošlo touto jednotkou 69 stíhacích pilotů, kteří později létali v britské RAF. Určitě to není číslo konečné. Někteří z nich prošli i francouzskou kampaní, další v roce 1944 odešli do Sovětského Svazu. Nemnoho jich válku přežilo a vstoupili do obnovené Československé armády. Nejde zde jmenovat všechny. Dovolím si vybrat letce, kteří dosáhli v zahraničí významných úspěchů v bojových operacích.

Před Bitvou o Británii probíhala v létě 1940 francouzská kampaň. Do té se podařilo řadě československých letců zapojit. Desátník d.sl. Jan Krákora, pilot Letky 43 LP 4, byl už v prosinci 1939 převelen k operační jednotce Groupe de Chasse I/ 1 v Marignan u Marseille.

23. dubna 1940 zahynul na stíhačce Bloch 152. Historici se rozcházejí v názoru na jeho havárii. Podle Zdeňka Šmoldase byl sestřelen v leteckém boji u Chantilly, podle jiných pramenů zahynul při cvičném letu u polního letiště Senlis.

Četař d.sl. Josef Novák létal v roce 1938 u Letky 48 LP 4. Po odchodu do exilu byl ve Francii přeškolen na Morane MS 406 a nejvýkonnější francouzské stíhací stroje Dewoitone D 520. 2. června 1940 zahynul na letišti Toulouse při záletu právě jedné D 520.

¹³⁹ Svaz letců Republiky Československé

Příslušník Letky 44, desátník Antonín Králík, se ve Francii také přezbrojil na Blochy 152 a s operační perutí Groupe de Chasse I/ 8 se zúčastnil květnových bojů. 27. května 1940 byl v souboji u Amiens sestřelen a zahynul.

Všichni českoslovenští letci, kteří padli ve Francii v letech 1939 – 1940, jsou pohřbeni na Československém vojenském hřbitově La Targette.

Ve Francii se začíná prosazovat fenomenální stíhač Josef František. Svobodník František se k létání dostal ve Škole leteckého dorostu a v roce 1936 se přihlásil jako dobrovolník do armády. Byl zařazen k Leteckému pluku 2, jako pilot zpravodajské letky. Generál František Fajtl ve své knize Vzpomínky na padlé kamarády připomíná Josefa Františka, jako klidného a rozvážného pilota. Fajtl s ním létal jako letecký pozorovatel a pochvaloval si precizní pilotáž mladého letce.

V roce 1938 absolvoval Josef František stíhací výcvik u Leteckého pluku 4. Byl zařazen do I. turnusu, od 15. února 1938.¹⁴⁰ Během výcviku nijak nevyčníval a létal přesně podle výcvikového programu.

Jako řada jiných letců odešel Josef František v roce 1939 do Polska. Na rozdíl od většiny ale v Polsku zůstal. Kamarádká povaha polských pilotů si jej získala na tolik, že nepokračoval do Francie.

V Polsku sice nelétal na stíhacích letounech, ale s pozorovacími stroji absolvoval ústupové boje v září 1939. Mezi Poláky proslul svými „bitevními“ akcemi, kdy na německé pěšáky házel z letadla ruční granáty. Polsko však brzy podlehl německé přesile a Josef František uletěl do Rumunska. Podařilo se mu uprchnout z internačního tábora, dostat se do Bukurešti a obstarat si falešné doklady. Přes Blízký východ a Egypt se dostal do Francie. Zůstal věrný Polákům a létal v jejich oddílech.

Jeho aktivita ve Francii je dodnes zastřena tajemstvím. Údajně ve Francii používal jiné příjmení, aby chránil rodiče v Protektorátu. To ostatně dělalo mnoho našich letců ve Francii.¹⁴¹ Pro nedostatek archiválií se nepodařilo zjistit, jaké jméno přijal. Jeho spolubojovníci po válce uváděli, že ve Francii získal až 11 sestřelů německých letadel. Opět to nelze doložit, protože jeho letový zápisník se nedochoval.

¹⁴⁰ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 40/ 1938

¹⁴¹ Například výborný stíhač František Peřina používal ve Francii jméno Rynope. Netušil ovšem, že zbytečně, neboť jeho manželka i rodiče byli Němci internováni v tábore ve Svatobořicích.

S polskými jednotkami v červnu 1940 ustoupil do Anglie a po přeškolení na Hurricanech létal v Northolt u 303. polské stíhací perutě. Právě v Anglii se začala projevovat jeho neúcta k řádu, kterému nadřadil maximální úspěch na bojišti. Byl výborný pilot a ještě lepší střelec, ale díky neustálým kázeňským prohřeškům nemohl být ani povýšen do vyšších hodností. Naštěstí velitel polské perutě rozpoznal jeho letecký talent a celý problém vyřešil neobvyklým způsobem.

Josef František si všiml, že německé letouny se po splnění úkolu nad Anglií vrací přes moře samostatně a jejich osádky nejsou tak pozorné. Oddělil se od své perutě a nad mořem na ně čekal. Většinou bleskovým útokem a přesnou dávkou z malé vzdálenosti sestřeloval německé letouny do Kanálu. Porušil tím rozkazy velitele perutě i předpisy Královského letectva ale protože téměř při každém operačním letu získal jeden až dva sestřely, udělil mu polský velitel perutě S/Ldr Witold Urbanowicz status „hosta perutě“ s právem samostatného volného lovu. V krátké době od 2. září do 8. října 1940 získal Josef František 17 až 18 uznaných sestřelů (opět zde není shoda pro nedostatek pramenů), čímž se stal nejúspěšnějším československým stíhačem v Bitvě o Británii a třetím ze všech letců RAF.

Navíc si udržel pověst neporazitelného bojovníka. Zahynul při přistání, nepokořen. Pravděpodobně vlivem únavy nedobrzdil letoun a narazil do ochranného valu na konci dráhy.

Tomáš Vybíral, v letech 1932 až 1933 absolvoval Školu pro důstojníky v záloze, následně podepsal závazek a vstoupil do armády. Byl zařazen do pilotního výcviku u Vojenského leteckého učiliště v Prostějově. V letech 1934 až 1936 vystudoval Vojenskou akademii v Hranicích a jako poručík letectva nastoupil k Leteckému pluku 3 MRŠ. Počátkem roku 1938 byl převelen do Prahy k Leteckému pluku 4. Patřil ke skupině mladých poručíků, kteří tvořili v roce 1938 základní důstojnický kádr pluku. Po okupaci odešel přes Polsko do Francie, kde byl nasazen do bojů jako stíhač na Curtissech H 75. Za pět týdnů na frontě získal 8 uznaných sestřelů. Spolu s ostatními letci se po pádu Francie přesunul do Velké Británie a vstoupil do RAF. Českoslovenští letci, kteří prodělali bojovou kampaň ve Francii, přišli do královského letectva později, než letci, kteří ve Francii nelétali. Díky tomu pak tvořili kádr druhé československé stíhací perutě – 312. SQ. Tomáš Vybíral zde nastoupil v roce 1941 na místo velitele B letky, později velel celé 312. peruti. V únoru 1944 převzal velení nad

československým stíhacím wingem.¹⁴² Jako jeho velitel se zúčastnil spojenecké invaze do Normandie, kde se wing zapojil do hlídkování nad Kanálem a chránil spojenecké lodě plující do Francie.

V listopadu 1944 odlétal Vybíral 650 operačních hodin a do konce války pracoval ve výcvikovém oddělení velitelství československého letectva ve Velké Británii.

Sám absolvoval přeškolení na dopravní letadla pro poválečnou činnost v ČSR.

V roce 1945 se vrátil do Československa a ihned se zapojil do výstavby letectva.

Byl jmenován velitelem 1. letecké divize, v roce 1946 určen velitelem protivzdušné obrany Čech. V říjnu 1947 ještě nastoupil ke štábu 1. leteckého sboru, absolvoval

Válečnou školu ve Francii. Na jaře 1948 patřil k prvním postiženým důstojníkům

v armádě. V dubnu 1948 byl z armády propuštěn a krátce před svým zatčením odešel do

Anglie. V padesátých letech byl aktivním členem československého demokratizačního hnutí na západě. Vedl rezidenturu Czechoslovak Intelligence Office v Kodani,

podřízenou britské SIS.

Bývalý poručík Leteckého pluku 4 zemřel v roce 1981 v Londýně. Je pochován se svými válečnými kamarády na hřbitově v Brookwoodu.

Príslušník Letky 48 LP 4, desátník Bedřich Krátkoruký, získal jako stíhač ve Francii dva sestřely. Po vstupu do RAF pokračoval v úspěšné kariéře. 15. ledna 1943 se během souboje nad Francií srazil s jiným letounem 313. československé stíhací perutě. Snažil se pak doletět s poškozeným Spitfirem nad Anglii, ale zmizel v oceánu. Na svém kontě měl pět potvrzených sestřelů, což jej činí esem Královského letectva.

Velice dobrodružnou cestou prošel špkt.let. Jaroslav Hlad'o. Absolvent Vojenské akademie nastoupil k Leteckému pluku 1, aby se v roce 1937 stal nejmladším velitelem letky v československém letectvu. Ve věku 24 let převzal Letku 42 u LP 4. Nepatřil k akrobatickým pilotům, ale zúčastnil se řady dálkových letů a leteckých soutěží v dostupu a rychlém klesání. V těchto disciplínách závodil na leteckých závodech v Curychu v roce 1937. Po okupaci byl propuštěn z armády a nastoupil jako civilní zkušební pilot v Avii Kunovice. Zapojil se do Obrany národa a připravoval úlet s bombardérem B 71 do Sovětského svazu. To se mu nepodařilo, ale 28. srpna 1940 využil zalétávací let na Avii B 534 a odletěl na východ.

¹⁴² Stíhací wing byla vyšší organizační jednotka letectva RAF. Zpravidla tvořena třemi až čtyřmi stíhacími perutěmi, které v bojových akcích operovaly společně. Tím RAF významně převýšila počtem svých stíhačů nad stíhači Luftwaffe. Každý wing měl označení podle základny, kde bylo jeho velitelství (a zpravidla i většina jeho perutí). Československý wing nesl označení Exeterský.

Přistál na sovětském území a chtěl vstoupit do ruského letectva. Jako západní špión byl zadržen a předán do tábora v Suzdale. Teprve mise Josefa Berounského jej dostala z tábora. S ostatními zadržovanými letci odplul z Murmanska do Anglie.

Vstoupil do RAF, rychle se přeškolil na britskou techniku a do roku 1944 prošel třemi britskými stíhacími perutěmi. V dubnu 1944 přišel k 312. stíhací peruti a v květnu se stal jejím velitelem. Rychle postupoval ve funkcích a v listopadu 1944 již velel celému československému stíhacímu wingu. Po válce byl nejmladším plukovníkem v československé armádě, v roce 1945 velel 2. letecké divizi v Českých Budějovicích.

Podobně jako Jaroslav Hlad'o měl zkušenost s ruskými lágry i rtm.let. Ladislav Bobek. Příslušník Leteckého pluku 1 a 4, učitel v Leteckém učilišti v Prostějově a ve Stíhací škole v Hradci Králové, zůstal v roce 1939 v Polsku. Zažil první bombardování na základně v Deblinu, v září 1939 vstoupil do utvářené československé letecké jednotky Czechoslowacka Eskadra Rozpoznawacza a s pozorovacími letouny absolvoval rychlý ústup na východ. Dostal se do Sovětského svazu. Zimu 1939/ 1940 byl zadržován v pracovním táboře. Podařilo se mu uprchnout a dostal se do Oděsy. Zde se tajně nalodil na parník do Istanbulu. Jeho cílem byla Francie. V Istanbulu se od konzula dozvěděl, že Francie již kapitulovala. Pokračoval tedy do Anglie.

V roce 1941 vstoupil do britské RAF a ihned se zařadil do výcviku nočních stíhačů. Přeškolil se na Bristol Beafighter u 68. noční perutě. Během dvou operačních cyklů získal 5 jistých sestřelů, jeden pravděpodobný a tři uznaná poškození nepřátelských letadel. Tímto výkonem patřil mezi nejlepší československé noční stíhače.

V roce 1945 se vrátil domů, létal s dopravními letouny v armádě a krátce působil na Vojenské akademii. Účast v RAF mu nebyla zapomenuta. V roce 1948 byl z armády propuštěn a do konce života pracoval v Hradci Králové jako topič.

V únoru 1938 sloužil u Letky 48 LP 4 stíhací pilot, Slovák, des.d.sl. Štefan Devan. U pražského leteckého pluku nebylo mnoho pilotů slovenské národnosti, ale několik jich zde létalo. Devan měl ukončený stíhací výcvik a byl řádným polním letcem – pilotem. Zúčastnil se s letkou květnového měsíčního cvičení a zářijové částečné mobilizace. Po rozpadu státu a vzniku Slovenského štátu odešel na vlastní žádost domů. Zůstal ve slovenském letectvu a byl zařazen do stíhací Letky 49, vyzbrojené Aviami B 534.

V březnu byla jeho letka zapojena do bojů s maďarskými oddíly na východním

Slovensku. 23. března 1939 při leteckém útoku na nádraží v Uliči byl zasažen palbou ze země. Při nouzovém přistání havaroval a zemřel na následky zranění. Byl tak prvním z padlých bývalých příslušníků Leteckého pluku 4.

Další Slovák, František Hanovec, sice sloužil u Leteckého pluku 3 v Nitře, ale stíhací výcvik absolvoval u Cvičné letky LP 4 ve Kbelech, na jaře 1938. Po rozpadu státu nastoupil do letectva slovenské Skupiny vzdušných zbraní. František Hanovec je typickým příkladem životních obrátů některých slovenských letců. Ti, kteří neodešli do exilu a nezapojili se například do RAF, zůstali na Slovensku. Zařadili se do slovenského letectva – Skupiny vzdušných zbraní Slovenského štátu. Jejich touha po létání je nakonec přivedla až na Východní frontu, kde bojovali po boku německé Luftwaffe. Četař Hanovec již v roce 1939 sestřelil jeden polský letoun na severní slovenské hranici. V letech 1942 až 1943 byl příslušník Letky 12 a s ní byl zařazen pod německou eskadru JG 52 v Rusku. Během dvou nasazení získal celkem 11 sestřelů.

V srpnu 1944 přeletěl na Messerschmittu Bf 109G z letiště Išla u Prešova do Lvova. Byl zařazen do povstalecké Kombinované letky a na stejném letounu se vrátil na letiště Tri Duby. Během povstaleckých bojů získal jeden sestřel německého pozorovacího letounu. Po porážce Slovenského národního povstání odešel do hor s partyzány. Byl zajat, ale válku přežil.

V roce 1951 vykonával vysokou funkci v československé lidové armádě. V té době mu jeho nadřízení „připomněli“ účast v bojích na Východní frontě. Měl být zbaven všech funkcí a propuštěn z armády. Velitel letectva mu ale zařídil výjimku u ministra obrany. Od roku 1954 byl velícím důstojníkem 28. bitevního let. pluku a létal na Avíích B 33.

Podobný příběh měl i další slovenský stíhač u LP 4, Ladislav Hodro. Stíhací výcvik absolvoval ve Kbelech, v roce 1938 si dokončil i výcvik v nočním létání. V hodnosti rotmistr nastoupil v březnu 1939 do slovenského letectva. V průběhu Slovenského povstání byl pilotem u Kombinované letky SNP, což mu bylo v roce 1952 kladeno za vinu. Také měl opustit velitelskou funkci v československé lidové armádě, i pro něho velitel letectva vyjednal výjimku u ministra obrany.

Výrazný podíl na vybudování poválečného leteckého školství měl kapitán letectva Rajmund Orel. V roce 1938 patřil k důstojníkům Leteckého pluku 4, je doložen u Letky 46. Za Protektorátu pracoval na okresním úřadě v Boskovicích a po válce se vrátil do armády. V letech 1949 až 1950 studoval vojenskou akademii v Sovětském svazu. Tím si zajistil nejen vojenské vzdělání ale i důvěru strany. V padesátých letech prošel řadou velitelských pozic. Začínal jako velitel 5. leteckého školního pluku ve Zvolenu (v té době se zde učila první generace stíhačů, kteří později absolvovali výcvik na proudové technice). V roce 1957 byl v hodnosti generál major velitelem Vojenského učiliště a po reformě vojenského školství byl v roce 1959, jako náčelník Vojenského učiliště, de facto velitel leteckého výcviku v Československé lidové armádě.

Válečných hrdinů, kteří zahájili svou leteckou kariéru ve Kbelech či Pardubicích u Leteckého pluku 4, je opravdu mnoho. Velký počet z nich položil svůj život v bojích či při haváriích v letech 1939 až 1945.

Poslední dva letce, které uvádím, také spojuje jejich působení u LP 4 – rtm.let. Václav Bohata a des. Jindřich Macháček. Václav Bohata byl příslušník Letky 42. Jako učitel létání se v březnu 1938 zapojil do posledního stíhacího kursu LP 4. Provedl řadu cvičných přeletů s žáky a předával jim své zkušenosti z létání na Avii B 534. Za Protektorátu neodešel do exilu a po válce nastoupil jako civilní pilot do Leteckých opravů Kbely.

V roce 1954 prováděl zálety nově vyrobených bitevníků Avia B 33. Létání na těchto strojích bylo poměrně nebezpečné, stroje trpěly řadou výrobních vad a nedostatků. Několik zkušebních a vojenských pilotů zaplatilo svým životem za nespolehlivost prvních vyrobených strojů. Václav Bohata měl pouze jedno nouzové přistání, když se mu u letounu nepodařilo vysunout podvozek. Z havárie vyšel nezraněn.

Jindřich Macháček, v březnu 1938 desátník ve stíhacím výcviku u LP 4, po válce sám působil jako učitel létání u Leteckého školního pluku 1 v Olomouci.

15. května 1950 při cvičném letu na Avii C – 2B selhalo palivové čerpadlo motoru. Pilotní žák četař Luboš Kolmačka se pokusil o nouzové přistání do terénu. Nezvládl ale pilotáž a letoun havaroval. Jindřich Macháček zahynul a Luboš Kolmačka byl těžce zraněn.

4. Letecký pluk 4 – události v letech 1938 až 1939

Leden 1938 byl u pluku ve znamení přesunu z Hradce Králové do Kbel. Příprava k přesunu byla zahájena již v prosinci 1937, kdy pověření důstojníci zajišťovali ubytování pluku v kasárnách TGM ve Kbelech a skladovací prostory pro letecký materiál pluku na letišti. LP 4 se do Kbel vracel po čtyřech letech, příslušníci tedy prostředí největšího vojenského letiště v zemi dobře znali. Pouze peruť III/ 4 byla v lednu 1938 znovu ustavena na letišti v Pardubicích a získala status odloučené jednotky pod velením štábu pluku.

Celý přesun jednotky byla náročná operace. Náročná po stránce organizační i pro řadové příslušníky pluku.

Velitel pluku vyzývá 5. ledna 1938 důstojníky a rotmistry, aby řádně ukončili své smlouvy o podnájmu v městských bytech v Hradci Králové.¹⁴³

V Praze naopak musela být vyřešena otázka dopravy příslušníků pluku z okraje města na letiště. Od 22. ledna 1938 byla zavedena linka vojenského autobusu z konečné tramvaje ve Vysočanech k bráně velitelského pavilonu v kasárnách. Autobus byl určen pro gážisty leteckých útvarů, existoval jeho jízdní řád pro zimní a letní období.¹⁴⁴

Současně dostal pluk od velitelství VVVP¹⁴⁵ tři volné jízdenky na pražskou tramvajovou dopravu, po odveleném Leteckém pluku 1. Byly určeny pouze pro služební cesty mužstva a na střední plošinu tramvajových vozů! Tedy pouze ke stání.¹⁴⁶

Od 7. do 10. ledna 1938 probíhaly přelety letadel po trase Hradec Králové – Kolín – Praha. Přelety musely být pro piloty fyzicky náročné. Podle výpisu uznaných příplatků za let někteří letci absolvovali až tři lety po této trase za jeden den. Zpáteční cestu vždy uskutečnili vlakem, výjimečně automobilem.

9. ledna 1938 se vydal do Prahy pojízdný sled pod velením šrtm.let. Josefa Sedláka a současně železniční sled pod velením šrtm.let.zbroj. Aloise Snížka. O den později předal rtm.let. Josef Jakl hangáry v Hradci Králové a autem odjel do Prahy.¹⁴⁷

Od toho dne, tedy 10. ledna 1938, je Letecký pluk 4 oficiálně veden na letišti Kbely.¹⁴⁸

¹⁴³ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 3/ 1938.

¹⁴⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 5/ 1938.

¹⁴⁵ VVVP – Vojenské velitelství Velké Prahy

¹⁴⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 4/ 1938.

¹⁴⁷ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 9/ 1938.

¹⁴⁸ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 4/ 1938.

Ještě 11. ledna 1938 došlo k převozu automobilních cisteren do Kbel. Cisterny v Hradci Králové zajišťovaly dotankování posledních letounů k přeletům.

18. ledna 1938 došlo k důležitému aktu, kdy velitelé perutí I a II/ 4 a velitelé letek 40, 41, 42, 43, 44, 50, Cvičné letky a Technické letky převzali mobilizační rozkazy pluku.¹⁴⁹

Ke konci ledna 1938 byly na letišti Kbely umístěny letky 40,41, 42, 43, 44, 46, 48, 50, Cvičná letka, fotografická a skladní četa.

Důležitou součástí každého útvaru bylo Vojenské zátiší. Staralo se o kulturní činnost v rámci pluku i propagaci armádní jednotky na veřejnosti. Organizovalo přednášky pro vojáky, zřizovalo knihovnu, přidělovalo vstupenky do divadel a kin a v rámci propagace armády zajišťovalo odběr vojenských časopisů. Spadala pod něho i vojenská kantýna. V lednu 1938 převzal Vojenské zátiší v Hradci Králové Letecký pluk 1 a ve Kbelech Letecký pluk 4. Hospodářem Vojenského zátiší na letišti Kbely byl určen npor.hosp. Jaroslav Matějka.¹⁵⁰

Pluk se do konce ledna zabydlel v nových prostorách a od února začal plnit běžné úkoly.

Od 1. února 1938 byla zřízena poddůstojnická škola pro vojíny od jednotlivých letek. Instruktory byli poddůstojníci od jednotlivých perutí a od Technické letky.

V lednovém rozkaze vyšly instrukce pro první ostré střelby pluku na letišti Kbely.

Střílelo se na vlečný rukáv za letounem Aero A 230 nebo Letov Š 16. Každá peruť měla určený prostor střelby, maximální rychlost vlečného letounu byla 140 km/ hod.¹⁵¹

Již 18. ledna 1938, krátce po přesunu, probíhal letecký výcvikový program pluku. Tento den došlo k nouzovému přistání Avie Ba 33.75 u Dolních Měcholup. K letounu byla poslána technická pomoc šrtm.let.zbroj. Jana Koláře. Letoun byl na místě opraven a z místa opět odstartoval.¹⁵²

¹⁴⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 10/ 1938.

¹⁵⁰ Nařízení velitele 1. divize č.j. 2369/ 3.37, Kasární rozkaz č. 3/ 1938, Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 13/ 1938.

¹⁵¹ Peruť I/ 4 měla určen prostor jižně od silnice Běchovice – Úvaly – Český Brod. Peruť II/ 4 pak prostor jižně od silnice Horní Počernice – Mochov. V okamžiku útoku se vlečný letoun nesměl přiblížit k letišti Kbely.

¹⁵² Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 13/ 1938.

25. ledna 1938 došlo také k první letecké havárii LP 4 na nové základně. Letoun Avia Ba 33.78 havaroval v obci Kárané u Přerova nad Labem. Pilot čet.asp. Gustav Štefánek nezvládl střemhlavý let a letoun ve vývrtce opustil na padáku. Avia dopadla na louku u obce Káraný a byla zcela zničena. Pilot se zachránil, pokračoval ve výcviku a koncem února 1938 byl převelen k Letce 44, se kterou se zúčastnil i zářijové mobilizace.

Ještě 25. ledna přijela na místo havárie technická pomoc pluku, por.let. Jiří Král se třinácti muži a nákladním automobilem. Provedli odklizení trosk a vyčíslení škody na vojenském i civilním majetku. Druhý den, 26. ledna byly práce dokončeny.¹⁵³

V únoru 1938 pokračuje běžný letecký výcvik u všech letek.

1. února 1938 došlo k další letecké havárii. Avia B 534.42 havarovala při nouzovém přistání nedaleko Sadské u Nymburka. Velitel technické pomoci por.let. Jiří Král se skupinou 21 vojáků letoun demontovali a odvezli na letiště.¹⁵⁴

Od 14. února do 26. února 1938 pluk absolvoval ostré střelby na letecké střelnici v Novém Dvoře u Malacek. Vojenský polygon Nový Dvůr vznikl ve třicátých letech pro potřeby československého vojenského letectva. Na velké ploše se prováděl výcvik střelby na pozemní cíle, cvičné bombardování a střelba na vlečný rukáv. Prostor sloužil pro všechny letecké jednotky, měl vlastní hospodářskou správu. Využíval se i po druhé světové válce k výcviku proudových stíhačů i bombardérů, až do roku 1990.

¹⁵³ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 18/ 1938.

Tuto havárii dokumentuje ve své práci i Michal Plavec. Vychází však z údajů kroniky Leteckého pluku 4, kde je zaznamenáno ukončení prací na místě havárie (26.1.1938) a toto datum uvádí jako datum havárie. V denním rozkaze je ale uvedeno správné datum a popsany celý průběh prací.

¹⁵⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 25/ 1938

Letecký pluk 4 zde v únoru nacvičoval ostrou střelbu TP (terč pozemní), TR (??), bombardování střemhlav. Vše na Avíích B 534. S příslušníky pluku zde prováděli ostrou střelbu také letci z akce 1000 pilotů republiky.¹⁵⁵ Ti z nich, kteří splnili podmínky výcviku ke střelbě, mohli přistoupit k závěrečné střelbě a bombardování. Tím byl jejich výcvik ukončen a dále byli rozdělení k jednotlivým polním letkám.¹⁵⁶

Celý přesun pluku do Nového Dvora byl rozpracován do detailu, včetně harmonogramu odletů jednotlivých letek, konkrétní čísla letounů a přidělení pilotů. Ještě než se pluk začal přesouvat, musel se zásobit větším množstvím kulometné munice. Centrální muniční sklad pro posádky Velké Prahy byl u obce Hostivice nedaleko letiště Ruzyně.¹⁵⁷ 10. února 1938 zde šrtm.zbroj. František Plichta odebral přidělený počet nábojů, který následně doprovodil do Malack.

Koncem února probíhal u Náhradní perutě výcvik vojáků prezenční služby v hlásné službě. Hlásná služba byla důležitou součástí protiletadlové obrany země. V případě vojenského útoku byli vojáci s tímto výcvikem přesunuti do předních pozic obranné linie a podávali zprávy na velitelství ohledně průletu nepřátelských letadel. Příslušník hlásné služby musel rozeznat typy vlastních letadel a letadel potenciálního nepřítele, musel určit počet strojů, směr jejich letu, odhadnout výšku letu. K dispozici měl pouze mapové podklady a dalekohled. Výcvik příslušníků hlásné služby probíhal logicky u leteckých jednotek, ale byli do něho zařazeni většinou vojáci pozemních jednotek,

¹⁵⁵ Seznam pilotů, kteří se zúčastnili ostrých střelb v Novém Dvoře:

Výkonní letci:

rtm.let. Josef Hubáček, rtm.let Robert Štybar, des.d.sl. Josef Bartušek (Letka 43), svob.d.sl. Josef Fic (Letka 43), des.d.sl. Jaroslav Šimáček (Letka 40), svob.d.sl. Otto Schwarz (Letka 41), svob.d.sl. Antonín Zavoral (Letka 41), des.d.sl. Jan Krákora (Letka 42), des.d.sl. Matěj Pavlovič (Letka 42), des.d.sl. Stanislav Popelka (Letka 50),), čet.d.sl. Josef Šašek (Letka), svob. Josef Janeba (Letka), des.d.sl. Jindřich Bízek (Letka 47), des.d.sl. Bedřich Krátkoruký (Letka 48), svob.d.sl. Štefan Devan (Letka 48), svob.d.sl. Otto Pavlů (Letka 48).

Výkonní letci z akce 1000 pilotů republiky:

svob. Milan Nastoupil (Letka 40), svob. František Pokorný (Letka 44), voj. Alois Jírovský (Letka 40), svob. František Bernard (Letka 46), svob. Stanislav Částka (Letka 41), svob. Karel Körber (Letka 47), svob. Jan Faifer (Letka 41), svob. Stanislav Peroutka (Letka 48), svob. Karel Čáp (Letka 43), svob. Rudolf Staněk (Letka 50), svob. Karel Vachtl (Letka 42).

¹⁵⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 24/ 1938

¹⁵⁷ Původně na místě muničního skladu stála tzv. prachárna, od druhé poloviny 19. století, po skončení Prusko – rakouské války. V roce 1870 byla dokončena zděná budova, která sloužila svému účelu až do roku 1945. Hostivický sklad munice je nepřímě spojen s největším výbuchem munice v Praze. 5. března 1926 v Truhlářské ulici, kdy během přepravy explodoval vůz s ručními granáty. 13. září 1945 při likvidaci německé munice došlo k výbuchu přímo v prostoru skladu a následně byl areál uzavřen a zrušen.

například příslušníci pěchoty, dělostřelectva (hlavně protiletadlového dělostřelectva) a pevnostních jednotek.

Počátkem března 1938 vydal velitel letiště Kbely rozkaz s rozdělením leteckého provozu na letišti. Podle tohoto dokumentu byl normální letecký provoz v zimě od 8.00 do 16.00 hodin, v létě od 7.00 do 16.00 hodin. V tuto dobu je letištní plocha k dispozici všem jednotkám umístěným na letišti. Od svítání do zahájení leteckého provozu a od ukončení leteckého provozu do setmění pak plochu mohou využívat pouze pilotní školy a Aeroklub Republiky Československé. Ostatní letecké jednotky zde mohou přistát či odstartovat pouze v případě nutného úkolového letu nařízeného velitelem letiště nebo vyšším velitelstvím.¹⁵⁸

4. března 1938 bylo u pluku přihlášeno celkem 39 záložníků. Podle jejich rozdělení k jednotlivým letkám se jednalo o vyškolený pozemní personál a strojní odborníky. Nejvíce mužů bylo zařazeno k Leteckému skladu 1 a Náhradní letce, kde byli zapojeni do výcviku hlásné služby.¹⁵⁹

8. března 1938 došlo opět k letecké havárii. Pilot svob. Karel Čáp, příslušník Letky 43, během cvičného letu na Avii B 534.106 si všiml unikající páry z motoru. Považoval to za požár pohonné jednotky a letoun opustil na padáku. Stroj se pak neřízen zřítil do Labe nedaleko Čelákovic u Prahy. Na místo byla vyslána technická pomoc pod velením škpt.let. Václava Kocourka. Pro závažnost havárie byl ve skupině i letecký odborník škpt.let. Ing Bojislav Flum od VTLÚ¹⁶⁰. Letoun byl vyproštěn z řeky a odvezen do Kbel.¹⁶¹ Protože došlo k zničení trupu letounu, byl následně vyřazen. Pilot Karel Čáp se zachránil nezraněn a pokračoval v leteckém výcviku. V roce 1939 odešel do Polska, absolvoval letecký výcvik ve Francii a v roce 1940 vstoupil do britské RAF. Válku ukončil jako stíhací pilot u 312. perutě RAF v hodnosti podporučík.

9. března ztratil pluk další Avii B 534, výrobního čísla B 534.46. Během cvičného letu poblíž Prahy měl ppor.pres.sl. Adolf Stach od Letky 44 skutečnou technickou závadu. Musel letoun opustit na padáku. Neřízená Avie dopadla ve vilové čtvrti Praha Podolí, na zahradu rodinného domu (tehdy Praha Nusle II, Krušinova ulice, vila Marta čp. 803).

¹⁵⁸ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 41/ 1938

¹⁵⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 45/ 1938

¹⁶⁰ Výzkumný a technický letecký ústav.

¹⁶¹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 50/ 1938

Havárii Avie B 534.106 opět uvádí i Michal Plavec v knize Bomby pod Řípem. Uvádí zde chybné výrobní číslo letounu – B 534.78, jako zdroj je uvedena Kronika Leteckého pluku 4. Tato archiválie při podrobnější komparaci s dalšími materiály není spolehlivým zdrojem informací, obsahuje řadu nepřesností. Ve srovnání například s denními rozkazy neobstojí.

Letoun po dopadu úplně shořel. Naštěstí nebyl nikdo zraněn. Adolf Stach nebyl havárií nijak poznamenán, již za pár dní přelétával nově vyrobené Pragovky E 33 leteckým klubům po celé republice. V dubnu 1938 byl navíc povýšen do hodnosti por.pres.sl.

Počátkem dubna bylo u pluku prezentováno dalších 36 záložníků, opět hlavně mechaniků a pomocného personálu. Většina z nich byla zařazena k Náhradní letce a Leteckému skladu 1.¹⁶²

Do života pluku zasahovaly i události z civilního prostředí. Na jaře se na území státu objevila slintavka a jejím rozšířením by došlo k vážným hospodářským ztrátám. Velitelství posádky Velká Praha vydalo pro příslušníky pražské posádky zákaz dovolených do oblasti východně i jižně od Prahy, včetně seznamu postižených obcí. Zvláště pro vojáky prezenční služby mohl nastat vážný problém, neboť řada z nich pocházela z rolnických rodin a dostávali mimořádnou dovolenou na jarní zemědělské práce.¹⁶³

V denních rozkazech byly vyhlášovány také uzavírky či omezení provozu vojenských letišť v republice. Piloti museli být seznámeni s těmito opatřeními v případě nutného nouzového přistání během přeletu. Počet těchto uzavírek a jejich důvody dobře dokumentují malou bojeschopnost letectva v zimních a jarních měsících. Buď byla letiště uzavírána pro vysokou sněhovou vrstvu (hlavně letiště na Slovensku a poblíž hraničních hor v Čechách), následně při tání pro rozmoklou plochu nebo přímo stojící vodu na přistávací dráze. Teprve v roce 1938 se na řadě letišť provádělo odvodnění plochy (opět omezení v leteckém provozu). Travnaté plochy pro letecký provoz ale také trpěly intenzivním provozem a často docházelo k poškození jejich nosnosti. Proto po zimě řada letišť musela provádět zpevňování a nové zatravnění. Letiště Kbely nebylo výjimkou.

Ještě v březnu 1938 prováděli mjr.let Alois Snášel a škpt.let Karol Sojček rekognoskaci nových ploch, vhodných pro mobilizační plochy a polní letiště pluku. Vytipované plochy podle map byly ohledány ze vzduchu a následně důstojníci přijeli na místo automobilem.

¹⁶² Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 65/ 1938

¹⁶³ Výnos MNO č.j. 26 667 – I/ 2. odděl. 1938

Rozkaz PVVP č. 62/ 1938 čl.3

Rozkaz I. sboru č.j. 110.081/ vet.1938

Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 64/ 1938

Pole nebo louka vybraná pro letecký provoz, musela splňovat řadu podmínek - dobrá přístupová komunikace a strategická poloha vzhledem k mobilizačním úkolům pluku. V jejím okolí nesměly být vysoké stromy či stavby.

V dubnu 1938 probíhal na letišti Kbely kurz Velitelů povětrnostních stanic. Podle rozkazu Státního ústavu meteorologického byl jmenován členem zkušební komise příslušník LP 4 mjr.let. Hlaváček od Technické letky.¹⁶⁴ Státní meteorologický ústav byla organizace spadající pod armádu, respektive měla oddělení pro armádu.

15. dubna 1938 byli čtyři příslušníci LP 4 přiděleni k povětrnostní službě na letišti Ruzyně. Jejich převelení do civilního sektoru bylo přes spojovací baterii

1. dělostřeleckého pluku Jana Žižky z Trocnova, která sídlila v Ruzyňských kasárnách. Příslušníci povětrnostní služby zde byli ubytováni, podléhali pravomoci velitele spojovací letky. Tímto opatřením byla vyřešena působnost vojenských osob na civilním letišti.¹⁶⁵

S příchodem stálého počasí se zintenzivnil letecký výcvik. Od 19. dubna do 7. května 1938 probíhaly další ostré střelby a cvičné bombardování pluku, tentokrát na vojenském cvičišti v Milovicích. Peruť II/ 4 zde vybudovala základnu pro pluk a škpt.let. Václav Kocourek byl jmenován velitelem leteckého odřadu pluku.¹⁶⁶

S nárůstem leteckého provozu pluku také stoupal počet leteckých nehod při cvičných letech.

31. března 1938 došlo ke kuriózní nehodě při výcvikovém letu nedaleko letiště Kbely. Pilot svob. Jan Šáři od Cvičné letky při létání na Avii Ba 33. 16 opomněl řádně se připoutat k sedačce. Během přechodu do letu hlavou dolu neúmyslně opustil kabinu letounu ve výšce okolo 1000 metrů. Stačil se vzpamatovat z šoku a ve 300 metrech použil padák. V pořádku přistál u počernického hřbitova. Jeho letoun na plný plyn pokračoval v sestupném letu, až u Jahodnice (část Horních Počernic, dnes součást sídliště Černý Most) narazil do země. V rozmožklé louce se motor zabořil hluboko do země.¹⁶⁷

¹⁶⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 68/ 1938, čl. 16

¹⁶⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 71/ 1938

¹⁶⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 72/ 1938

¹⁶⁷ České slovo z 1. dubna 1938, Večerní České slovo z 1. dubna 1938, zkratka (hk), Pilot vypadl z letadla.

12. dubna 1938 u Kralup při nouzovém přistání havaroval letoun Škoda D 1.1. Na místo se dostavila technická pomoc pod velením prap.let.zbroj. Ludvíka Srnce se 12 muži. Letoun byl rozebrán a odvezen na letiště.¹⁶⁸

19. dubna opět u Kralup nad Vltavou nouzově přistála druhá Škoda D 1.7. Technická skupina rtm.let. Josefa Kubíčka letoun demontovala a odvezla do Kbel.¹⁶⁹

13. dubna 1938 nouzově přistál cvičný letoun Praga E 33.27 u Turnova. Letoun byl pravděpodobně na cvičném navigačním letu. Ke stroji byla opět vyslána technická pomoc od Letky cvičné pod velením rtm.let. Josefa Kubíčka.¹⁷⁰

15. dubna 1938 při přistání na letišti v Čáslavi pilot Avie B 34.12 nezvládl manévr a poškodil levé spodní křídlo. Letoun nemohl být opraven na místě, proto byl rozebrán a odvezen do dílen ve Kbelích.¹⁷¹

24. dubna 1938 došlo k poškození Avie B 534.286 při nouzovém přistání u obce Jince. Technická pomoc pod velením kpt.let. Františka Korčáka letoun rozmontovala a odvezla na nákladním voze. Letoun patřil Letce 40 a v rozkaze je uvedeno kompletní složení vyšetřovací komise – velitel letky, technický důstojník pluku i letky, zbrojář letky, vrchní ošetřovatel letounů. Pravděpodobně se jednalo o vážnou technickou závadu letounu, která byla ihned řešena na místě nehody při ohledání stroje.¹⁷²

28. dubna 1938 nedaleko Jiren havarovala třetí z plukovních letounů Škoda D 1.6. Cvičná letka poslala na místo technickou pomoc vedenou prap.let.zbroj. Ludvíkem Srncem. Jeho muži letoun rozebrali a odvezli do Kbel.¹⁷³ Tím pluk vyřadil zastaralé a nespolehlivé Škody – Dewoitine, které u něho dosluhovaly.

24. dubna 1938 byl pluk seznámen s Armádním rozkazem prezidenta republiky k 21. dubnu 1938. Tento den Německo vyhlásilo základní body Plánu zelený – vojenské obsazení Československa. Rozkaz přečetl škpt.let. Karol Sojček a vojáci byli informováni o zhoršující se politické situaci a opatřeních, které je čekají v rámci obrany republiky.¹⁷⁴

¹⁶⁸ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 76/ 1938

¹⁶⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 79/ 1938

¹⁷⁰ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 86/ 1938

¹⁷¹ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 76/ 1938

¹⁷² Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 84/ 1938

¹⁷³ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 130/ 1938

¹⁷⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 79/ 1938

Koncem dubna bylo k pluku odvedeno celkem 68 záložníků povolanych ke cvičení ve zbrani. Jednalo se o pravidelné cvičení určených ročníků, ještě nešlo o mobilizační posilování pluku.

11. května 1938 ale k pluku nastoupilo 376 příslušníků mužstva mimo činnou službu (noví odvedenci) k výcviku v hlásné službě. Ubytování a výcvik byl prováděn v kasárnách TGM ve Kbelech, frekventanti byli rozděleni mezi jednotlivé letky pluku včetně pomocné letky Leteckého skladu 1.¹⁷⁵ Po ukončení kursu byli vojáci převeleni ke svým domovským útvarům u pěších a dělostřeleckých jednotek.

Po vyhlášení rozkazu prezidenta republiky začal pluk přecházet na přípravy k mobilizaci armády. Rozkazem PVVP¹⁷⁶ č.j. 3849/ 38 ze dne 5. května 1938 museli okamžitě všichni civilní zaměstnanci odevzdat cestovní pasy do úschovy na velitelství pluku.¹⁷⁷

Od 12. května 1938 byl u pluku zintenzivněn výcvik radiotelegrafistů a radiomechaniků u spojovací letky. Nově třikrát týdně, na úkor běžného zaměstnání a stavění do stráží.

21. května 1938 státní rozhlas informoval o povolání záloh. Oficiálně se jednalo o navýšení počtu příslušníků armády a výcvik záložníků na nové zbraně. Akce dostala označení „zvláštní měsíční cvičení“. Pro příslušníky letectva se ale protáhlo na několik měsíců.

Velitel LP 4 k tomuto dni zrušil všechny řádné dovolené. Posádkové velitelství Velká Praha zakázalo vycházky a služební cesty mimo útvar.

Již 20. května 1938 ve 22.30 hod. vyhlásil velitel Leteckého pluku 4 přísnou a úplnou pohotovost celého pluku s trváním do odvolání. Zakázány byly všechny dovolenky, zvláštní dovolenky pouze u velitele pluku.¹⁷⁸

23. května 1938 fonogram č. 148 velitelství letecké brigády do dalšího rozhodnutí nařizuje nepropouštět záložníky do civilu. Dříve vydané rozkazy se ruší.¹⁷⁹

21. května 1938 opustily polní letky 40, 41, 42, 43 a 50 stálou posádku a přesunuly se na distribuční plochy. Velitelství pluku zůstalo ve Kbelích. Perut' I/ 4 se přesunula na polní letiště Mstětice a perut' II/ 4 na polní letiště Benice u Uhříněvsi.

V souvislosti s vyvedením perutí na polní letiště je zajímavým dokladem situace doložené proplácení částek za ubytování mužstva v obcích. Částku proplácelo MNO

¹⁷⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 86/ 1938

¹⁷⁶ PVVP – Posádkové velitelství Velká Praha

¹⁷⁷ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 87/ 1938

¹⁷⁸ Zveřejněno dodatečně 26.5. 1938 v Denním rozkaze číslo 102/ 1938

¹⁷⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 98/ 1938

a příslušela obci. V denním rozkaze Leteckého pluku 4 číslo 124/ 1938 je uvedeno, že obec Radonice se zřekla částky 334.40 Kč za ubytování Letky 42 a celou tuto částku věnuje na jubilejní fond na obranu státu. Podobně v Denním rozkaze číslo 150/ 1938 je poděkování starosty obce Benice u Říčan za výbornou reprezentaci armády příslušníkům Letky 50.

Vyskytly se i problémy. Denní rozkaz LP 4 číslo 177/ 1938 uvádí neuhrazení dluhu za nájem u p. Šenfildové, osada Hostavice, obec Kyje. Paní Šenfildová u sebe ubytovala devět vojáků pluku a je otázkou, zda jí obec neposkytla náležité odškodnění, či se pokoušela získat další prostředky na armádě. Denní rozkaz 177 je datován 5. září 1938, tedy v době kdy všechny pohledávky z květnového cvičení již byly uhrazeny.

Cvičná letka se 21. května přesunula také ze stálého letiště ale již 23. května se vrátila jako jedna z prvních zpět.¹⁸⁰

Podle způsobu vyvedení celých perutí na jedno polní letiště byl Letecký pluk 4, respektive jeho část umístěná ve Kbelech, zařazen do Teritoriální obrany proti letadlům (TOPL) a hlavním úkolem byla ochrana Prahy. Jednotky zařazené do TOPL chránily větší cíle, hlavně strategická města a k obraně používaly větších leteckých jednotek. Naopak letky zařazené do AOPL (Armádní obrana proti letadlům) operovaly pouze ve tří až čtyřčlenných skupinách a měly za úkol obranu bodových cílů (mosty, nádraží, silniční křižovatky). Používaly zastřená letiště (nevybavené polní plochy), odkud odstartovaly pouze jednou a neustále měnily svou polohu. V průběhu zářijové částečné mobilizace byl Letecký pluk 4 zařazen i do AOPL.

Přítomnost perutě I/ 4 na polním letišti Mstětice dokládá tragická havárie Avie B 534.121 trupového označení A 13 ze dne 30. května 1938. Příslušník Letky 40, svob. Oldřich Rais, se pokoušel s letounem odstartovat z polní plochy. Dostalo se mu seno mezi výškovku a stabilizační plochu, čímž se zablokovalo stoupání letounu. Pilot chtěl dokončit okruh a přistát, letoun se dostal do vývrtky a spadl na zem. Rais byl s těžkým zraněním převezen do nemocnice, kde zemřel. Avia byla zničená. Havárie ukazuje komplikace spojené s provozem z polních neupravených ploch.

Ve dnech 13. až 14. června 1938 se polní letky vrátily zpět do Kbel. Zároveň v tyto dny probíhalo služební řízení na Praze VIII, hřiště Slavoj Praha VIII, ohledně vrácení mobilizovaných evidenčních vozidel majitelům. Protože i Letecký pluk 4 dostal

¹⁸⁰ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 103/ 1938

přidělenou automobilní techniku, za pluk se předání zúčastnil rtm.let. Robert Štybar.¹⁸¹ 26. května 1938 probíhaly u pluku oficiální oslavy narozenin prezidenta Edvarda Beneše. Část pluku byla ještě na distribučních polních plochách. Po uklidnění situace v pohraničí a návratu jednotek do stálých posádek povolil velitel pluku dne 28. května 1938 vycházky mužstva, ale pouze v obvodu obce Kbely – Čakovice – Satalice – potravní čára Prahy. Odpovídá to okruhu 2 km od kasáren. Do samotné Prahy byly vycházky stále zakázány. Podmínkou bylo, že u jednotky musí zůstat minimálně polovina mužstva.

Mimořádná opatření spojená se zvláštním cvičením byla odvolána 13. června 1938. Od 15. června také ve kbelské posádce platí normální režim vycházek mužstva.¹⁸² Zvláštní květnové cvičení pak ukončil velitel pluku poděkováním za úspěšnou mobilizaci a vyčíslením škody, která vznikla na pomocných letištích.¹⁸³ Tímto úkolem byl pověřen špkt.hosp. Josef Čech, který 21. června a 24. června 1938 odjel do Radonic a Mstětic. Podobným úkolem byl pověřen npor.let. Jaroslav Matějka, který 21. června a znovu 22. června 1938 odcestoval do Pitkovic a Benic.

9. června 1938 se LP 4 zapojil do nácviku letecké velkoskupiny pro Všesokolský slet. Původně nebyl pluk určen k tomuto vystoupení jako celá jednotka, pouze vybraní piloti pro akrobatická vystoupení. Ministerstvo národní obrany ale rozhodlo o vytvoření velké skupiny letadel, jako prezentaci připravenosti letectva k obraně republiky. Velitel pluku tedy pozměnil své rozhodnutí vydané Denním rozkazem číslo 88/ 1938 a nařídil výcvik skupinové slétanosti.

Od 9. června každá polní letka zahájila výcvik s devíti letouny + jedním záložním pilotem. Od 16. června začal výcvik létání v perutích. V denním rozkaze číslo 116/ 1938 jsou zobrazeny sestavy pro letku i pro peruť, včetně minimálních vzdáleností mezi jednotlivými letouny.

Od 28. června do 7. července 1938 probíhal nácvik celé letecké formace pro Všesokolský slet na letišti Milovice. Pro ostatní letouny, které se nácviku neúčastnily, byl vydán zákaz přeletů a přistání v Milovicích.¹⁸⁴

¹⁸¹ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 127/ 1938

¹⁸² Rozkaz PVVP č.j. 24.593/ pos. 1938, Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 121/ 1938

¹⁸³ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 128/ 1938

¹⁸⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 130/ 1938

S přípravou na letecké vystoupení během Vsesokolského sletu souvisí také nejhorší letecká nehoda v historii Leteckého pluku 4.

23. června 1938 během nácviaku akrobatického vystoupení sedmičlenné skupiny Avii Ba 122 došlo ke srážce tří letadel této formace – pilotů čet. Vlastimila Ryse, čet. Rudolfa Motyčky a čet. Vojtěcha Smolíka. Všechny tři stroje se zřítily do oblasti vilové čtvrti Na Hřebenkách nad Smíchovem. Piloti vyskočili na padáku, ale pro malou výšku se zachránil pouze četař Vojtěch Smolík. Četaři Rys a Motyčka zahynuli po dopadu na zem. Havárii z 23. června 1938 velice podrobně zpracoval Jiří Rajlich na základě archiválií z VÚA.¹⁸⁵

Hlavní program X. všesokolského sletu byl zahájen počátkem července v Praze na Strahově. Ve vypjaté politické situaci se celostátní setkání sokolů stalo ukázkou rozhodné snahy bránit republiku před Německem. Kromě cvičení sokolů bylo důležitým prvkem vystoupení armády při tzv. armádním dni 6. července 1938. V Praze vystoupily všechny složky ozbrojených sil, ale asi největší úspěch mělo vojenské letectvo.

Nad plochou stadionu přeletěla výborně secvičená skupina 132 armádních letounů – stíhaček, pozorovacích dvouplošníků, bombardérů, včetně největších armádních letounů Aero MB 200. Do skupiny byly zařazeny také zcela nové lehké bombardéry Avia B 71, pro které byla účast na přeletu prvním představením veřejnosti. Po odletu impozantní ukázky letecké síly Československa přilétl nad Strahov npor.let. František Novák a předvedl precizní akrobatické vystoupení. Vystoupení československého letectva mělo u společnosti mimořádný ohlas. Ostatně dodnes je zachyceno ve filmových dokumentech. Velitel letecké brigády vyjádřil své poděkování všem zúčastněným letkám za perfektní provedení přeletu.¹⁸⁶

Celostátní finanční sbírka na obranu republiky byla spontánní záležitostí obyvatelstva, s vládní podporou. Měla samozřejmě ohlas i u příslušníků Leteckého pluku 4. Jako první se zapojila Letka 41, kde vybrali záložníci 420 Kč. Ale brzy přicházely na velitelství pluku peněžité částky i od ostatních jednotek. V zápisech rozkazů jsou přesné přehledy vybraných částek i konkrétní vojáci, kteří přispěli. Vždy je připojeno poděkování velitele pluku či jeho zástupce – „*Za spontánní pochopení myšlenky brannosti státu a projev lásky k vlasti vyslovuji všem dárcům VELITELSKÝ DÍK !*“¹⁸⁷

¹⁸⁵ Jiří RAJLICH, Katastrofa Na Hřebenkách, Historie a vojenství 2015, číslo 4 dále VÚA, fond MNO/ III. odbor letecký, vyšetřovací protokoly

¹⁸⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 139/ 1938

¹⁸⁷ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 110/ 1938

Finanční obnos byl z velitelství pluku odeslán na Ministerstvo národní obrany. Později byl vytvořen zvláštní účet pro tuto sbírku u Poštovní spořitelny v Praze, účet číslo 400.¹⁸⁸ K 1. srpnu 1938 bylo vybráno u LP 4 celkem 20 840.90 Kč, 14 453.90 Kč u LP 5, u LP 6 + velitelství letecké brigády 25 696.80 Kč.¹⁸⁹

1. června 1938 byl u Cvičné letky LP 4 zřízen kurz létání na stíhacích letounech, II. turnus. Určen pro absolventy základního pilotního výcviku z řad prezenčního mužstva odvodový ročník 1937.¹⁹⁰ Velitelem kursu byl jmenován mjr.let. Dimitrij Tjunikov, jeho zástupcem por.let. Vlastimil Veselý. Oba výborní učitelé.

V červenci opět proběhl ve Kbelech výcvik v hlásné službě. Zúčastnilo se jej 362 záložníků, odvodový ročník 1937.

Záložníci, prezentovaní u pluku 18. června 1938, tedy po ukončení zvláštního vojenského cvičení, měli být propuštěni do zálohy podle běžných předpisů – důstojníci po 28 dnech, mužstvo při prvním a druhém cvičení po 26 dnech. Povolávání záložníků ke cvičení probíhalo i nadále, ale již podle běžných předpisů.¹⁹¹

Také odloučená peruť III/ 4 v Pardubicích plnila v létě výcvikový program. V červenci se prováděl výcvik v nočním létání nad Pardubicemi, běžné byly navigační přelety a peruť se rovněž účastnila ostrých střelb.

Letní počasí s sebou nese pro vojáky riziko při koupání. Armáda zodpovídá za vojáky po celou jejich službu a proto vydalo MNO výnos č.j. 28.607/ přes. I. odděl. 1937 varování před koupáním na zakázaných místech. Do poloviny července 1938 utonulo 27 vojáků.¹⁹²

V srpnu se změnila situace na letišti Kbely. Letecké pluky 1 a 6 byly převeleny po květnovém cvičení na detašovaná letiště a Letecký pluk 4 zůstal ve Kbelech sám. Začal plnit úlohu výcvikového střediska československého stíhacího letectva. 1. srpna 1938 k pluku nastoupilo 198 záložníků ke cvičení ve zbrani. Byli mezi nimi i vojáci, kteří měli nastoupit ke cvičení až v roce 1939. Museli si doplnit výcvik na nových strojích a podle rozkazu velitele I. leteckého sboru byla u nich povinnost dalšího cvičení přesunuta až na rok 1941. Což se nestalo.¹⁹³

¹⁸⁸ Finanční sbírka u pluku probíhala do konce léta 1938, vybrané částky jsou vyhlášovány v celé řadě denních rozkazů.

¹⁸⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 170/ 1938

¹⁹⁰ Výnos MNO č.j. 35 010 – III/ 1. odděl. 1938, Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 110/ 1938

¹⁹¹ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 131/ 1938

¹⁹² Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 151/ 1938

¹⁹³ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 154/ 1938

22. srpna 1938 nastoupilo dalších 139 záložníků ke cvičení. Byli rozdělení k jednotlivým letkám a zahájili přeškolení na novou leteckou techniku.¹⁹⁴ Současně byli vedeni ve stavu vyživovaných i záložníci, povolání v květnu téhož roku v rámci zvláštního cvičení. Stále setrvali u pluku i po ukončení svého výcviku. Spolu s personálním posilováním letectva docházelo také k obnově leteckého materiálu a zavádění nových přístrojů. Od 27. července 1938 probíhala zkouška malých radiotelegrafních stanic na delší vzdálenost. Tyto stanice byly určeny ke spojení jednotlivých letek či rojů s velitelstvím, v případě vyvedení na polní letiště. Zkoušky probíhaly v prostoru Mochov – Sadská – Poděbrady, velitelem zkoušek byl rtm.let. Antonín Kuklínek od Technické letky a byly nařízeny rozkazem velitelství I. sboru.¹⁹⁵

Letecký výcvik probíhá plným tempem a opět dochází k leteckým nehodám. Z dlouhodobého pozorování byl rok 1938 jedním z nejhorších, co do počtu leteckých havárií. Souvisí to jistě s intenzivním leteckým provozem a nárůstem pilotního výcviku. Koncem července, 29. 7. došlo k nouzovému přistání Avie B 534.174 u obce Lipany u Zbraslavi na Praze venkov. Pilot uvedl technickou závadu na motoru a raději vyhledal vhodnou plochu k přistání. Na místo přijela skupina od Technické letky LP 4 pod velením šrtm.let. Josefa Kvasničky. Na místě byl vyměněn chladič motoru, stroj prohlédnut a vyčíslena škoda způsobená nouzovým přistáním. Po opravě pilot z místa opět odstartoval.¹⁹⁶

V srpnu byly další nehody a došlo i na letecké katastrofy.

4. srpna 1938 se pokoušel pilot des. Karel Kosina odstartovat z letiště Kbely na Avii B 534.328. Krátce po startu došlo k vysazení motoru. Pilot zareagoval správně, převedl letoun do plachtění a po obratu se pokusil o přistání zpět na letišti. Bohužel pro malou výšku a ztrátu rychlosti se mu manévr nepodařilo dokončit. Letka 42 přišla o jeden svůj stroj, ale pilot se zachránil a mohl pokračovat v létání.

Další den, 5. srpna, prováděl pluk výcvik stíhacího útoku na skupinu bombardérů doprovázených stíhačkami od jiné jednotky. V simulovaném leteckém boji došlo nad Čelákovicemi ke kolizi vedoucího útočného roje por.let. Václava Pohanky s letounem čet. Josefa Šaška. Oba byli příslušníci Letky 50, oba letěli na Avíích B 534. Letouny spadly do zastavěné části obce, kde naštěstí nikoho nezranily.

¹⁹⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 169/ 1938

¹⁹⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 154/ 1938

¹⁹⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 151/ 1938

Josef Šašek stačil svou B 534.333 včas opustit a zachránit se na padáku.

Poručík Pohanka zůstal v kabině B 534.53 a po nárazu na zem byl nalezen mrtev v troskách stroje. V roce 1938 nechala obec letci postavit pomník, který se dochoval v Rooseveltově ulici.

23. srpna 1938 ráno nacvičoval pilotní žák voj. František Červený, příslušník Cvičné letky LP 4, akrobatické létání na Avii Ba 33.25. Při stoupavém letu se stroj samovolně otočil v podélné ose a přešel do pádu. Pilot počkal, až letoun nabere rychlost. Zjistil, že řízení nereaguje na povely a řídicí páka jde lehce a bez odporu. Avia pokračovala v pádu a vojín Červený raději urychleně vyskočil na padáku. Sám přistál bez zranění u osady Jahodnice. Poškozený dvouplošník narazil vysokou rychlostí do země v Kyjích. Trosky poškodily několik domů a zranily dvě civilní osoby. Při jejich ohledání bylo zjištěno poškozené ovládání výškového kormidla. Pilot tedy na havárii nenesl žádnou vinu. Ministerstvo národní obrany po vyhodnocení vydalo zákaz létání akrobacie s Avii Ba 33. Vzhledem k věku těchto strojů a jejich opotřeбенí se závady tohoto druhu mohly projevit i u dalších letounů. Jeden stroj, konkrétně Ba 33.5, byl podroben dodatečným lácím zkouškám, aby se prověřila schopnost draku zvládnout zatížení při běžném létání.¹⁹⁷

Série tragických nehod u pluku pokračovala i v dalším měsíci. 9. září zemřel příslušník Letky 44, rodák z Dolného Kubína por.let. Ján Franko. Na verzi noční stíhačky Avia Bn 534.332 cvičil tak zvaný radiolet. Při něm byl směr letu řízen z pozemního stanoviště. Asi 2 kilometry západně od Brandýsa nad Labem zaměnil přízemní mlhu za nízkou oblačnost a chtěl jí podlétnout. S letounem narazil v plné rychlosti do pole a zahynul. Po převezení jeho ostatků na Slovensko byl v Nitře uspořádán vojenský pohřeb se všemi poctami.¹⁹⁸ V létě 1938 bylo takových pohřbů v republice hodně.

Letní měsíce sloužily i různým propagačním a dálkovým přeletům letců z jiných zemí. Od 25. července do 10. října 1938 povolilo MNO přelet a přistání na všech československých vojenských a veřejných letištích pro rumunskou pilotku Irinu Burnaiu s letounem Bücker Jungman poznávací značky IR – IVA.¹⁹⁹

¹⁹⁷ VÚA, fond MNO/ III. odbor letecký, vyšetřovací protokoly

¹⁹⁸ tamtéž

¹⁹⁹ Irina Burnaiu, dnes téměř zapomenutá ženská osobnost předválečného letectví, byla první ženou, která přelétla Karpaty. Imatrikulace IR – IVA je přesný opis z Denního rozkazu Leteckého pluku 4 číslo 151/ 1938. Jedná se ale o chybu, správně jde o YR – IVA. Povolení k přeletu republiky udělilo MNO výnosem č.j. 12.840 – III/ 1. odděl. 1938 ze dne 22. 7. 1938

Koncem léta 1938 a s příchodem září se rychle zhoršovala mezinárodní situace v Evropě a Československá republika se připravovala na vedení obranné války s Třetí říší. V pohraničí opět propukaly nepokoje německého obyvatelstva podporované Sudetoněmeckou stranou. Došlo k prvním ozbrojeným konfliktům henlainovců s příslušníky Stráže obrany státu a četnictva. Armáda se připravuje na přechod k válečnému stavu bez ohledu na váhavý postoj politiků.

Od 12. do 23. září 1938 probíhá u pluku výcvik cvičitelů nováčků (dnešní terminologií výcvik velitelů družstev) pro polní perutě, náhradní a cvičnou perut'. Velitelem výcviku je určen por.let. Miroslav Kredba. Pluk předpokládá při mobilizaci velký nárůst odvedenců a po rozřazení do letek u nich rychlým výcvikem obnovit vojenské návyky. Podle mobilizačních směrnic mělo dojít k výstavbě nových jednotek letectva i v rámci pluků. Pro ně bylo potřeba navýšení poddůstojnického kádru jako základního prvku jednotky.

Cvičitelé byli vybíráni z řad mladších důstojníků, kteří přišli k pluku v březnu 1938, nejmladších rotmistrů pilotů, kteří nastoupili také v březnu, dále výkonných rotmistrů letek a starších pilotů poddůstojníků. V případě nedostatečného počtu měl být kurz doplněn poddůstojníky prezenční služby, kteří absolvovaly poddůstojnickou školu. Velitelství letecké brigády předpokládalo, že mezi nováčky bude 15% Němců. Proto požadovalo u cvičitelů základní znalost německého jazyka tak, aby základní povely byly prováděny i v němčině.²⁰⁰ Od tohoto požadavku později MNO ustoupilo, protože k vybraným zbraním (mezi něž letectvo patřilo) nebylo umožněno zařazovat odvedence s německou národností. Každá perut' vycvičila 14 cvičitelů, náhradní perut' a Technická letka po šesti cvičitelích.

Pluk se v září zaměřil také na kontrolu svých polních ploch. 10. září vykonali maj.let. Alois Snášel, npor.hosp. Jaroslav Matějka a por.let. Tomáš Vybíral inspekční cestu s úkolem zajistit polní letiště a zkontrolovat, v jakém stavu plochy jsou.²⁰¹

Dne 7. září 1938 je k LP 2 Dr.E.Beneše převeleno devět poddůstojníků s technickou kvalifikací. Jedná se o doplňování stavu LP 2.

²⁰⁰ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 180/ 1938

²⁰¹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 183/ 1938

Současně je v první polovině září s velkým počtem vojáků ukončeno superarbitrážní řízení ve zkráceném režimu a jsou propuštěni z vojenské služby (všichni ze zdravotních důvodů). Pluk a velení pražské posádky čistilo seznamy odvedenců a branců z první poloviny roku 1938.

Vývoj politické situace v září nabral rychlé tempo a armáda se přizpůsobila požadavkům společnosti. Denním rozkazem číslo 184 byla zrušena veškerá udělená dovolená všem vyšším důstojníkům a důstojníkům a rotmistrům ve velitelských pozicích, a to ke dni 14. září 1938. Druhý den přechází na zvláštní režim celý pluk. Je vydán zákaz vycházek do Prahy, mužstvo ubytované na vojenském letišti má obvod vycházek vyhrazený potravní čarou – jižní okraj letiště Letňany – obec Kbely po železnici Čakovice – Satalice, východní a jižní okraj letiště Kbely. Pro mužstvo ubytované mimo obvod letiště mohou velitelé letek povolit vycházku pouze v okruhu dva kilometry od ubytovacího místa, přičemž tento obvod musí být přesně vymezen. Na znamení plukovního trubače se musí vojáci vrátit na ubikace. U každé letky musí být stále přítomno 50% mužstva. Dovolanky přes večerku, propustky a služební cesty jsou zakázány. Podobné opatření platilo i při květnovém zvláštním cvičení.²⁰²

14. září 1938 v 02.00 hodin vyhláší velitel úplnou bojovou pohotovost celého pluku do odvolání. Došlo k aktivaci zvláštních mobilizačních rozkazů pro vyplácení žoldu, hospodářskou správu pluku a styk s civilním obyvatelstvem včetně povinností civilních zaměstnanců na letišti.²⁰³

Ve složkách nadřízených orgánů dochází ke změnám. 16. září 1938 je velitelem posádky Velké Prahy jmenován brig.gen. Jaroslav Červinka.²⁰⁴

Velitel LP 4 vydal zákaz propouštění záložníků, kteří jsou u pluku na cvičení ve zbraní. Od 17. září 1938 tito vojáci pokračují v dalším cvičení, které jim bude zaneseno do dokumentů jako mimořádné.²⁰⁵ Od 17. září také platí příkaz k šetření s automobilním materiálem, hlavně s palivem a mazivy. Velitel pluku nařídil důkladné a mimořádné kontroly.

Zajímavou informací je přípis k vyplácení polních dávek- od 14. září 1938 náležel gážístům polních letek tzv. polní přídavek, což byla zvláštní finanční částka za neodebranou stravu. Tento polní přídavek gážísté dostávali po celou dobu

²⁰² Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 185/ 1938

²⁰³ tamtéž

²⁰⁴ Rozkaz PVVP č. 181/ 1938, čl. 1, Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 186/ 1938

²⁰⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 186/ 1938

bezpečnostního opatření (mobilizace). Znamená to tedy že již od 14.9. byly polní letky vyvedeny na své záložní polní plochy.²⁰⁶

Jak byl tedy Letecký pluk 4 zapojen do částečné mobilizace v září 1938 ?

Celý pluk byl zařazen do 1. armády (krycí jméno Havlíček), které velel armádní generál Sergej Vojechovský. První armáda měla za úkol obranu většiny území Čech včetně Prahy. Spadaly pod ní čtyři operačně – taktické svazy a armádní záloha ve východních Čechách. Letectvu 1. armády velel gen.let. Karel Janoušek, operačním důstojníkem byl plk.let. Robert Ellner (zkušený vojenský pilot z doby Rakouska – Uherska). Letky byly rozděleny mezi TOPL (teritoriální obrana proti letadlům) a armádní letectvo.

Protože se předpokládalo nasazení proti hlavním silám německého útoku v západních Čechách (8. armáda gen. Fedora von Bocka a 10. armáda gen. Waltera von Reichenau), vytvořil gen. Janoušek speciální Bojovou skupinu letectva Černoahlávek. Velel jí plk.let. Josef Berounský, operovala s šesti stíhacími letkami a dvěma lehkými bombardovacími letkami (celkem 100 letounů B 71, B 534 a Š 328). Tím nejmodernějším co mělo letectvo k dispozici.

Letky LP 4 byly zařazeny jak do TOPL– ochrana Prahy, tak pod Bojovou skupinu Černoahlávek.

Od 24. září do 28. září 1938 měl celý LP 4 krycí označení Černoahlávek. 28. 9. přešel do nově utvořené Skupiny bojového letectva a označení Černoahlávek dostala celá Bojová skupina letectva. Pět letek LP 4 totiž tvořilo stíhací základ této skupiny.

Teritoriální obrana proti letadlům měla pod sebou všechny útvary protiletadlového dělostřelectva a část stíhacích letek. Bylo vybráno celkem 26 míst k obraně.

Nejdůležitějším cílem byla Praha, na jejíž obranu bylo soustředěno 25% dělostřelectva proti letadlům a stíhací peruč I/ 4. Letky peruč I/ 4 – Letka 40, 41 a 42 - byly od 18. září vyvedeny na polní letiště Horní Měcholupy, Uhříněves, pod obvod TOPL A. Jednotky původní peruč II/ 4 – Letky 43, 44 a 50 – byly tedy začleněny do Skupiny bojového letectva 1. armády a dislokovány na polním letišti Cvrčovice – Polerady, nedaleko Kladna.

Pardubická peruč III/ 4 se svými letkami 46, 47 a 48 byla také zařazena do této Skupiny bojového letectva a přesunula se na letiště Kralupy nad Vltavou – Veltrusy.

²⁰⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 187/ 1938

Stíhací jednotky Bojové skupiny nebyly prioritně určené ke stíhacím soubojům. Jejich Avie B 534 byly vybaveny pumovými závěsníky a do kulometů se používalo průbojné střelivo. Piloti měli za úkol napadat nepřátelské kolony na čáře Stříbro – Tachov a zdržovat postup nepřátelských motorizovaných oddílů. Na vyžádání velitelství 1. armády měly být letky nasazeny k obraně komunikačních bodů československých vojsk. Během nepřátelského náletu na Prahu měly pomoci letkám zařazeným do TOPL. Na letišti Cvrčovice byl od 24. do 28. září 1938 také štáb pluku (dostal označení Mobilizační útvar 604 –A -1 a krycí označení Černošlávka).

Velitelství perutě I/ 4 od 24. září do 22. října 1938 neslo označení Mobilizační útvar 604 – A – 2 a krycí označení Kašpar. Do 7. října 1938 bylo na polním letišti Horní Měcholupy.

Velitelství perutě II/ 4 mělo od 24. září do 10. listopadu 1938 označení Mobilizační útvar 604 – A – 7 a do 5. října 1938 bylo na polním letišti Cvrčovice. Letky původní perutě II/ 4 byly ale 28. října 1938 převeleny do Nitry, kde posílily stíhací letectvo III. armády. Krycí označení perutě II/ 4 po dobu mobilizace bylo Melichar.

Peruť III/ 4 se 24. září 1938 přeznačila na Mobilizační útvar 604 – A – 12 a přesunula na Dvůr Kokešov, od 28. září pak na polní letiště Veltrusy. Peruť používala krycí označení Kazatel.

5. října 1938 se peruť III/ 4 vrátila do Pardubic a 28. října byla spolu s perutí II/ 4 odvelena do Nitry. 10. listopadu 1938 zaniká útvar 604 – A -12 a peruť III/ 4 se vrací do Pardubic.²⁰⁷

Od 16. září 1938 je z denních rozkazů vidět intenzivní činnost na velitelství pluku. Jedná se o úřední dokumentaci u letek, seznamy techniky, počty osob, jmenné seznamy záložníků, atd. Přejít na polní režim nebyl zcela stoprocentní, neboť velitel pluku důrazně vyzývá své podřízené velitele letek k nápravě nedostatků a chyb.

18. září 1938 provedli šéflékař pluku a hospodář pluku kontrolu u všech polních letek perutě I a II/ 4. Byl zkontrolován zdravotní stav mužstva, ubytování po stránce hygienické a kontrola užitkové a pitné vody.²⁰⁸

Zatímco se polní letky potýkaly se ztíženým leteckým provozem na polních letištích, ve Kbelech byla zostrěna ostraha letiště. 20. září vydal velitel letiště rozkaz k důsledné kontrole civilních osob na letišti, byla ustavena funkce kontrolního rotmistra,

²⁰⁷ Krycí označení během mobilizačních opatření – viz Příloha 3

²⁰⁸ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 189/ 1938

podléhajícího přímo dozorčímu důstojníku letiště. Civilní zaměstnanci byli vyzváni sledovat a hlásit neznámé osoby, případně je osobně zadržet. Mobilizační rozkaz č. 13/ 1938 zavedl důsledné kontroly motorových vozidel i na letišti Kbely. Byl odvolán až 17. října 1938 s určitým omezením.²⁰⁹

Ještě 16. září pplk.let. Josef Heřmanský, jako předseda komise pro vyzkoušení nových a opravených letounů, převzal od firmy Avia devět stíhaček Avia B 534 a jednu školní BŠ 122. Letouny byly rychle rozděleny k polním letkám.

Přesto že mobilizace prvních ročníků byla vyhlášena 23. září 1938, již 22. září bylo u pluku evidováno 350 nových vojáků a dobrovolníků. Byli ihned rozdělení mezi jednotlivé letky:²¹⁰

Letka 40 – 19 odvedenců	Letka 41 – 17 odvedenců
Letka 42 – 17 odvedenců	Letka 43 – 19 odvedenců
Letka 44 – 17 odvedenců	Letka 46 – 23 odvedenců
Letka 47 – 17 odvedenců	Letka 48 – 17 odvedenců
Letka 50 – 17 odvedenců	Technická letka – 49 odvedenců
Cvičná letka – 18 odvedenců	Náhradní letka – 33 odvedenců
Letecký sklad 1 – 29 odvedenců	VTLÚ – 58 odvedenců

23. září byl vydán zákaz leteckého provozu na státním letišti Praha – Ruzyně. Podobně na státních letištích Karlovy Vary a Mariánské Lázně. Očekával se letecký úder na všechna letiště v Československu, nejen vojenská. Letiště Ruzyně patřilo k nejmodernějším leteckým základnám v Evropě a Luftwaffe měla v plánech jeho rychlé obsazení.

V případě západočeských letišť se pravděpodobně jednalo o rychlou výstavbu zábran přistávajícím letounům. V denním rozkaze číslo 192/ 1938 je uvedena práce na ploše jako důvod vyřazení letiště z provozu.

V době částečné mobilizace, od 26. září do 13. října 1938 Letecký pluk 4 nevydával denní rozkazy, pluk byl ve válečném režimu.

30. září 1938 byla v Mnichově podepsána potupná smlouva Anglie, Francie, Itálie a Německa. Rozhodla o osudu Československa a vláda Edvarda Beneše jí přijala.

1. října 1938 německá armáda zahájila obsazování odstoupeného území ČSR, v řadě

²⁰⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 198/ 1938.

²¹⁰ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 191/ 1938

případů zabírala území, na které neměla právo vstoupit. To jsou všeobecně známá historická fakta. Jaká byla situace v československé armádě, konkrétně v letectvu ?

Od 13. října 1938 probíhala demobilizace všech útvarů armády. Mužstvo, které dostalo dovolenku (pouze dělníci z továren a zemědělci) bylo demobilizováno ihned u útvarů, kam byli zařazeni v rámci mobilizace. To se týkalo i Leteckého pluku 4. Počátkem října dostala většina mužstva v záloze zemědělskou dovolenou na řepnou kampaň. Stále ještě platil mobilizační rozkaz.²¹¹

Ve druhé polovině října se situace změnila a podle záznamů v denních rozkazech uděloval velitel pluku desítky dovolených vojákům v prezenční službě i záložníkům. Řada těchto vojáků i odvedenců žádala o propuštění z vojenské služby z důvodu přestěhování rodin ze zabraného území. Následně se opět hlásili u útvarů do služby. MNO rozhodlo, že jejich odchod a znovu přijetí bude považováno za pouhé přerušení činné služby.²¹²

Od 14. října náležela letcům a gážistům mírová peněžní dávka, polní válečná dávka byla ukončena k 13. říjnu.

Polní letky perutí I a II/ 4 se vrátily do Kbel do 13. října 1938. Peruť III/ 4 se ke dni 18. listopadu 1938 hlásila opět z domovského letiště Pardubice.²¹³

Ministerstvo národní obrany mělo snahu urychleně demobilizovat odvedence a tím snížit finanční zátěž armády. Proto byl vyvíjen tlak i na jednotlivé pluky. Náhradní peruť LP 4 dostala 15. října do stavu navíc devět vojáků a poddůstojníků písarů pro zvládnutí demobilizačních prací.²¹⁴

Řada záložníků – řidičů byla i s mobilizačními vozidly přidělena pro potřeby státních úřadů. Měli převážet státní majetek ze zabraného území zpět do republiky. Díky jejich malé zkušenosti a přetíženému silničnímu provozu došlo k celé řadě dopravních nehod. Škody na vozidlech se řešily až do konce roku 1938.

MNO vydalo rozkaz pro demobilizované záložníky ohledně jejich dopravy domů. Demobilizovaní mohli zdarma použít železniční dopravu (pouze osobní vlaky), ale zaměstnancům drah se museli prokázat vojenskými doklady – vojenskou knížkou či vojenským listem s řádně potvrzenou demobilizací. Záložníci neměli nárok na

²¹¹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 202/ 1938

²¹² Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 242/ 1938

²¹³ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 230/ 1938

²¹⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 196/ 1938

bezplatnou dopravu elektrickými městskými drahami.²¹⁵ Tento rozkaz ukazuje, že docházelo k případům odchodů odvedenců od svých osádek bez řádné demobilizace. Situace po záboru pohraničí byla nepřehledná a vojáci chtěli rychle domů.

V zemi docházelo k velkým přesunům vojsk a materiálu. Z pohraničí do vnitrozemí se vracely vojenské jednotky do domovských kasáren, armáda vyklízela své objekty v odstoupeném území, státní úřady prováděly evakuaci majetku a během října nastal velký přesun civilního obyvatelstva ze Sudet. V zemi panoval zmatek, rodiny netušily, kde jsou jejich členové, kteří byli odvedeni do armády. Záložníci, pocházející z odstoupeného území, se neměli kam vrátit a navíc netušili, kde jsou příbuzní. Ministerstvo vnitra a Zemský úřad v Praze proto zřídili „poptávkou službu“ se sídlem v Praze. Měla za úkol zprostředkovat zprávy o pobytu nezvěstných osob, osob z odtrženého území a členů rodin z celého státu. S dotazy se sem obracely rodiny, hledající svého nezvěstného člena, nebo jednotlivci, kteří ztratili kontakt na své příbuzné.²¹⁶

17. října 1938 ukončil platnost mobilizační rozkaz ale rozkazem velitele Náhradní perutě LP 4 zůstalo omezení vycházek mužstva – vycházka pouze pro 1/3 mužstva a do 21. 00 hodin.

S příchodem civilních osob ze zabraného území vznikl v polovině října 1938 problém s jejich ubytováním. Zdaleka ne všichni se mohli ubytovat ve vnitrozemí u příbuzných. Proto stát začal budovat tzv. pracovní tábory pro uprchlíky. Jejich výstavbu a provoz dostala na starosti armáda.

²¹⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 196/ 1938

²¹⁶ Výnos MNO č.j. 39.376.pres./ 1. odděl. 1938, dále rozkaz PVVP č. 205/ 1938 čl. 1 a Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 197/ 1938

Letecký pluk 4 převedel 19. října tři vojíny ke službě do pracovních táborů. Všichni přešli pod velení I. leteckého sboru, doplňkové služby.²¹⁷

Ještě koncem října 1938 probíhala celonárodní sbírka na obranu republiky. Letka 46 odevzdala na velitelství pluku částku 730 Kč. Proti tomu stojí rozhodnutí ministerské rady z 11. října 1938, kterým se v celé zemi upouští od jakýchkoliv oslav 20. výročí vzniku Československé republiky.

MNO rozhodnutí přijalo a výnosem MNO č.j. 39.772/ přes./ 1. odděl.. 1938 vyhlásilo 28. říjen za běžný pracovní den.

Vzhledem k situaci, která panovala v říjnu v celé zemi, dopravnímu chaosu, přesunům obyvatelstva i armády se domnívám, že vláda spíše chtěla zabránit dalším zmatkům.

I vzhledem k napjaté situaci mezi neodsunutými Čechy a Němci.

Nejen ve společnosti se mění nálada. I v armádě se začínají objevovat problémy dosud nemyslitelné. Letecký pluk 4 většinu měsíce října nelétal. Pouze část polních letek se vrátila na kbelské letiště, ale výcvik neprobíhal. V denním rozkaze číslo 204 si velitel pluku stěžuje na upadající kázeň a problémy se záložníky. Nedodržují ústrojovou kázeň a zdravení nadřízených, panuje zmatek v evidenci klíčů od hangárů a vojenských objektů na letišti, dozorčí důstojníci řádně nekontrolují svěřené objekty. Na letišti je velké množství soukromých osobních aut, motocyklů a jízdních kol, parkujících bez řádného povolení velitele kasáren. Situace se nelepší a v listopadu 1938 jsou hlášeny dokonce krádeže u mužstva, ztráty výstrojních součástí a zbraní.

²¹⁷ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 199/ 1938.

I. sbor zřizoval tyto pracovní tábory:

Pracovní prapor 101 – Praha IV, Uršulské kasárny

Pracovní tábor 102 – Praha II, Jindřišská ulice 25

Pracovní tábor 103 – Jindřichův Hradec

Pracovní tábor 104 – Sedlčany

Pracovní tábor 105 – Tábor

Pracovní tábor 106 – Klatovy

Pracovní tábor 107 – Praha II, Riegrovo náměstí 26

Pracovní tábor 108 – Praha Žižkov, Poděbradova třída, Sokolovna

Pracovní tábor 109 – Lány

Pracovní tábor 110 – Plzeň, kasárna Prokopa Holého

Samostatná pracovní rota 11 – České Budějovice

Samostatná pracovní rota 12 – Hluboká nad Vltavou

Podle Rozkazu velitele I. sboru č. 8/ 1939, čl. 66, dále Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 36/ 1939

Vojáci od LP 4 byli přiděleni k pracovnímu táboru 2/ I Praha IV, Ernestinum (Šternberský palác na Hradčanech). Další pracovní tábory, které spadaly pod jiné útvary, byly zřízeny v Terezíně, ve Svěpravicích na okr. Praha- venkov (v lednu 1939 zde vypukla spála).

Vojáci, zařazení do pracovních táborů, nosili na levém předloktí modrou stužku 3 cm širokou. Rozkaz PVVP č. 223/ 1938 čl.1.

Velitelství letecké brigády zavedlo k 1. prosinci 1938 novou funkci důstojníka pro dozor u každé letky. Kontroloval nástup mužstva na rozcvičku, na stravování, odchod do zaměstnání, k odpolednímu rozkazu, úklid na ubikacích. Vše, co bylo původně starostí velitele družstva v hodnosti poddůstojníka nyní kontroloval důstojník.

26. října 1938 zahájil LP 4 opět letecký provoz. Polní letky ale musely odevzdat několik svých Avií B 534 k bojovému středisku (zřízeno výnosem MNO, ale jeho funkci jsem nezjistil). Proto se některé stíhačky po mobilizaci ani nevrátily na domovské letiště Kbely. Neprováděl se výcvik, příslušníci pluku pouze přelétávali nové a opravené letouny z pražských továren k jednotlivým útvarům v zemi a létali služební cesty z rozkazu velitelství brigády nebo podle nařízení MNO.

V říjnu a listopadu 1938 ještě probíhala evakuace státního majetku ze zabraného území. Podílel se na ní i LP 4 se svou technikou a mužstvem. Letka 50 uvolnila v listopadu čtyři svobodníky, osm vojáků a jednoho řidiče s nákladním vozidlem do Karlových Varů a Poličky pro majetek státních úřadů.²¹⁸

28. října 1938 odjela ze Kbel autokolona pod velením por.let. Bedřicha Soukeníka. Spolu s ním jelo 20 mužů. Přes Brno zamířili do Nitry, kde probíhala likvidace stíhací letecké skupiny. 10. listopadu se tato autokolona pod velením por.let. Emanuela Krajiny vrátila z Nitry do Kbel. Přivezli spisový materiál skupiny.

10. listopadu 1938 vůz Tatra 29 evidenčního čísla 10 439 podnikl služební cestu do Terezína a převážel materiál Četnické letecké hlídky Terezín na letiště Kbely. Řidičem byl určen voják Karel Křepel.²¹⁹ Terezín nepatřil do zabraného území, ale ležel na nových státních hranicích. Četnické hlídky spadaly pod pravomoc Ministerstva vnitra, ale letecký personál (a také i letecká technika) byl převáděn od armádních útvarů. Četnická letecká stanice Terezín byla přemístěna na letiště Kbely, kde působila na bývalém civilním letišti do svého rozpuštění.

V Terezíně působila i posádková nemocnice, do jejíž působnosti patřilo také letiště Kbely. Po odstoupení Sudet zůstala nemocnice ještě na svém místě. Až v prosinci 1938 byla posádková nemocnice v Praze na Hradčanech.

V nedalekých Litoměřicích ale sídlil vojenský úřad DOV, který vyřizoval zdravotní úlevy odvedenců a rozhodoval o jejich setrvání v další vojenské službě. Ten se v listopadu 1938 přesunul do Kralup nad Vltavou, jeho činnost postupně zanikla.

Československé letectvo mělo po ztrátě odstoupeného území náhle velký počet letounů,

²¹⁸ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 213/ 1938

²¹⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 222/ 1938

kteře již nepotřebovalo ani k vřcviķu, ani k bojovř sluřbř. Ministerstvo nřrodní obrany, leteckř odbor, proto rozhodlo o vřřazenř zastaralř typř Aero A 11, Ab 11, Ab 111, Letov ř 16, řb 16, ř 16R a A 230. Stroje v dobrřm technickřm stavu zřstaly v provozu a MNO jednalo o jejich odprodeji do zahraničř. Stroje s malřm pořtem hodin do revize, opotřebenř a seřlř nebo řasto poruchovř nařřidilo ihned zruřit. U strojř, kteře zřstaly ve sluřbř, byl vydřn zřkaz jejich vřřších oprav v přřpadř pořškození nebo technickř zřvady. Přesto ře jde o skutečně zastaralř typy v roce 1938 se jeřřtř podřlely na vřcviķu osřdek.²²⁰

Lectvo na podzim 1938 prochřzelo celkovou reorganizaci a zmenřovřnřm. Netřkalo se to jednotlivřch bojovřch řtvarř, ale vřřřich velitelskřch řtvarř. Armřda takř přřřla o řadu svřch letiřř v zabranřm řzemř. K 5. prosinci 1938 byla zruřena vojenská sprřva nad letiřřem Chust. Vojenřtř piloti dostali zřkaz zde přřstřvat, letiřř nebylo obsazeno personřlem.²²¹

5. listopadu 1938 je opřt zaveden břřnř režim vychřzek muřřstva, propustek a dovolenřch. V listopadovřch rozkazech se střle objevuje udřlení velkřho mnořřtvi dovolenek (ař třicetidennřch) pro poddřstojnřky a vojřny v zřloze.

Rozkaz velitele leteckř brigřdy nařřzoval od 11. listopadu 1938 zasypat vřechny ochrannř zřkopy na letiřři vyjma zřkopř na cvičiřři Cvičnř letky LP 6 a obrannřho zřkopu u leteckřho majřku. Zасыpřnř zřkopř provedly letky, kteře je vyhloubily, přřce řřidř velitel Nřhradnř letky LP 4 a kontrolu provřdř Sprřva letiřř řtvar 30/ I.²²²

Rodiny mobilizovanřch vojřkř přřřly o vřřznamnř zdroj přřjmu, proto jim byl vyplřcen sociřlnř vyřřivovřcř přřpřevек. Zemskř vyřřivovřcř komise v Praze zakřzala plořnř vyplřcenř tohoto přřpřevku k 31. řřjnu 1938 v mylnřm domnřnř, ře demobilizace byla ukončena.

U vojenskřch plukř ale střle slouřřilo velké mnořřtvi zřlořnřkř potřebnřch přř odsunu střtnřho a vojenskřho majetku. Proto velitelstvř I. sboru vydalo rozkaz ř.j. 152.179/ dopl. 1938, kteřř nabřdal zřlořnřky v dosud řinnř sluřbř, aby si podali přřsemnou řřadost. Vyřřivovřcř přřpřevек jejich rodinřm pak byl znovu vyplřcen.²²³

²²⁰ Vřřnos MNO ř.j. 18.257 – III/ 3. oddřl. 1938, dřle Dennř rozkaz Leteckřho pluku 4 řřslo 213/ 1938

²²¹ Dennř rozkaz Leteckřho pluku 4 řřslo 236/ 1938.

²²² Dennř rozkaz Leteckřho pluku 4 řřslo 219/ 1938.

²²³ Dennř rozkaz Leteckřho pluku 4 řřslo 226/ 1938.

Při studiu archivních materiálů jsem objevil dosud opomíjenou skutečnost, spojenou se záborem pohraničních oblastí republiky. Československo přišlo nejen o velkou plochu zemědělské půdy, ale v odstoupených krajích byla také většina ovocných sadů, zásobujících zbytek země. Některý z úředníků vlády generála Syrového si tento fakt uvědomil a v listopadu 1938 vznikla vládní iniciativa k výsadbě nových ovocných sadů a využití volných ploch. Výzvu ministerského předsedy vyslyšelo i velení Leteckého pluku 4 a správy letiště Kbely a pověřilo vojenské zátiší k provedení výsadby. Nejprve bylo třeba vybrat vhodnou plochu k výsadbě ovocného sadu. Byl vybrán nevyužitý prostor v západní části letiště okolo leteckého majáku a vodárenské věže. Následně bylo třeba vyřešit problém s financováním nákupu sazenic. Protože vojenské zátiší nemělo tyto finanční prostředky k dispozici, vyhlásilo dobrovolnou sbírku u pluku. Cena jedné sazenice byla stanovena na 10 Kč. K akci se přihlásily všechny jednotky Leteckého pluku 4, Leteckého pluku 1 a 6, Správy letiště 30/ I a Správy budov 29/ I.²²⁴

Po zakoupení prvních sazenic proběhlo jejich slavnostní vysazení u vodárenské věže. V denním rozkazu číslo 236/ 1938 z 6. 12. 1938 je celkové vyhodnocení akce Stromky. U LP 4 se vybralo 2 728.65 Kč. Za tento obnos zakoupila Správa letiště a vojenské zátiší 322 sazenic (třešně a višně za cenu 7.25 Kč/ kus), opěrné kůly (1.20 Kč za kus) a za zbývající částku 7.75 Kč vyvazovací materiál. Vyúčtování armáda uměla dobře. Vysazené stromky byly opatřeny cedulkami s označením letky, která na jejich zakoupení přispěla.

Finanční sbírka na nákup dalších sazenic pokračovala až do 5. března 1939. Letiště Kbely mohlo osázet svou plochu celkem 3000 ovocných stromů.

Koncem roku 1938 sloužil v armádě ještě stále odvodový ročník 1935 – muži, kteří odsloužili tříletou vojenskou službu. 16. prosince 1938 byli propuštěni do zálohy. Po jejich odchodu do civilu přibývaly žádosti o předčasné propuštění také u odvodového ročníku 1936. Velitelství I. sboru ale tyto žádosti odmítlo jako bezpředmětné. V závažných případech umožnilo pouze čerpání zvláštní dovolené.²²⁵ Ročníku 1936 skončila základní služba 30. září 1938 ale vzhledem k mobilizačním opatřením jim byla služba prodloužena. Ministerstvo národní obrany také koncem roku 1938 rozhodlo o prodloužení reversálních závazků délesloužících, kteří mají domovskou příslušnost nebo trvalé bydliště na území odstoupeném Maďarsku a Polsku.

²²⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 218/ 1938.

²²⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 247/ 1938.

Tato okolnost ještě nemusí znamenat změnu státního občanství. Pokud se délesloužící stali cizími státními příslušníky na základě mezistátních dohod, musí si sami zažádat o československé občanství. Když tak neučiní v předepsané lhůtě, budou propuštěni z branné moci jako cizí státní příslušníci podle platných vojenských předpisů.²²⁶

V lednu 1939 požadovalo Polské velvyslanectví, aby byly z československé armády propuštěny všechny osoby s domovským právem nebo trvale usedlé na území odstoupeném Polské republice (jednalo se hlavně o vojáky ze Slovenska) a aby byly ihned vráceny dopravní prostředky majitelům žijícím na tomto území. MNO nařídilo příslušné osoby propustit, pokud o to zažádají a vrátit dopravní prostředky, pokud tak nebylo již učiněno podle výnosu MNO č.j. 4778 Dův. – hl.št./ 1. odděl. 1938 a 5925 Mob. – hl.št., 1. odděl, 1938.

Na podzim 1938 se také řešil spor, zda letky dislokované na Slovensku podléhaly mobilizačním opatřením ze září 1938. Velitelství 1. letecké divize rozhodlo rozkazem z 6. prosince 1938 – letky byly součástí mobilizace, protože spadaly pod armádu v poli. V prosinci se projednávaly případy vojáků německé národnosti, kteří byli uvolněni na zvláštní dovolenou ke svým rodinám do Sudet a k útvarům se již nevrátili. Jejich útvary je nadále vedly jako vojenské zběhy. Rozkaz I. sboru č. 64/ 1938 určuje, že se nejedná o zběhy ale o cizí státní příslušníky, pokud měli adresu trvalého bydliště na odstoupeném území. Dnem ukončení jejich dovolené musí být vedeni jako propuštění z vojenské služby.²²⁷ Těchto případů byl pravděpodobně velký počet a nejednalo se pouze o vojáky německé národnosti (polské, maďarské), ale i Čechy.

26. ledna 1939 Ministerstvo národní obrany vydalo svůj výnos MNO č.j. 32.953 – I/ 3. odděl. 1939, ve kterém se uvádí – vojenské osoby v prezenční službě a záloze, které dostaly dovolenku na odstoupené území a které se z této dovolenky nevrátily z různých příčin, jsou dnem uplynutí této dovolené přeloženy do poměru mimo činnou službu (trvalá dovolená nebo záloha). Podmínkou je příslušnost domovským právem nebo adresa na zabraném území. Pokud byly tyto osoby prohlášeny za zběhy je třeba toto opatření zrušit a eventuelně odvolat trestní oznámení.²²⁸

V prosinci byl omezen letecký provoz na minimum. Plocha letiště Kbely utrpěla velké poškození od letadel, proto Správa letiště útvar 30/ I začal s opravami travnatých ploch a obnovou drnů. Ty se odebíraly na nevyužívaných krajích letiště před důkladným

²²⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 5/ 1939

²²⁷ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 5/ 1939

²²⁸ Rozkaz velitele I. sboru č. 8/ 1939, Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 36/ 1939

zpevněním podkladové plochy. Na jaře se pak provádělo osetí. Travnatá letiště musela být soběstačná.

Blížil se konec roku a vánoční svátky. Republika se vzpamatovala z šoku Mnichovské dohody, lidé řešili běžné životní starosti. Velitel letecké brigády brig.gen. Karel Procházka popřál všem příslušníkům brigády pěkné svátky a vyzval k upuštění od projevů radosti. Podobně se vyjádřil i velitel posádky Velká Praha brig.gen Jaroslav Červinka. Armáda skutečně neměla důvod k oslavám. Rok 1939 začínal velkými obavami a nejistotou.

V lednu 1939 zařídila odbočka Svazu československých důstojníků²²⁹ obchodní kurzy účetnictví, těsnopisu a psaní na stroji. Předpokládalo se rozpouštění důstojnického sboru a Svaz se snažil pomoci svým členům s přechodem do civilního života.²³⁰

Koncem února 1939 k LP 4 nastoupilo 39 nových pilotů po obnovovacím výcviku, odvodový ročník 1938 – mobilizační.

Během února 1939 u pluku proběhla řada slavností k odchodu ročníku 1936 do zálohy (při odchodech starších ročníků taková sláva nikdy nebyla). Armáda chtěla poděkovat za jejich prodlouženou službu při obraně země. 24. února 1939 se konala oslava v Sokolovně Kbely za účasti velitele letecké brigády.²³¹

I v období tzv. druhé republiky armáda plnila svůj úkol obrany zbytku republiky.

Po uklidnění situace se záložníky proběhlo další povolání nováčků k výcviku ve dnech 28. února až 2. března 1939.

1. března 1939 bylo u pluku prezentováno 361 nováčků povolanců a dobrovolníků. Předsedou odvodové komise na letišti Kbely byl kpt.let. František Korčák, u perutě III/ 4 v Pardubicích bylo přijetí nováčků v režii velitele perutě. Byl to poslední povolaný ročník československé armády a vojáci ročníky 1939 měli nejkratší vojenskou službu. Bohužel na ně připadl smutný úkol podílet se na likvidaci armády.

Denní rozkazy zdůrazňují právě dobrovolníky. Jednalo se o osoby, které se hlásily do armády z důvodů existenčního zajištění. Po vykonání základního výcviku žádaly o podepsání dlouhodobého závazku.

²²⁹ Svaz čs. důstojníků byla nezávislá organizace zastupující zájmy důstojníků armády vůči nadřízeným orgánům a MNO. Z dnešního pohledu se jednalo o odborovou organizaci v armádě. Podobně existoval i svaz rotmistrů.

²³⁰ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 242/ 1938.

²³¹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 36/ 1939.

V Denním rozkaze číslo 39/ 1939 je uveden kompletní seznam vojáků propouštěného ročníku 1936. Všem bylo uděleno pochvalné uznání velitele pluku za výkon služby během září 1938.

Odchodem ročníku 1936 do zálohy se u Leteckého pluku 4 výrazně zmenšil stav mužstva. Projevilo se to ve změnách v obsazování strážní služby, pomocného leteckého personálu a důstojnických pomocníků.

S jarem přišly obvyklé problémy polních letišť. Slovenská letiště byla vyřazena z provozu kvůli tání sněhu a rozmoklé ploše, podobně v Čechách letiště Milovice nebo Vysoké Mýto. Tam, kde plocha již vyschla, letištní útvary zahájily práce na opravách travnatých ploch. Ve větší míře se prováděla meliorace přistávacích ploch právě kvůli zabránění častého podmáčení.

V březnu se v armádě projevila špatná finanční situace státu. Velitel LP 4 plk.let. Ladislav Syka vyhlásil opatření k úsporám materiálu a to včetně stejnokrojů a jejich součástí. Ve skladech byl nedostatek materiálu, látek a celých uniforem. Vojáci se vybízeli k větší péči a opatrnosti při zaměstnání a sami si museli opravovat poškozené výstrojní součásti.

Personální situace u leteckých jednotek byla špatná. Například u bombardovacích pluků byl nedostatek pilotů. Proto MNO žádalo stíhací piloty o převelení k výcviku na vícemístné letouny. Podmínkou byla hodnost rotmistra, zařazení polní letec a absolvovaný výcvik v létání podle přístrojů.²³² K tomu již nepochybně nedošlo.

O chystaném obsazení Česko – Slovenska mělo Ministerstvo národní obrany jistě své informace. Jednotky ale pracovaly podle běžných režimů a nebyla přijata žádná opatření k zabránění vstupu německých vojsk.

Denní rozkaz LP 4 ze dne 14. března 1939 se nevymyká z běžného dne. Určuje tělovýchovu výkonných letců pluku v lázních AXA v Praze na dopoledne 15. března 1939.

Teprve s příchodem jednotek Luftwaffe a Wehrmachtu na letiště Kbely a do kbelských kasáren se situace mění. 15. března 1939 byl u pluku vydán rozkaz číslo 53. V něm jsou citována první opatření podle rozkazu velitele letecké brigády č. 6/ 1939 článek 1, 2 a 5:

- doba zaměstnání určená denním řádem zůstává beze změn. Výcvik nováčků probíhá beze zbraní
- starší ročníky mužstva pomáhají s přesunem materiálu do skladů
- přísný zákaz létání
- veškeré střelivo a střelné zbraně uskladnit u letek
- strážníci nastupují podle denního rozkazu se zbraní, ale bez střeliva

²³² Výnos MNO č.j. 1755 Dův. III/ 1. odděl. 1939, dále Denní rozkaz Leteckého pluku číslo 51/ 1939

- pro styk s velitelem říšských leteckých sil v Praze byl určen pplk.let. Karel Müller. Článek 3 rozkazu velitele brigády obecně formuluje pravidla styku s příslušníky říšské branné moci: „*Očekávám, že chování všech důstojníků, rotmistrů i mužstva vůči členům říšské armády bude po všech stránkách vzorné. Nařizuji zdravení členů říšské armády podle našich předpisů.*“²³³

Na letišti Kbely dochází k organizačním změnám. Prvním německým velitelem letiště byl gen. Kotz. 20. března 1939 odešel na velitelství německé posádky a od 23. 3. 1939 velel letišti Maj Kraus (kancelář v pavilonu I). Na správě kasárenských budov se podílel velitel jedné perutě Luftwaffe Obst Körner (pavilon III).²³⁴ Od 28. března 1939 byl nejvyšším velitelem letiště Kbely Obst Seywald.

Velitel kasáren Kbely vydal zákaz vycházek od 15. března. Do 17. března se na velitelství pluku měli hlásit mladší důstojníci s dobrou znalostí němčiny. Je zrušena funkce startéra na letišti Kbely. Na žádost německého velitele letiště je vydán zákaz zaměstnání v hangárech. Hangáry jsou uzamčeny a mužstvo se zdržuje pouze na ubikacích, kde provádí úklid. Výcvik nováčků pokračuje pouze teoreticky na ubikacích. Ranní tělocvik mužstva je beze změn. Výkonní letci a mechanici, pokud nemají určené jiné zaměstnání, věnují se tělovýchově a hřím.²³⁵

V denním rozkaze číslo 54/ 1939 je zaznamenán pravděpodobně poslední let u Leteckého pluku 4 – 8. března 1939 přelétl rtm.let. Josef Hemerka letoun Avia Ba 122.22 k neuvedené jednotce. Po tomto dni již není uveden žádný let ze Kbel. Během druhé poloviny března 1939 výkonnou správu nad československou armádou přebírá říšská branná moc. Na rozkaz říšskoněmeckého velitelství a se souhlasem Ministerstva národní obrany je nařizováno ihned propustit mužstvo ročníku 1918 (přechází se z modelu odvodových ročníků na model ročníků narození, podle německého systému) a připravit urychlené propuštění ročníku 1917.

Největším problémem podle archivních dokumentů bylo předávání vojenského materiálu. Československé armádní složky trvaly na precizní dokumentaci předávaného materiálu a požadovaly písemná potvrzení od zástupců říšské armády. V prvních dnech ale docházelo k častému otvírání skladů a hangárů Němci ze zvědavosti a později čs. vojenské orgány nechtěly nést zodpovědnost za chybějící materiál.

²³³ Rozkaz velitele letecké brigády č. 6/ 1939 článek 3. Dále Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 53/ 1939

²³⁴ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 59/ 1939

²³⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 54/ 1939

20. března 1939 vydal velitel letecké brigády rozkaz č. 7/ 1939, kde v článku 1 zavádí prozatímní pravidla:

– předávat jednotlivé položky přesně podle seznamů. Pokud to německý orgán nechce akceptovat, ať podepíše potvrzení a sklad převezme jako celek.

- pokud byl již sklad otevřen říšskými příslušníky, necht' je sepsán pouze protokol o předání zbytku materiálu.

Tajné a mobilizační plány, pokud je bude říšská správa vyžadovat, mají být odevzdány proti potvrzení.²³⁶

Němečtí vojáci si počínali jako vítězové ale jejich německá důslednost zatím nedorazila s nimi.

Československá vojenská správa požadovala vyhotovení dvojmo předávacích protokolů k vojenskému materiálu. Jeden protokol měl být předán říšské správě, druhý zůstal u předávající jednotky. Dále bylo nařízeno archivovat inventáře. O trvalém uložení dokumentů bude rozhodnuto později. Předávání materiálu se týkalo i důstojnických a rotmistrovských jídelen, tedy pokud šlo o státní majetek. Plukovní prapory a standarty zůstávají u útvarů, později jsou soustředěny v Památníku osvobození.²³⁷

Velitelství brigády požadovalo důslednou evidenci vojenských gážístů, dělesloužících a civilních zaměstnanců a to včetně osob navrávších se ze Slovenska či Zakarpatské Ukrajiny. K 1. dubnu 1939 jim byla řádně vyplacena gáže.

Velitel letecké brigády také rozhodl o dalším pokračování leteckých kursů a vojenských škol. Vyučování ve školním roce 1938/ 1939 se ihned zastavuje, frekventanti se vrátí ke svým kmenovým jednotkám. Pokud se jedná o jednotky na Slovensku či Zakarpatské Ukrajině, zůstanou prozatím v učilišti a vojenská správa rozhodne o jejich dalším zařazení. Jediná vojenská škola, která nebyla zrušena a pokračovala ve výuce, byla Státní vojenské reformní reálné gymnázium v Hranicích.²³⁸

Dosavadní velitel posádky Velké Prahy koncem března 1939 řešil pracovní zařazení mužstva odvodového ročníku 1937 (ročník 1917, který Němci požadovali okamžitě propustit z armády) do civilního života, hlavně v otázce pracovního zařazení. Byly pořízeny seznamy mužstva a vojáci byli dotázáni, zda mohou pracovat mimo území Protektorátu.²³⁹

²³⁶ Výnos MNO č.j. 386 hl.št./ 1. odděl. 1939

²³⁷ Rozkaz velitele letecké brigády č.j. 337/ 1939, dále Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 57/ 1939

²³⁸ Rozkaz velitele letecké brigády č.j. 337/ 1939

²³⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 56/ 1939

Odvodový ročník 1938 byl propuštěn v armádních uniformách. Vojáci si nestačili zajistit civilní oděv z domova a byli vyzváni, aby následně uniformy vrátili k útvaru. Odvodový ročník 1937 si měl civilní oděv zajistit. Těmto mužům armáda uniformy neposkytla.²⁴⁰

V březnu 1939 byl zřízen Vojenský účetní a censurní úřad v Praze Dejvicích (dále VÚCÚ, censurní – pravděpodobně od slova census). Zde se měli hlásit důstojníci, rotmistři, dělesloužící poddůstojníci a občanští zaměstnanci vracející se ze Slovenska a Zakarpatské Ukrajiny, pokud chtějí zůstat pobytem v Praze. Úřad jim vyřídil doklady a domovské přihlášení. Ti, kteří Prahu opouští a pokračují do místa svého bydliště pak na nejbližším posádkovém velitelství odevzdají své doklady, které velitelství odešle za ně na VÚCÚ.²⁴¹

Organizačním problémem pro MNO byl přesun českých vojáků ze Slovenského štátu a Zakarpatské Ukrajiny. Ministerstvo národní obrany požádalo Ministerstvo dopravy o prominutí poplatků za železniční dopravu pro vojenské gážisty a zaměstnance vojenské správy, stěhující se ze Slovenska. Vojáci museli v řadě případů platit dopravu majetku ze svých prostředků. MNO žádalo, aby veškeré výdaje s tím spojené šly na vrub vojenské správy. Současně žádá MNO místní samosprávy, aby vyšly vstříc vojenským osobám a poskytly jim ubytování nebo prostory k úschově jejich majetku. Ministerstvo zřídilo v Bratislavě svou kancelář, přes kterou procházeli vojenští gážisté ze Slovenska do Protektorátu. Zde dostali dokumenty podobné rozkazům k převelení k jinému útvaru. S těmi se pak hlásí u VÚCÚ.

Výnos MNO č.j. 23.521 . III/ 1. odděl. 1939 propouští ihned dělesloužící poddůstojníky (kteří o to požádají a již si našli práci v civilním sektoru) z další dobrovolnické služby. Všem byly odpuštěny veškeré závazky.

Další výnos MNO č.j. 23.532 – III/ 4. odděl. 1939 datovaný 27. března 1939 konečně přesně určuje předávání materiálu říšskoněmecké správě, vedení předávací dokumentace a řešení případných problémů s německými orgány.

Konečně také německá strana projevila zájem o svízelnou personální situaci v československé armádě. 22. března 1939 byla vytvořena při vrchním velitelství říšské branné moci zvláštní pracovní složka Heeresgruppenkommando 3 Prag, která měla zajistit příští použití a zaopatření vojenských osob z povolání, včetně civilních

²⁴⁰ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 59/ 1939

²⁴¹ tamtéž

zaměstnanců.²⁴² Německá strana chtěla pravděpodobně podchytit piloty a letecké specialisty pro jejich další využití v leteckém průmyslu. S tím souvisí i výzva velitele Leteckého pluku 4 ze dne 27. března 1939 pro piloty pluku, kteří se přihlásili do služby v německém letectvu, aby se 28. března hlásili na MNO u přednosta osobní skupiny.²⁴³

Jeden z posledních rozkazů posádkového velitele Velké Prahy nabádal k povinnosti zdravit hrob Neznámého vojína a povinnosti vzájemného zdravení s příslušníky říšskoněmecké armády.²⁴⁴

Koncem března došel i Letecký pluk 4 ke své likvidaci. Do 22. března si všichni příslušníci pluku, kteří měli své cestovní pasy uložené na velitelství, musí tyto vyzvednout.

28. března 1939 byl na rozkaz německého velitele zakázán vstup československým vojákům na letiště Kbely.²⁴⁵ Němci zatím nemohli vydávat rozkazy přímo, obraceli se na velitelství letecké brigády. To bylo stále nadřízeným orgánem Leteckého pluku 4. Pplk.let. Josef Heřmanský byl jmenován předsedou likvidační komise pluku. Kancelář měl na obecním úřadě Kbely a dostal za úkol likvidaci finančních fondů pluku.

Byly vyhotoveny seznamy soukromých adres všech důstojníků, rotmistrů a délesloužících poddůstojníků. Seznamy byly namnoženy a každý z osob na seznamu dostal jednu kopii. Předávací protokoly na letecký materiál a seznamy osob s absolvovaným výcvikem jsou uloženy do beden a uskladněny na letišti. V té době mohl pluk ještě disponovat automobilní technikou. Dopravní četa i jednotlivé letky si ponechaly svá vozidla, kromě prostředků určených k leteckému provozu (cisterny, bateriové vozíky, atd.).²⁴⁶

24. března 1939 bylo osm vojáků Letky 50, 42, Technické a Náhradní povýšeno na svobodníky. O den později, 25. března, jmenoval velitel pluku 29 pilotů polními letci a 13 letců polními pozorovateli.²⁴⁷

Do všeho zmatku s likvidací československé armády vstupuje v neděli 26. března 1939 v platnost nový dopravní řád. „*Tímto dnem v 03.00 hod. bude se choditi a jezdit vpravo.*“²⁴⁸

²⁴² Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 62/ 1939

²⁴³ tamtéž

²⁴⁴ Rozkaz PVVP č. 62/ 1939

²⁴⁵ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 63/ 1939

²⁴⁶ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 59/ 1939

²⁴⁷ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 60/ 1939 a 61/ 1939

²⁴⁸ Rozkaz PVVP č. 62/ 1939 čl. 6

25. a 26. března 1939 pluk stále stavěl do služeb dozorčího důstojníka pluku, dozorčího důstojníka u pobočníka a dozorčího rotmistra.

Technická letka ponechala v aktivní službě tři řidiče motorových vozidel a jednotlivé letky pouze nejnútnejší počet mužstva, potřebný k odevzdání zbývajících materiálů.

Po odchodu ročníku 1937 do civilu byly zlikvidovány ubikace v obci Kbely – kasárna TGM. Prostory předány německé správě. Každý příslušník pluku měl nárok na zvláštní dovolenou 28 dní k vyhledání zaměstnání.²⁴⁹

30. března 1939 velitel Leteckého pluku 4 plk.let. Ladislav Syka poděkoval všem propouštěným vojákům za vzorný a příkladný výkon služby. Následovalo rozloučení s důstojnickým sborem – 3. dubna 1939 – a shromáždění velitelů letek a perutí.

Likvidace perutě III/ 4 není v plukovních rozkazech vůbec zachycena. Probíhala pravděpodobně v režii likvidace celého pardubického letiště.

Od 3. do 15. dubna denní rozkazy pluku nebyly vydávány. Skončilo stavění do stráží i další služby, ve Kbelech zůstal pouze zredukovaný štáb pluku. Je zaznamenáno rozprodání zařízení důstojnické jídelny mezi zbývajících příslušníky pluku. Koncem dubna velitel pluku uděluje poslední existenční dovolené, jako jinou formu odchodu do civilu.

Poslední denní rozkaz Leteckého pluku 4, který je uložen v Ústředním vojenském archivu, je rozkaz číslo 85/ 1939 ze dne 29. dubna 1939. Tento den se dá se vši jistotou počítat za datum zániku Leteckého pluku 4.

²⁴⁹ Denní rozkaz Leteckého pluku 4 číslo 63/ 1939

Závěr

Historii letectví v období II. světové války se zabývám téměř celý život a bylo mým námětem i v případě Bakalářské práce. Zde, v Diplomové práci, jsem se zaměřil na období starší, tedy dobu třicátých let s vyústěním do kritické doby Mnichova. Z velkého rozsahu tématu jsem si vybral pouze malou část vojenské historie, tedy jednu leteckou jednotku a období let 1938 až 1939. Za cíl výzkumu jsem si určil proniknout více do hloubky, zdůraznit detaily a popsat události, ke kterým docházelo u armádní jednotky velikosti leteckého pluku. Z archivních materiálů jsem získal podklady, které by se do práce širšího záběru nehodily. Ve své diplomové práci jsem na jejich základě postavil odborný text. Pokusil jsem se napsat práci zajímavou z pohledu odborného a historického ale současně i srozumitelnou a čtivou. Nechtěl jsem text příliš zatěžovat statistickými výčty, proto jsem k větší srozumitelnosti k práci připojil několik příloh. Za cíl své diplomové práce jsem si stanovil podrobnou dokumentaci historie Leteckého pluku 4 v dobách krizového vývoje Československa v letech 1938 a 1939 na základě studia archivních dokumentů ve Vojenském ústředním archivu. Kromě celé řady dokumentů, které jsou archivně zpracované a historiky využívané, jsem již dříve narazil na archiválie, které zatím přístupné nejsou. Jedná se o dokumentaci Hlavního štábu armády, 3. oddělení. Pro mou práci pak byly základním zdrojem denní rozkazy Leteckého pluku 4 a Kasárenské rozkazy letiště Praha Kbely. Tyto dokumenty nejsou využívány a běžně se nepůjčují. Proto nejsou v literatuře často citovány. Pravděpodobně je to také způsobeno velkým objemem informací, které obsahují a které musí historik nejprve zpracovat. Z těchto důvodů se domnívám, že jsem byl jedním z prvních, kdo dokumenty podrobil důkladnému studiu. Přípravné práce vyžadovaly podrobné studium nejen tehdejší letecké techniky, organizace letectva a armády obecně, ale také dobových reálií, názvosloví a terminologie. Po vytvoření základní osnovy práce jsem doplňoval a srovnával údaje s informacemi publikovanými v literatuře a odborných periodikách.

Výsledek mého bádání v archiváliích je zaznamenán v této diplomové práci. Díky podrobnému zpracování dokumentů jsem objevil a popsal řadu událostí, dnes zapomenutých, které provázeli dění v letech 1938 a 1939. Nejen v československém letectvu, potažmo armádě, ale i ve společnosti a republice. Skutečnosti, které již byly popsány v odborných pracích, jsem mohl popsat podrobněji a s většími detaily. Nebylo

mým cílem objevit nové a převratné informace o mobilizaci 1938, to už asi dnes není ani možné. Chtěl jsem doplnit obecně známé věci o větší podrobnosti. Popsal jsem například finanční sbírku na nákup zbraní pro republiku, konkrétní částky, kterými přispívaly jednotlivé letky Leteckého pluku 4. Velice zajímavou kapitolou a dnes již zcela zapomenutou, byla organizovaná výsadba ovocných stromů na pozemcích československé armády po ztrátě příhraničního území v říjnu 1938. Z dokumentů jsem popsal finanční obnosy, které byly mezi vojáky vybrány na nákup sazenic. Jsou to pouze okrajové záležitosti, ale doplňují hlavní dějinné události této doby. Právě tyto informace mě nejvíce zaujali a spolu s podrobnou dokumentací techniky a příslušníků pluku byly cílem mého bádání. Z toho důvodu jsem si také na začátku práce zadal pouze malou časovou etapu a menší cílovou jednotku. Vzhledem k zjištěným informacím a doufám i správné metodologii práce jsem stanovený úkol splnil. V tom považuji svou práci za přínosnou a úkol, který jsem si stanovil na počátku, za splněný.

Během přípravných prací jsem se naučil pracovat s velkým objemem informací, třídil je a vybírat to podstatné. Tuto zkušenost bych rád využil i v další činnosti. Ve fondech Vojenského archivu jsou uloženy materiály, které se týkají konkrétních událostí během částečné mobilizace či likvidace československého letectva na jaře 1939. Jejich zpracování je pro mě výzvou. Vytvořil jsem si poměrně rozsáhlý archiv fotokopií dokumentů, který jsem již nevyužil ke své práci, neboť se jednalo o jinou časovou epochu. V budoucnu bych rád zpracoval celou historii Leteckého pluku 4 v podobném měřítku na základě těchto dokumentů či detailně zdokumentoval nasazení letectva v říjnové mobilizaci 1938. Nových studií s tématem vojenského letectva před II. světovou válkou není mnoho a patří neprávem k okrajovým tématům. Nedělám si ambice, že má diplomová práce tento fakt změní. Pro mě osobně je důležité, že jsem zvládl zpracování takového typu archiválií a naučil se napsat studii, v níž tyto informace zúročím. A to byl další cíl mé historické práce.

Seznam použitých pramenů a literatury

Prameny

A) archivní

Vojenský ústřední archiv Praha - Ruzyně,

- fond MNO, hlavní štáb, 1. oddělení organizační, časový rozsah 1919 až 1939

- fond MNO, hlavní štáb, operační oddělení, časový rozsah 1919 – 1939

- fond Letecká brigáda

- nezpracované archiválie z MNO, hlavní štáb, 3. oddělení

Vojenský historický ústav,

- archiv řada C kroniky a alba, fond č. 242, Letecký pluk 4 kronika 1929 – 1937 +
koncept 1936 – 1938.

- archiv řada C kroniky a alba, fond č. 278, Hlavní letecký sklad, kronika 1918 – 1937 +
koncept 1938

Národní archiv, Sběrka staničních kronik 1902 – 1961, číslo sbírky 814, číslo pomůcky
1685 - Čakovice 1918 - 1948, inventární číslo 155, karton 11;

- Čelákovice 1918 – 1950, inventární číslo 162, karton 11;

- Český Brod 1918 – 1952, inventární číslo 190, karton 11;

Státní okresní archiv Praha – východ,

- fond Archiv města Čelákovice 1366 – 1945, NAD 151, městská kronika 1836 – 1939

- fond Archiv obce Mstětice, NAD 384, kronika obce Mstětice 1924 – 1958

Literatura odborná:

BÍLÝ M., *Avia B- 35, B- 138*, Praha, 2003;

BÍLÝ M., VRANÝ J., *Avia B- 535*, Praha, 2008;

CEDRYCH M. R., NACHTMAN L., *ŠKODA - auta známá i neznámá*. Praha, 2007

DOUBEK O., *Ikarové bez legend a bájí*, Praha, 1988;

DUDA Z. M., *Velitel stíhacího letectva*, Praha, 2005;

DUDÁČEK L., *Dopravní letiště Prahy 1918-1946*, Praha 1998;

EMMERT F., *Mobilizace 1938. Chtěli jsme se bránit !*, Brno, 2015;

FAJTL F., *Vzpomínky na padlé kamarády*, Praha, 1980;

FIEDLER J., *Na zrazeném nebi*, Praha, 2015;

FIEDLER J., SLUKA V., *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938*, Praha, 2006;

FLAJŠMAN M., Josef ŠTEKL J., *Hydrometeorologická služba armády České republiky v období 1918 – 2009*, Praha, 2009;

FOJTÍK J., *Policejní letadla*, Praha, 2010;

GEBHART J., KUKLÍK J., *Velké dějiny zemí Koruny české, svazek XVa*, Litomyšl, 2006;

- GEBHART J., KUKLÍK J., *Velké dějiny zemí Koruny české*, svazek XVb, Litomyšl, 2007;
- JOHN M., *Československé letectvo v roce 1938*, Beroun, 1996;
- JOHN M., *Nacistické přípravy na přepadení ČSR*, Bruntál, 1988;
- JOHN M., *Září 1938*, I. – II. díl, Brno, 1997;
- JOHN M., *Září 1938. Role a postoje spojenců.*, Olomouc, 2000;
- KAUCKÝ F., *Gentleman nebezpečných nocí*, Praha, 1992;
- KVAČEK R., CHALUPA A., HEYDUK M., *Československý rok 1938*, Praha, 1988;
- LOUCKÝ F., *Mnozí nedoletěli*, Praha, 1989;
- MATĚJÍČEK L., *Chebská křídla. Příběh historicky prvního letiště v českých zemích a nacistické továrny*, Cheb 2006;
- MINAŘÍK P., ŠRÁMEK P., *Československé vojenské letectvo v době vyvrcholení mnichovské krize*, Cheb 2006;
- NĚMEČEK V., *Československá letadla sv. 1, 1918-1945*, Praha 1983;
- NĚMEČEK V., *Vojenská letadla*, Praha, 1989;
- PLAVEC M., *Bomby pod Řípem*, Cheb 2008;
- PLAVEC M., *Zmizelá Praha. Letiště a letadla*. Praha, Litomyšl, 2013;
- PLAVEC M. – VOJTÁŠEK F. – KAŠŠÁK P., *Praha v plamenech. Nálety na hlavní město za druhé světové války*, Cheb 2008;
- PYTA W., *Hitler der Künstler als Politiker und Feldherr*, Mnichov, 2015;
- RAJLICH J., *Na nebi sladké Francie*, Praha, 2003;
- RAJLICH J., *Na nebi hrdého Albionu, sv. 1*, Praha, 1999;

- RAJLICH J., *Na nebi hrdého Albionu, sv. 2*, Cheb, 2001;
- RAJLICH J., *Na nebi hrdého Albionu, sv. 4*, Cheb, 2002;
- RAJLICH J., *Stíhači nad Kanálem*, Praha, 2003;
- RAJLICH J., *Generál Alexander Hess*, Nevojice, 2018;
- RAJLICH J., *Jediný československý maršál*, Brno, 2002;
- RAJLICH J., *Josef František*, Cheb, 2010;
- REŽŇÁK L., *Stříbrný tryskáč MiG-15. Proudové začátky čs. letectva 1950-1957*, Cheb 2012;
- REŽŇÁK L., *Ocelový hřebec MiG-19 a československé letectvo 1958-1972*, Cheb 2008;
- ŠOREL V., *Letadla československých pilotů*, Praha, 1986;
- SPREMO M., *Atlas našich automobilů sv. 3 1929 – 1936*, Praha, 1989;
- STEHLÍK E., *Srdce armády. Generální štáb 1919 – 2009*, Praha, 2009;
- STRAKA K., *Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932 – 1939*, Praha, 2007;
- STRAKA K., *Vojáci, politici a diplomaté. Československá vojenská delegace na jednáních mezinárodního výboru v Berlíně a odstoupení českého pohraničí v říjnu 1938*, Praha 2008;
- VRANÝ J., HURT Z., *Ilustrovaná historie letectví. Mikojan MiG-17, Hawker Hurricane Mk.I, Spad S VII,XII,XIII*, Praha, 1989;
- VRANÝ J., *Ilustrovaná historie letectví. Letov Š-328, Bristol Beaufighter, Mikojan MiG-19*, Praha, 1991;
- ZAVADIL R., *Vojenské automobily Tatra v letech 1918 až 1945: nákladní a speciální automobily*, Nevojice, 2008;

Publikace a periodika:

- BŘACH R., *Spojenecká smlouva mezi československem a Francií z 25. ledna 1924 a garanční smlouva Československo- francouzská z 16. října 1925*, Historie a Vojenství č. 6, 1994;
- SLUKA V., *Československá armáda v letech III (1935 – 1939)*, Historie a vojenství č. 1, 1996;
- FIEDLER J., FRANCEV V., STEHLÍK E., *Mobilizovaná československá armáda – iluze a realita*, Historie a vojenství č. 2, 1996;
- MINAŘÍK P., ŠRÁMEK P., *Dokumenty československé armády z podzimu 1938 I.*, Historie a vojenství č. 5, 1996;
- MINAŘÍK P., ŠRÁMEK P., *Dokumenty československé armády z podzimu 1938 II.*, Historie a vojenství č. 1, 1997;
- MINAŘÍK P., ŠRÁMEK P., *Dokumenty československé armády z podzimu 1938 III.*, Historie a vojenství č. 3, 1997;
- MINAŘÍK P., ŠRÁMEK P., *Dokumenty československé armády z podzimu 1938 IV.*, Historie a vojenství č. 6, 1997;
- autor neurčen, *Vojenské automobily Praga RV a Praga AV*, Historie a vojenství č. 4, 2000;
- STEHLÍK E. , *Československé opevňovací programy 1936 – 1938*, Historie a vojenství č. 1, 2005;
- RAJLICH J., *Katastrofa Na Hřebenkách 23. 6. 1938*, Historie a vojenství č. 4, 2015
- MÁČE J., *Přípravy na konflikt*, Armádní technický magazín č. 9, 2008

Anna MÜLLEROVÁ, *Mobilizace československé armády v září 1938*, Bakalářská práce FF Západočeská univerzita Plzeň, 2013

B) elektronické zdroje

BĚLOHLÁVEK T., *Jak vznikl Protektorát? Archiv českého rozhlasu*,

URL: http://www.rozhlas.cz/archiv/zamikrofonem/_zprava/jak-vznikl-protektorat-poslouchejte-unikatni-svedectvi--1707946 [10. 3. 2018].

Připojení Sudet k Německu, URL: <http://auta5p.eu/zajimavosti/ruzne/r157.php> [29.11.2015].

Továrna Aero, URL: <http://www.valka.cz/10484-Aero-tovarna-letadel-dr-Kabes-Praha-Vysocany> [15.1. 018].

Aero, URL: <http://www.vrtulnik.cz/ww9/aero.htm> [15.1.2018].

Továrna Letov, URL: <http://www.vrtulnik.cz/ww9/letov.htm> [15.1.2018].

Historie MNO ČSR, URL: http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10487.html [20.1.2018].

URL: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1987-20/zneni-0> [1. 3. 2018].

Seznam zkratk a výklad pojmů použitých v textu

AOPL – *Armádní obrana proti letadlům*, systém protiletadlové obrany v rámci mobilizačních armád. Jednotky zařazené do AOPL měli odlišné úkoly než jednotky u TOPL. Spolupracovali s pozemními jednotkami, doprovod bombardovacích svazů a obrana větších prostorů nebo měst.

brig.gen. – *brigádní generál*, generálská hodnost v československé armádě, funkční zařazení odpovídalo vysokým postům v armádě (velitel divize, brigády, armády).

Heeresgruppenkommando – Armádní skupinové velitelství. Jedná se o složku vyššího velení v německé armádě, zpravidla bylo pověřováno speciálními úkoly.

KOPL – *Kulometná obrana proti letadlům*, složka letectva, chránící letecké základny proti leteckému útoku nepřítele. Později se vžilo označení PVOS – Protivzdušná obrana.

Letka – nejmenší organizační jednotka československého letectva. Tři letky tvořily jednu peruť. Byla označována arabskými číslicemi.

LP – *Letecký pluk*, základní organizační jednotka v československém letectvu. Pluk byl složen ze tří až čtyř perutí. Používal se u stíhacího i bombardovacího letectva.

Luftwaffe – označení pro německé vojenské letectvo, jako jedna ze tří složek Wehrmachtu. Vznikla v roce 1935, zrušena v roce 1945 porážkou Třetí říše.

mjr – *major* – vojenská hodnost vyššího důstojníka československé armády. K hodnosti se přidávala zkratka zbraně (mjr.let. – major letectva, mjr.děl. – major dělostřelectva, atd.)

MNO – *Ministerstvo národní obrany*, úřad Československé vlády v letech 1918 – 1992, jedno ze silových ministerstev. Jeho největší význam byl v době válečného ohrožení státu v roce 1938.

Obst – *Oberst*, plukovník, hodnost vyššího důstojníka v německé armádě.

Peruť – organizační jednotka československého předválečného letectva. Spadala pod velení leteckého pluku, sama byla složena ze tří letek. Její označení bylo římskými číslicemi.

pplk – *podplukovník*, vojenská hodnost vyššího důstojníka československé armády. K hodnosti se přidávala zkratka zbraně (pplk.let. – podplukovník letectva, pplk.děl. – podplukovník dělostřelectva, atd.)

RAF – *Royal Air Forces*, Královská letecká síla. Označení pro britské vojenské letectvo.

superarbitráž – zrychlené řízení o zdravotním stavu vojáka, jehož výsledkem byl návrat do služby, pokračování v léčení nebo úplné vyřazení ze stavu mužstva.

šrtm – *štábní rotmistr* - nejvyšší rotmistrovská hodnost. Tyto hodnosti dostávali příslušníci armády, kteří podepsali dlouhodobý závazek služby. Voják, který nestudoval Vojenskou akademii, hodnosti šrtm dosáhl hodnostní vrchol. Praporčické hodnosti byly v předválečné armádě určeny pro čekatele na důstojnickou hodnost po studiu nebo záložníky s vysokoškolským technickým vzděláním.

TOPL – *Teritoriální obrana proti letadlům*, systém protiletdecké obrany zaměřený na bránění bodových cílů pomocí stíhacích letounů a protiletadlového dělostřelectva.

posádka Velká Praha – 1. ledna 1922 vstoupil v platnost zákon o vytvoření Velké Prahy. Došlo ke sloučení dříve samostatných obcí okolo Prahy a byl zaveden název hlavní město Praha. Posádka Velké Prahy bylo vojenské velitelství, kterému byly podřízeny všechny vojenské jednotky sídlem v sjednocené Praze.

VÚA – *Vojenský ústřední archiv*, specializovaný archiv, provádí archivní dohled a spisovou službu pro všechny složky české armády. Jeho součástí je Vojenský historický archiv, který spravuje historické dokumenty s vojenskou tematikou. Sídlo VÚA je v Praze Ruzyni.

VÚCÚ – *Vojenský účetní a censurní úřad*, zřízen v březnu 1939 pod pravomocí Ministerstva národní obrany, sídlo v Praze Dejvicích. Úřad měl pomoci s demobilizací příslušníků armády po obsazení Československa německou brannou mocí. Zařizoval přesun příslušníků armády ze Slovenska, vyřízení jejich dokladů a přechod do civilního života. Dále prováděl registraci odvedenců a záložníků, propouštěných z armády.

Wehrmacht – složka německé branné moci, označuje pozemní armádu. Další z trojice základních zbraní Německa byla Luftwaffe (letectvo) a Kriegsmarine (námořnictvo)

Přílohy

Seznam příloh

Příloha 1 - Přehled jednotek podřízených Leteckému pluku 4.

Příloha 2 - Seznam letounů Avia B 534 doložených ve službě u Leteckého pluku 4 v letech 1938 až 1939.

Příloha 3 - Mobilizační těleso 604 – krycí označení Leteckého pluku 4.

Příloha 4 - Letiště Praha Kbely, pravděpodobně rok 1926.

Příloha 5 - Rumunská pilotka rekordmanka Irina Burnaiu.

Příloha 6 - Havárie Avie B 534.106, 8. 3. 1938.

Příloha 7 - Havárie Avie B 534.106, 8. 3. 1938.

Příloha 8 - Havárie Avie B 534.46, 9. 3. 1938.

Příloha 9 - Havárie Avie B 534.46, 9. 3. 1938.

Příloha 10 - Havárie Avie B 534.46, 9. 3. 1938.

Příloha 11 - Havárie Avie Ba 33.25, 23. 8. 1938.

Příloha 12 - Havárie Avie Ba 33.25, 23. 8. 1938.

Příloha 13 - Havárie Avie Ba 33.25, 23. 8. 1938.

Příloha 14 - Gen. Luftwaffe Ernst Udet, letiště Letňany, 23.3.1939.

Příloha 15 - Gen. Luftwaffe Ernst Udet, letiště Letňany, 23.3.1939.

Příloha 16 - Mobilizační vyhláška 1938, plakát.

Příloha 1 – Přehled jednotek podřízených Leteckému pluku 4

Peruč' II/ 4

I. etapa

Založena 01.09.1935 (z peručě III/ 4) v Hradci Králové.

Reorganizována 1.1. 1938 v peruč' I/ 4 v Hradci Králové.

Letka 40 – 1.9. 1935 až 1.1. 1938

Letka 41 – 1.9. 1935 až 1.1. 1938

Letka 42 – 1.9. 1937 až 1.1. 1938

II. etapa

Založena 1.1. 1938 (z peručě I/ 4) v Hradci Králové.

Reorganizována 24.9. 1938 v Mobilizační těleso 604 – A - 8 v Praze – Kbelech.

Letka 43 – 1.9. 1937 až 25.9. 1938

Letka 50 – 1.9. 1937 až 25.9. 1938

Letka 44 – 1.10. 1937 až 25.9. 1938

III. etapa

V říjnu 1938 obnovena jako peruč' II/ 4 v Praze Kbelech, ve stejném složení.

V březnu – dubnu 1939 rozpuštěna s celým Leteckým plukem 4 v Praze Kbelech.

Peruť III/ 4

I. etapa

Založena 1.9. 1929 v Praze Kbelech.

25.9. 1931 přesun do Hradce Králové.

Reorganizována 1.9. 1935 v peruť II/ 4 v Hradci Králové.

Letka 11 – září 1929 až říjen 1929

Letka 14 – 1.10. 1929 až 1.10. 1930

Letka 36 – září 1929 až říjen 1929

Letka 40 – 1.10. 1929 až 1.9. 1935

Letka 38 – září 1929 až říjen 1929

Letka 41 – říjen 1929 až 1.9. 1935

II. etapa

Založena 15.11. 1937 v Hradci Králové.

5.1. 1938 přesun peruť do Pardubic.

Reorganizována 24.9. 1938 v Mobilizační těleso 604 – A – 13.

Letka 46 – 15.11. 1937 až 25.9. 1938

Letka 47 – 15.11. 1937 až 25.9. 1938

Letka 48 – 15.11. 1937 až 25.9. 1938

III. etapa

V říjnu 1938 obnovena jako peruť III/ 4 v Pardubicích, ve stejném složení.

Na jaře 1939 rozpuštěna s celým Leteckým plukem 4 v Pardubicích.

Náhradní perut' Leteckého pluku 4

Založena 31.8. 1928 v Praze Kbelech.

- 30.9. 1931 přesun perutě do Hradce Králové.

- 13.1. 1938 přesun perutě do Prahy Kbely.

Reorganizována 24.9. 1938 v Praze Kbelech v Mobilizační těleso 604 – C – 2.

Náhradní letka

Založena v roce 1929.

24.9. 1938 rozpuštěna a po ukončení částečné mobilizace nebyla obnovena.

Cvičná letka

Založena 1.10. 1930.

24.9. 1938 rozpuštěna a po ukončení částečné mobilizace nebyla obnovena.

Příloha 2 – Seznam letounů Avia B 534 doložených ve službě u Leteckého pluku 4 v letech 1938 až 1939.

Vypracováno pouze na základě Denních rozkazů Leteckého pluku 4.

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia B 534.1	LP 4	
Avia B 534.2	Letka 42	12.4.1938 předán Letce cvičné 30.6.1938 předán Letce 41
Avia B 534.6	LP 4	23.2. 1938 předán LP 2
Avia B 534.7	LP 4	
Avia B 534.8	Letka 42	22.4. 1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.10	LP 4	23.2. 1938 předán LP 2
Avia B 534.13	Letka 41	13.5.1938 předán Letce cvičné 23.5.1938 předán Letce 42
Avia B 534.15	Letka 40/ 41	
Avia B 534.18	Letka 43	3.6.1938 předán Letce 42
Avia B 534.19	Letka 47	
Avia B 534.20	Letka 44	v březnu 1938 předán Letce cvičné 6.4.1938 poškozen, později Let.učiliště
Avia B 534.21	Letka 47	přidělen k pluku 28.4.1938
Avia B 534.24	Letka 42/ 48	
Avia B 534.25	Letka 40	
Avia B 534.26	Letka 42	22.4. 1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.27	Letka 43	přidělen 8.4.1938
Avia B 534.28	LP 4	
Avia B 534.29	LP 4	23.2. 1938 předán LP 2
Avia B 534.30	peruť II/ 4	
Avia B 534.31	Letka 44	
Avia B 534.32	Letka 50	přidělen k pluku 6.5.1938
Avia B 534.33	Letka 43/ 42	21.4. 1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.34	Letka 50	
Avia B 534.36	Letka 40	přidělen k pluku 14.1.1938, v dubnu 1938 předán Letce 43, 3.6.1938 předán Letce 46 16.9.1938 havaroval na polním letišti u Přelouče

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia B 534.38	Letka 44	přidělen k pluku v dubnu 1938
Avia B 534.39	Letka 44	
Avia B 534.40	Letka 44	22.4.1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.41	LP 4	
Avia B 534.42	Letka 42	
Avia B 534.44	Letka 41	12.4.1938 předán Letce cvičné 21.4.1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.45	Letka 50	30.3.1938 předán pluku jako nový letoun
Avia B 534.46	Letka 44	9.3.1938 zničen při havárii v Praze Podolí
Avia B 534.52	Letka 41	
Avia B 534.53	Letka 50	5.8.1938 zničen při havárii v Čelákovících
Avia B 534.54	Letka 50	
Avia B 534.55	Letka 43	12.4.1938 předán Letce cvičné 29.7.1938 předán Letce 47 9.8.1938 předán Letce 42
Avia B 534.56	Letka 43	v květnu 1938 u Letky cvičné
Avia B 534.57	Letka 48	
Avia B 534.59	Letka 40	5.4.1938 zničen při havárii u Uhříněvsi
Avia B 534.60	Letka 42/ 43/ 44	
Avia B 534.61	Letka 41	
Avia B 534.62	Letka 43	
Avia B 534.68	LP 4	
Avia B 534.78	Letka 43	26.1. 1938 zničen při havárii u Čelakovic
Avia B 534.85	Letka cvičná	přidělen k pluku 28.4.1938 v září 1938 Letka 48
Avia B 534.88	LP 4	
Avia B 534.106	LP 4	
Avia B 534.108	Letka 50/ 44	
Avia B 534.112	LP 4	1.3.1938 předán LP 3
Avia B 534.113	LP 4	28.2.1938 předán LP 3
Avia B 534.117	Letka 44	

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia B 534.121	Letka 40	30. 5.1938 zničen při havárii na pol. letišti Mstětice
Avia B 534.123	Letka 42	21.6.1938 předán Letce cvičné
Avia B 534.124	Letka 43	9.8.1938 předán Letce 46 stroj sloužil u Luftwaffe, 28. 8. 1940 s ním uletěl Jaroslav Hlad'o z Kunovic na Ukrajinu
Avia B 534.128	Letka 40	
Avia B 534.137	Letka 44	
Avia B 534.142	LP 4	5. 3.1938 předán LP 3
Avia B 534.146	Letka 50	27.10.1938 předán pluku
Avia B 534.147	Letka 43	26.4.1938 předán Letce cvičné 9.8.1938 předán Letce 46 22.10.1938 předán LP 6
Avia B 534.158	LP 4	28.5.1938 předán LP 3
Avia B 534.164	Letka 44	4/ 1938 předán Letce cvičné 11.7.1938 předán Letce 46
Avia B 534.165	Letka 46	
Avia B 534.166	Letka 50	2.5.1938 předán Letce cvičné 11.7.1938 předán Letce 46
Avia B 534.167	Letka 40	přidělen k pluku 6.5.1938
Avia B 534.168	peruť III/ 4	
Avia B 534.169	Letka 41	přidělen k pluku v dubnu 1938
Avia B 534.170	Letka 43	13.5.1938 předán Letce cvičné v září 1938 Letce 40
Avia B 534.171	Letka 44	26.4.1938 předán Letce cvičné
Avia B 534.172	Letka 43	
Avia B 534.173	Letka 41	23.6.1938 předán Letce 46
Avia B 534.174	Letka 41	27.7.1938 nouzové přistání u Zbraslavi
Avia B 534.175	Letka 50/ 48	30.3.1938 předán pluku jako nový letoun
Avia B 534.176	LP 4	

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia B 534.177	Letka 47	31.5.1938 předán pluku od VTLÚ
Avia B 534.178	Peruť I/ 4	
Avia B 534.179	Letka 47	27.10.1938 předán Letce 40
Avia B 534.181	Letka 44	
Avia Bn 534.182	Letka 43	17.10.1938 předán od Ústředního let. skladu
Avia B 534.183	Letka 44	v květnu 1938 předán LP 1
Avia B 534.184	LP 4	
Avia B 534.185	Letka 40	9.8.1938 předán Letce 47
Avia B 534.186	Letka 50	21.6.1938 předán Letce 48
Avia B 534.187	Letka 40/ 50	
Avia B 534.188	Letka 43	
Avia B 534.189	Letka 50	
Avia B 534.190	peruť II/ 4	
Avia B 534.191	Letka 41	přidělen 14.1.1938
Avia B 534.193	LP 4	
Avia B 534.195	Letka 41	
Avia B 534.197	Letka 44	
Avia B 534.200	LP 4	
Avia B 534.201	Letka 43	V roce 1937 zbaven výzbroje, s imatrikulací OK – AMN se zúčastnil let. závodů v Curychu. 14.1.1938 vrácen pluku.
Avia B 534.202	Letka 50	V roce 1937 zbaven výzbroje, s imatrikulací OK – AMO se zúčastnil let. závodů v Curychu, vrácen pluku.
Avia B 534.203	LP 4	V roce 1937 zbaven výzbroje, s imatrikulací OK – AMP se zúčastnil let. závodů v Curychu v lednu 1938 vrácen pluku.
Avia B 534.204	Letka 41	V roce 1937 zbaven výzbroje, s imatrikulací OK – AMQ se zúčastnil let. závodů v Curychu. - v září 1938 předán pluku od Ústředního let. skladu
Avia B 534.205	LP 4	18.5.1938 předán LP 2
Avia B 534.222	Letka 43	

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia B 534.223	LP 4	
Avia B 534.224	Letka 41	
Avia B 534.225	LP 4	30.5.1938 předán LP 1
Avia B 534.228	Letka 48	
Avia B 534.229	Letka 43	
Avia B 534.230	LP 4	
Avia B 534.231	peruť II/ 4	
Avia B 534.232	Letka 50	
Avia B 534.233	peruť II/ 4	
Avia B 534.234	peruť II/ 4	v roce 1938 předán LP 6
Avia B 534.235	Letka 44	
Avia B 534.236	Letka 50	9.8.1938 předán Letce 40
Avia B 534.238	LP 4	
Avia B 534.243	LP 4	
Avia B 534.245	Letka 43/ 42	
Avia B 534.246	peruť I/ 4	
Avia B 534.247	Letka 47	
Avia Bn 534.248	Letka 47	9.8.1938 předán Letce 40 12.8.1938 zničen při havárii u Přezletic
Avia B 534.249	Letka 46	
Avia B 534.250	Letka 46	
Avia B 534.262	LP 4	18.2.1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.272	LP 4	16.2. 1938 předán LP 2
Avia B 534.273	LP 4	16.2. 1938 předán LP 2
Avia B 534.274	LP 4	16.2. 1938 předán LP 2
Avia B 534.279	LP 4	
Avia B 534.282	Letka 47	
Avia B 534.283	Letka 48	
Avia B 534.284	Letka 43	
Avia B 534.285	Letka 44	

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia B 534.286	Letka 40	22.10.1938 předán LP 6
Avia B 534.287	Letka 42	
Avia B 534.288	Letka 46	
Avia B 534.289	Letka 42/ 46	
Avia B 534.290	Letka 47	
Avia B 534.291	Letka 48	
Avia B 534.292	LP 4	
Avia B 534.293	Letka 47	
Avia B 534.294	Letka 48	
Avia B 534.295	Letka 47	
Avia B 534.296	Letka 48	
Avia B 534.297	LP 4	
Avia B 534.298	Letka 46/ 48	
Avia B 534.299	Letka 46/ 47	
Avia B 534.300	Letka 48	
Avia B 534.301	LP 4	19.2.1938 předán LP 2
Avia B 534.302	LP 4	19.2.1938 předán LP 2
Avia B 534.303	LP 4	23.2.1938 předán LP 2
Avia B 534.304	LP 4	23.2.1938 předán LP 2
Avia B 534.305	LP 4	23.2.1938 předán LP 2
Avia B 534.306	LP 4	23.2.1938 předán LP 2
Avia B 534.307	LP 4	1.3.1938 předán LP 2
Avia B 534.313	LP 4	4.3.1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.314	LP 4	4.3.1938 předán Leteckému učilišti Prostějov
Avia B 534.317	LP 4	22.3.1938 předán LP 3
Avia B 534.318	LP 4	22.3.1938 předán LP 3
Avia B 534.320	LP 4	22.3.1938 předán LP 3
Avia B 534.324	LP 4	
Avia B 534.325	Letka 50	30.3.1938 předán pluku jako nový letoun
Avia Bn 534.326	Letka 40	30.3.1938 předán pluku jako nový letoun 17.10.1938 předán od Ústředního let. skladu

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia B 534.327	Letka 42	30.3.1938 předán pluku jako nový letoun
Avia B 534.328	Letka 43/ 42	30.3.1938 předán pluku jako nový letoun 4.8.1938 zničen při havárii na letišti Kbely 9.8.1938 měl být předán ke Letce 43
Avia B 534.329	Letka 41	přidělen 8.4.1938 jako nový letoun
Avia B 534.330	Letka 42	přidělen 8.4.1938 jako nový letoun
Avia B 534.331	Letka 43	
Avia Bn 534.332	Letka 44	9.9.1938 zničen při havárii u Brandýsa nad Labem
Avia B 534.333	Letka 50	5.8.1938 zničen při havárii v Čelakovicích
Avia B 534.334	Letka 42	
Avia B 534.335	Letka 42/ 48	přidělen k pluku v dubnu 1938
Avia B 534.336	Letka 42	přidělen k pluku v dubnu 1938
Avia B 534.337	Letka 43	přidělen k pluku v dubnu 1938 v roce 1939 předán na Slovensko
Avia B 534.338	Letka 40	přidělen k pluku v dubnu 1938
Avia B 534.340	LP 4	16.4.1938 předán Četnické let. hlídce Č. Budějovice
Avia B 534.341	LP 4	předán Četnické let. hlídce Č. Budějovice
Avia B 534.342	Letka 46	
Avia B 534.343	Letka 47	4.10.1938 zničen na polním letišti Lobeček
Avia B 534.344	Letka 48	
Avia B 534.345	Letka 47	přidělen k pluku 28.4.1938
Avia B 534.346	Letka 47	přidělen k pluku 28.4.1938
Avia B 534.347	Letka 40	přidělen k pluku 28.4.1938
Avia B 534.348	Letka 44/ 47	přidělen k pluku 28.4.1938
Avia B 534.349	Letka 50/ 47	přidělen k pluku 28.4.1938 3.10.1938 havárie na letišti Čakovice
Avia B 534.358	LP 4	27.5.1938 předán LP 3
Avia Bn 534.359	LP 4	předán Četnické let. hlídce Liberec
Avia B 534.366	LP 4	27.5.1938 předán LP 3
Avia B 534.367	LP 4	27.5.1938 předán LP 3
Avia B 534.368	LP 4	27.5.1938 předán LP 3
Avia B 534.369	Letka 42	

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia Bn 534.370	LP 4	10.6.1938 předán Četnické let. hlídce České Budějovice později sloužil u Četnické let. hlídce Moravská Třebová
Avia B 534.371	LP 4	11.6.1938 předán Četnické let. hlídce Plzeň
Avia B 534.372	LP 4	10.6.1938 předán Četnické let. hlídce Plzeň
Avia Bn 534.373	LP 4	předán Četnické let. hlídce Liberec
Avia B 534.376	LP 4	
Avia B 534.377	Letka 46	
Avia B 534.378	peruť I/ 4	
Avia B 534.379	LP 4	
Avia B 534.381	LP 4	8.7.1938 předán LP 2
Avia B 534.382	LP 4	8.7.1938 předán LP 2
Avia B 534.384	Letka 42	přidělen k pluku v dubnu 1938
Avia B 534.386	LP 4	12.7.1938 předán Četnické let. hlídce Hradec Králové
Avia Bn 534.387	LP 4	12.7.1938 předán Četnické let. hlídce Hradec Králové
Avia Bn 534.391	Letka 40	
Avia Bn 534.392	Letka 50	
Avia B 534.393	Letka 43	
Avia B 534.394	Letka 4?	
Avia B 534.395	Letka 50	
Avia B 534.399	Letka 44	
Avia B 534.400	Letka 50	
Avia B 534.401	Letka 47	
Avia B 534.402	Letka 48	
Avia Bk 534.503	Letka 40	16.9.1938 přidělen k pluku 27.9.1938 se zúčastnil stíhání Dornieru 17 nad Prahou
Avia Bk 534.504	Letka 40	16.9.1938 přidělen k pluku
Avia Bk 534.505	Letka 41	16.9.1938 přidělen k pluku 23.9.1938 předán Letce 42

Typ / Výr. číslo	Zařazení	Další služba
Avia Bk 534.506	Letka 43	16.9.1938 přidělen k pluku
Avia Bk 534.507	Letka 44	16.9.1938 přidělen k pluku
Avia Bk 534.508	Letka 50	16.9.1938 přidělen k pluku
Avia Bk 534.509	Letka 50	16.9.1938 přidělen k pluku
Avia Bk 534.510	Letka 50	16.9.1938 přidělen k pluku
Avia B 534.530	LP 4	

Příloha č. 3

Mobilizační těleso 604 – krycí označení Leteckého pluku 4 a podřízených jednotek v době částečné mobilizace v září 1938.

Mobilizační stanice Praha - Pardubice

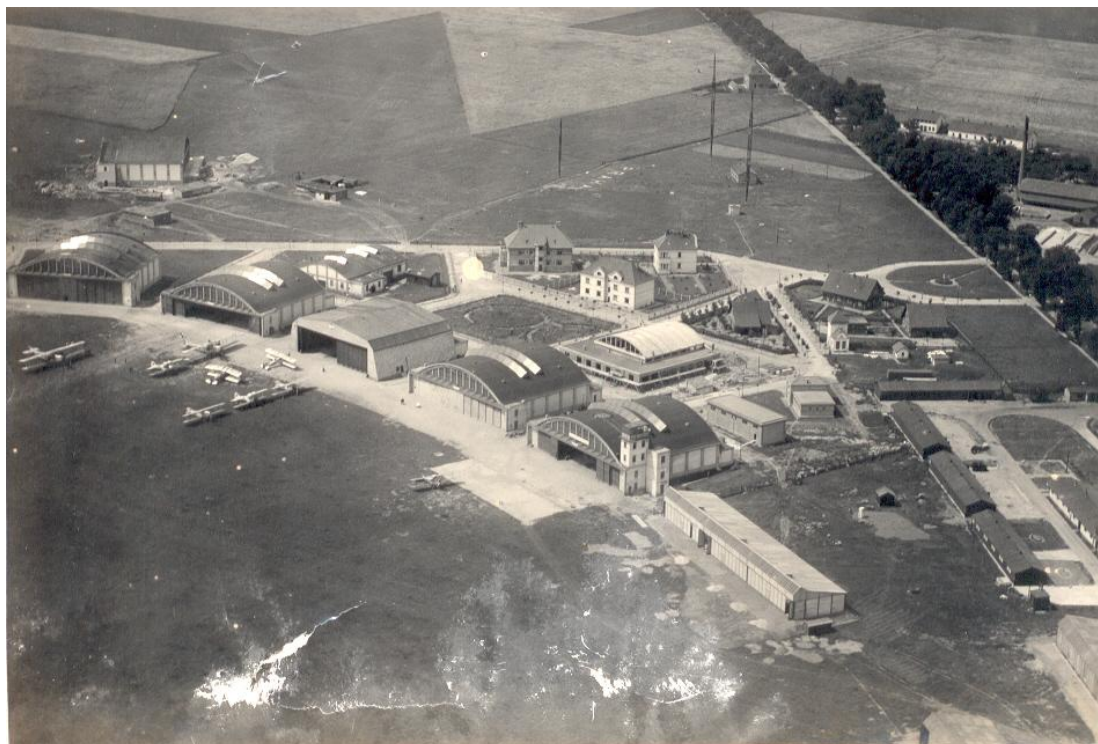
Mobilizační těleso 604 – A – 1	Velitelství Leteckého pluku 4
Mobilizační těleso 604 – A – 2	Velitelství perutě I/ 4
Mobilizační těleso 604 – A – 3	Letka 40
Mobilizační těleso 604 – A – 4	Letka 41
Mobilizační těleso 604 – A – 5	Letka 42
Mobilizační těleso 604 – A – 6	neobsazeno
Mobilizační těleso 604 – A – 7	Velitelství perutě II/ 4
Mobilizační těleso 604 – A – 8	Letka 43
Mobilizační těleso 604 – A – 9	Letka 44
Mobilizační těleso 604 – A – 10	Letka 50
Mobilizační těleso 604 – A – 11	neobsazeno
Mobilizační těleso 604 – A – 12	Velitelství perutě III/ 4
Mobilizační těleso 604 – A – 13	Letka 46
Mobilizační těleso 604 – A – 14	Letka 47
Mobilizační těleso 604 – A – 15	Letka 48
Mobilizační těleso 604 – A – 16	neobsazeno
Mobilizační těleso 604 – A – 17	Letka 103 kurýrní
Mobilizační těleso 604 – A – 18	Polní povětrnostní stanice 6
Mobilizační těleso 604 – A – 19	Polní povětrnostní stanice 9
Mobilizační těleso 604 – A – 20	neobsazeno
Mobilizační těleso 604 – A – 21	neobsazeno
Mobilizační těleso 604 – A – 22	Polní povětrnostní ústředna 71
Mobilizační těleso 604 – A – 23	Hlavní povětrnostní ústředna 91
Mobilizační těleso 604 – B – 1	Velitelství perutě I
Mobilizační těleso 604 – B – 2	Letka 69
Mobilizační těleso 604 – B – 3	Letka 70
Mobilizační těleso 604 – C – 1	Velitelství Náhradní perutě Leteckého pluku 4

Mobilizační těleso 604 – C – 2	Letecká povětrnostní stanice 1
Mobilizační těleso 604 – C – 3	Letecká povětrnostní stanice 2
Mobilizační těleso 604 – C – 4	neobsazeno
Mobilizační těleso 604 – C – 5	neobsazeno
Mobilizační těleso 604 – C – 6	Letecká radiotelegrafní stanice 17

Sestaveno na základě dokumentů z fondu Letecký pluk 4 a knihy Jiří FIDLER, Václav SLUKA, Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920 – 1938, Praha 2006.

Příloha 4

Letiště Praha Kbely, pravděpodobně rok 1926. Archiv autora



Příloha 5

Rumunská pilotka rekordmanka Irina Burnaiu. Zdroj <http://graphicfront.ro> [27. 3. 2018]



Příloha 6

Havárie Avie B 534.106, 8. 3. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 7

Havárie Avie B 534.106, 8. 3. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 8

Havárie Avie B 534.46, 9. 3. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 9

Havárie Avie B 534.46, 9. 3. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 10

Havárie Avie B 534.46, 9. 3. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 11

Havárie Avie Ba 33.25, 23. 8. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 12

Havárie Avie Ba 33.25, 23. 8. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 13

Havárie Avie Ba 33.25, 23. 8. 1938. Archiv autora via VÚA.



Příloha 14

Gen. Luftwaffe Ernst Udet, letiště Letňany, 23. 3. 1939. Archiv autora.



Příloha 15

Gen. Luftwaffe Ernst Udet, letiště Letňany, 23. 3. 1939. Archiv autora.



