

Pavel PETR

### **Letecká báze na Českomoravské vysočině**

Na konci září roku 2008 uplynulo sedmdesát let od podpisu Mnichovské dohody, zásadního rozhodnutí čtyř velmocí, znamenajícího konec existence československé první republiky. Okupace pohraničních oblastí země německým vojskem však neznamovala jen konec dvaceti let demokratického vývoje, ale také rychlý útlum široké škály opatření, kterými se Československá republika od poloviny třicátých let minulého století systematicky připravovala na ozbrojený střet s nacistickým Německem. Kromě všeobecně známé výstavby pohraničního opevnění měla přitom v rámci zmíněných příprav své důležité místo také výstavba letišť. Většina z nich měla po svém dokončení sloužit československému vojenskému letectvu, u menší části nově budovaných letištních ploch se však již od počátku počítalo s jejich využitím letouny tehdejších spojenců Československa – tedy Francie a Sovětského svazu.

I když byla vzájemná vojenská pomoc Československa a Francie v případě napadení jednoho z těchto států znovuvybrojeným Německem obecně deklarována již ve spojenecké smlouvě z počátku dvacátých let, začala se v průběhu času na francouzské straně pozvolna vytrácet vůle a ochota prohloubit vzájemnou spolupráci dalšími kroky, směřujícími k přípravě konkrétních opatření. Naopak političtí a vojenští představitelé Československa vyvíjeli tváří v tvář nacistickému nebezpečí od počátku třicátých let značné úsilí, aby přiměli své francouzské protějšky k jednání. Na úrovni náčelníků generálních štábů tak měla být projednána konkrétní podoba francouzské ofenzívy do Porýní, která by Německo donutila vést válku na dvou frontách a odlehčila tak napadenému Československu. Návrhy k těmto jednáním však díky vnitropolitické situaci i veřejnému mínění ve Francii, prodchnutému heslem „*všechno je lepší než válka*“, narážely na hráz nezájmu a odmítání. Francouzi také většinou zpochybňovali poznatky o stále rostoucí vojenské moci nacistického Německa, které shromáždila československá zpravodajská služ-

ba. Zvláště pak odmítali věrohodnost konkrétních informací o plánech německé agrese vůči Československu.<sup>1</sup>

Čestnou výjimku z tohoto stavu představovala smlouva upravující konkrétní podmínky pro spolupráci leteckých sil Francie a Československa v případném válečném konfliktu s Německem, připravovaná od roku 1933 a podepsaná 1. července 1935. Podepsali ji přednosta III. (leteckého) odboru MNO divizní generál Ing. Jaroslav Fajfr a zástupce náčelníka generálního štábu francouzského letectva generál René Keller. Francie se podpisem smlouvy zavázala vyslat do Československa jednu pozorovací a jednu bombardovací skupinu (Groupe). Určené stroje měla i s osádkami poskytnout 32. eskadra Armée de l'Air, náležitosti pozemního zabezpečení naopak zabezpečit československá strana. Oba zmíněné útvary pak následně figurovaly v československých mobilizačních plánech.<sup>2</sup>

Tváří v tvář stále rostoucí vojenské síle nacistického Německa a současně zřejmě neochotě Francie i Velké Británie nějakým způsobem proti němu zasáhnout obrátili nakonec českoslovenští političtí představitelé svoji pozornost také na východ, k dosavadnímu outsideru evropské politiky Sovětskému svazu. Tento „první stát dělníků a rolníků“ se v první polovině třicátých let dvacátého století pozvolna vymaňoval z mezinárodní izolace, do které ho uvrhlo předchozí desetiletí, zahájené bolševickou revolucí a občanskou válkou. Návrat Ruska do evropské politiky třicátých let přitom probíhal pod patronací lidového komisaře zahraničí Maxima Maximoviče Litvinova a jeho významným mezníkem se v roce 1934 stalo přijetí SSSR do Společnosti národů.

V návaznosti na to byl 16. května 1935, více než dva roky po nástupu nacistů k moci v Německu, v Praze podepsán pakt o vzájemné pomoci mezi Československou republikou a Sovětským svazem. Pakt navazoval na smlouvu o vzájemné vojenské pomoci krátce předtím uzavřenou mezi Sovětským svazem a Francií. Pakt tak obsahoval podmínku, že Sovětský svaz zasáhne ve prospěch Československa jedině tehdy, pokud to předtím učiní Francie.<sup>3</sup>

Je možné říci, že ve druhé polovině třicátých let navázalo Československo se Sovětským svazem pozoruhodné kontakty v oblasti průmyslu, vojenství a zpravodajských služeb. Vzájemná spolupráce měla přinést užitek oběma stranám. Sověti měli zájem o moderní dělostřelecké systémy z plzeňské Škodovky, českoslovenští odborníci zase o moderní sovětská letadla. Bylo by ovšem velkou chybou hledět na tuto spolupráci prizmatem bratrství, ideálů a optimismu, tedy tak, jak to

<sup>1</sup> Podrobně viz František MORAVEC, *Špión, jemuž nevěřili*, Praha 1990, s. 162–176 (kapitola nese název *Náš spojenec Francie*).

<sup>2</sup> Karel STRAKA, *Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932–1939*, Praha 2007, s. 21. Ve druhé polovině třicátých let byly skupiny tvořící 32<sup>e</sup> Escadre dislokovány na letištích v Châteauroux a Dijonu. Jejich výzbroj tvořily pozorovací letouny Mureaux 115 a bombardéry Bloch MB 200. Ty se na základě licence vyráběly i v Československu, což by případné bojové nasazení zmíněné jednotky na našem území zcela jistě značně usnadnilo po stránce logistiky.

<sup>3</sup> Karel STRAKA, *Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932–1939*, Praha 2007, s. 52. Srov. Zdeněk KÁRNÍK, *České země v éře První republiky (1918–1938)*, díl druhý, *Československo a České země v krizi a ohrožení (1930–1935)*, Praha 2002, s. 473–478.

v úlitbě dobové moci do roku 1989 činila většina československých historiků. Ti se v uplynulých čtyřiceti letech vesměs snažili čtenářům svých prací vsugerovat myšlenku, že orientace na SSSR byla pro Československo jediným možným a správným řešením a že pomoc, kterou ČSR ve dnech Mnichova Sovětský svaz „nezištně nabízel“, byla odmítnuta zradou domácí buržoazie.<sup>4</sup>

Spolupráce, kterou Československo zahájilo se Sovětským svazem, byla sice také realizací přání Edvarda Beneše, který chtěl Rusko znovu navrátit do evropské politiky, ale hlavně výsledkem realistického zhodnocení mezinárodní situace, ve které se Československo ocitlo ve druhé polovině třicátých let. Z politického hlediska lze s trochou nadsázky připodobnit toto navázání styků s jedním, levicově – totalitním státem tváří v tvář ohrožení jiným, pravicově – totalitním režimem k pověstnému vyhánění čerta ďáblem. Ryze prakticky je ovšem potřeba uznat, že Sověti měli, na rozdíl od Francouzů, zejména zpočátku o spolupráci veliký zájem. Československému vojenskému letectvu navíc zcela určitě přinesla konkrétní užitek. Dodávka jednašedesáti moderních bombardérů byla v roce 1938 pro obranu republiky jistě daleko větším příspěvkem než různá vágní slovní vyjádření francouzských či britských politiků.

Oficiální kontakty mezi nejvyššími představiteli československého a sovětského letectva započaly již v srpnu 1934, kdy se na letišti v Praze – Kbelích objevila první delegace sovětských letců. Ti se zde zastavili při zpáteční cestě ze své návštěvy Paříže. Na pražském letišti byli uvítáni sovětským vyslancem v Praze Sergejem S. Alexandrovským, poslanci Josefem Davidem a Antonínem Srbou, generály Josefem Bílým a Jaroslavem Fajfrem a také zástupci ministerstev zahraničí a veřejných prací. „*Kromě vedoucího výpravy, Unšlichta, byli na palubě letadel ještě náčelník generálního štábu letectva Rudé armády Chripin, velitel vojenského letectva ukrajinského Ingannis, šéf ústředního státního leteckého ústavu Charlamov, šéf technické služby civilního letectva Zonschein a ostatní členové výpravy, v celku 29 osob.*“<sup>5</sup>

V Praze se tak objevili čelní představitelé sovětského letectví. Jejich návštěva však prozatím měla spíše zdvořilostní charakter. Sověští představitelé si prohlédli pražské závody na výrobu letadel, Plzeň a lázeňská města v západních Čechách. Žádná konkrétní politická jednání však při této návštěvě neprobíhala.

Skutečná sovětská letecká mise se v Praze objevila až na jaře následujícího roku, 3. dubna 1935. Vedl ji zástupce náčelníka hlavního štábu letectva Rudé armády generál Vasilij Lavrov a jejími členy byli především techničtí odborníci na

<sup>4</sup> Za všechny takto zaměřené práce lze uvést alespoň knihu Františka Nesvadby *Proč nezahrměla děla* a III. díl *Vojenských dějin Československa: František NESVADBA, Proč nezahrměla děla*, Praha 1986, s. 7–12 (Úvod), 348 a 349, 355, 366; KOLEKTIV, *Vojenské dějiny Československa*. III. díl (1918–1939), Praha 1987, s. 9–11 (Úvod), 465 a 466, 470 a 471, 504, 526, 528, 537 atd.

<sup>5</sup> Antonín Robert HARTMAN, *Sověští letci v Praze*, in: *Letectví č. 8/1934*, ročník XIV., Praha 1934. V případě třetího z uvedených členů sovětské letecké delegace se přitom pravděpodobně jedná o nesprávnou transkripci jména. Funkci velitele letectva Kyjevského vojenského okruhu totiž v letech 1934–1937 zastával Felix Antonovič Ingaunis (Феликс Антонович Ингаунис).

konstrukci letedel, motory a leteckou výzbroj. Druhého dne po svém příjezdu byli členové sovětské mise přijati přednostou III. (leteckého) odboru MNO divizním generálem Ing. Jaroslavem Fajfrem a dále představení ministru národní obrany Bohumíru Bradáčovi, generálnímu inspektorovi branné moci arm. generálu Janu Syrovému a náčelníkovi hlavního štábu arm. generálu Ludvíku Krejčímu. Sovětští odborníci pak s velkým zájmem přijali pozvání k návštěvě leteckých továren – Avie, Aera, Letova a leteckého oddělení ČKD. Nevynechali ani prohlídku provozů našeho nejvýznamnějšího výrobce leteckých motorů továrny Walter a hlavního pilíře čs. zbrojního průmyslu Škodových závodů v Plzni. Byly jim přítom předvedeny tehdy nové, i když už veřejně známé letouny, například Avia B – 534 nebo Letov Š – 328. „*Hosté se netajili upřímným obdivem jak nad krásami naší země, tak nad vyspělostí našeho průmyslu a technickou vyspělostí letectva a leteckého průmyslu zvláště. Zvláště přesnost a jakost naší práce neunikla jejich pozornosti. ...gen. Lavrov neustal zdůrazňovati radostnost navázaných styků mezi letectvy obou států...*“<sup>6</sup>

Po dvou návštěvách představitelů sovětského letectva a technických odborníků musela logicky následovat cesta československé delegace do Moskvy. Snad právě proto, že sovětští letci použili v srpnu 1934 ke své cestě do Paříže a do Prahy tři těžké bombardovací letouny Antonov ANT – 6, použila československá delegace k cestě do SSSR zbrusu nový francouzský bombardovací letoun Marcel Bloch MB. 200, dodaný do Československa krátce předtím jako vzorový kus pro licenční výrobu. Měla tím být patrně zdůrazněna rostoucí úroveň československého letectva. Československou delegaci, která do SSSR odletěla 30. května 1935, vedl divizní generál Jaroslav Fajfr. Po mezipřistáních v Užhorodu a v Kyjevě byla delegace v Moskvě přijata vedoucími představiteli Rudé armády a letectva. Českoslovenští odborníci byli pozváni také k prohlídce závodů leteckého průmyslu, výcvikových středisek vojenského letectva, ústředí civilního letectví a také obligátních pamětihodností, jako například Leninova mauzolea, Kremlu či Treťjakovské galerie.<sup>7</sup>

Na základě toho, co jim bylo ukázáno, nehodnotili českoslovenští odborníci úroveň sovětského leteckého průmyslu příliš vysoko. Tento úsudek přítom vycházel z návštěvy závodů na výrobu letadel a leteckých motorů, skrývajících se podle sovětských zvyklostí pod anonymními čísly 22 a 24. I když je všeobecně známo, že zahraničním delegacím byly v SSSR předváděny především vybrané provozy, odhalily přesto bystré oči našich odborníků vysoké procento zmetkovosti výrobků továren, které navštívili. Vysoce hodnocena byla naopak vědecká a výzkumná pracoviště sovětského leteckého průmyslu.<sup>8</sup>

V červenci 1936 navštívila oficiální delegace sovětského letectva Československo podruhé. Tentokrát ji osobně vedl sám generál Jakov Ivanovič Alksnis, velitel vojenského letectva Rudé armády. Spolu s dalšími členy delegace byl v Pra-

<sup>6</sup> Antonín Robert HARTMAN, *Sovětská letecká mise v Československu*, in: *Letectví č. 4/1935*, ročník XV., Praha 1935.

<sup>7</sup> Alois VICHEREK, *Čs. letecká delegace v SSSR*, in: *Letectví č. 6/1935*, ročník XV., Praha 1935.

<sup>8</sup> Tamtéž.

ze přijat novým ministrem národní obrany Františkem Machníkem a dalšími představiteli armády. Znovu proběhly i exkurze v závodech leteckého průmyslu.<sup>9</sup>

Dodnes nejznámějším a nejhmatatelnějším výsledkem, který československo – sovětská spolupráce přinesla, však byla přímá dodávka 61 kusů moderního dvoumotorového bombardovacího letounu Tupolev SB – 2 a příprava jeho licenční výroby v Československu pod označením B – 71. Byl to dvoumotorový středoplošník pro tříčlennou osádku, vybavený zatahovacím podvozkem. Velkou výhodou tohoto stroje byla také skutečnost, že jej poháněly prakticky stejné motory jako v Československu vyráběné stíhací letouny Avia B – 534. Francouzský originál Hispano – Suiza byl v Československu licenčně vyráběn jako Avia HS – 12Ydrs, sovětská kopie nesla anonymní označení M – 100. V počtu přes 200 kusů bojovaly letouny SB – 2 na republikánské straně v občanské válce ve Španělsku. Díky své maximální rychlosti 420 km/h dokázaly hladce uniknout všem frankistickým dvouplošným stíhačkám a jejich bojové nasazení tak až do příchodu moderních Messerschmittů Bf 109 doprovázely značné úspěchy. Pokud jde o výzbroj do Československa dodaných strojů, pro svoji obranu disponovaly třemi pohyblivými kulomety a do trupové pumovnice bylo možné zavést až 600 kilogramů pum. Licenční výrobu letounu SB – 2 v počtu 161 kusů měly zajistit pražské závody Avia, v menší míře pak Aero a Letov. MNO přitom objednalo 101 letounů B – 71 v bombardovací verzi, zbylých šedesát strojů mělo být vyrobeno jako dálkové průzkumné letouny.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Antonín Robert HARTMAN, *Sovětská vojenští letci návštěvou v Československu*, in: *Letectví č. 8/1936*, ročník XVI., Praha 1936. **Jakov Ivanovič Alksnis** (Яков Иванович Алкснис, Jěkabs Alksnis) se narodil roku 1897 v Lotyšsku v rodině zemědělského dělníka. Jako čerstvě vystudovaný učitel vstoupil v roce 1917 do řad ruské armády a absolvoval důstojnickou školu pěchoty v Oděse. Po odchodu na frontu velel jedné z čet 11. sibiřského pluku. V květnu 1919 se stal příslušníkem Rudé armády, bojoval proti bělogvardějským oddílům v Orelské gubernii a kozákům na Donu. Pak následovala strmá kariéra a rychlý postup v důstojnických hodnostech, který Alksnise vynesl z bojišť občanské války až do čela vojenského letectva Sovětského svazu. V roce 1924 úspěšně absolvoval Vojenskou akademii M. V. Frunze. V letech 1924–1926 byl náčelníkem Správy zařízení a služeb Rudé armády. V roce 1926 se stal zástupcem velitele vojenského letectva Rudé armády, od roku 1931 pak tuto funkci zastával sám. Jak je v případě elit totalitárních režimů obvyklé, i v rukou J. I. Alksise se postupně nakumulovala celá řada stranických a státních funkcí. Od 27. ledna roku 1937 byl náměstkem lidového komisaře obrany pro letectvo a zároveň také členem při tomto úřadě působícího vojenského sovětu. Konec Alksnisovy kariéry byl však díky Stalinským čistkám konce třicátých let stejně strmý, jako její průběh. V létě roku 1937 bychom sice J. I. Alksnise ještě našli mezi členy zvláštního vojenského tribunálu, který odsoudil k trestu smrti maršála M. N. Tuchačevského, na konci listopadu téhož roku byl však on sám zatčen, zbaven hodností a všech funkcí, vyloučen z komunistické strany a obviněn z vytváření „lotyšské fašistické organizace“ v dělnicko-rolnické Rudé armádě. Při následném monstrprocesu pak vedle něj na lavici obžalovaných usedl také komkor Felix Ingaunis, tedy další z členů sovětské letecké delegace, která v dubnu 1935 navštívila Československo. Po vynesení rozsudku byli oba v posledních červnových dnech roku 1938 zastřeleni. Roku 1957 byl nositel Leninova řádu i řádů Rudé hvězdy a Rudé zástavy Jakov Ivanovič Alksnis rehabilitován. Ke kruté ironii komunistického systému pak patří skutečnost, že mu zároveň bylo obnoveno také členství ve straně.

<sup>10</sup> Problematika dodávek a licenční výroby letounu SB – 2 byla před listopadem 1989 zpracována několikrát, tehdejší autoři však spíše zneužívali technickou historii letounu k obhajobě tvrzení

Vytíženost leteckých továren jinými zakázkami a také jejich malé zkušenosti se stavbou moderních celokovových letadel však způsobily, že se licenční výrobu B – 71 v domácích leteckých závodech nepodařilo do okupace rozběhnout. Pro potřeby okupantů však bylo až do ukončení výroby 30. dubna 1941 vyrobeno 111 těchto letounů. Od školních a pomocných útvarů Luftwaffe byly poslední z nich vyřazeny až v září 1944. B – 71 tedy Němcům sloužily nejdéle ze všech typů letounů, které Luftwaffe získala z výzbroje československého vojenského letectva. Dlouhodobé používání u jednotek Luftwaffe, které jinak měly relativní dostatek cvičných letadel díky vlastní výrobě i vítězným tažením z počátku války, nepochybně dokládá vysoké kvality tohoto letadla.<sup>11</sup>

Vážné ohrožení vzájemné spolupráce mezi Československem a Sovětským svazem však přinesly čistky, které na konci třicátých let v SSSR zahájil J. V. Stalin a které do celé sovětské společnosti zanesly atmosféru strachu a nedůvěry. V lednu 1938 tak mohlo MNO při sestavování Situační zprávy o letectvu a OPL pouze konstatovat: „*Technická a průmyslová spolupráce se SSSR se nedaří, zvláště pro poměry, které v zemi v poslední době zavládly, v jejichž důsledku se ještě zhustila atmosféra nedůvěřivosti mezi domácími činiteli navzájem, což má za následek nesmírné těžkosti při projednávání každé maličkosti naším vojenským přidělcem...*“<sup>12</sup>

Spolupráce probíhající mezi představiteli československého vojenského letectva a sovětským letectvem i leteckým průmyslem samozřejmě nemohla uniknout pozornosti Němců. Říšské ministerstvo propagandy a osvěty, řízené fanatickým Josefem Goebbelsem, tak nejprve v Německu, a později v celé západní Evropě zahájilo štvavou novinovou kampaň proti Československu, ze kterého se díky spolupráci se SSSR měla stát „*letadlová loď bolševismu*“ ve střední Evropě.

Již na jaře 1935, několik týdnů po první návštěvě sovětské letecké mise v Československu, poskytl zástupce Říšského ministerstva letectví rozhovor britskému listu New Chronicle. Uvedl v něm mimo jiné toto: „*Právě dlí v Československu sovětští letečtí odborníci, Škodovy závody vyrábějí pro Sověty moderní bombardovací letouny – sovětskému letectvu stačí přelétnouti úzký pruh území mezi Polskem a Rumunskem, aby Berlín byl v jeho dosahu.*“<sup>13</sup>

O něco později, počátkem roku 1936, pak říšský časopis s výstižným názvem Der Angriff a po něm i další německé časopisy zveřejnily zprávu, „*že na*

---

o „velkorysé a nezištné pomoci“, kterou chtěl Sovětský svaz v době Mnichova poskytnout. Pokusy o podrobné a objektivní zpracování této bezesporu zajímavé části naší letecké historie tak přišly na řadu až v nedávné době. Nejpodrobněji viz Josef VÁCLAVÍK, *Lehký bombardovací a zvědný letoun Avia B – 71*, in: Historie a plastikové modelářství č. 9, 10 a 11/2000, ročník X., Praha 2000. Ze starších prací lze pro srovnání doporučit poměrně objektivně zpracovaný článek Jiří VRANÝ, *Případ B – 71*, in: Letectví a kosmonautika č. 19/88, ročník LXXIV., Praha 1988.

<sup>11</sup> Igor MRKVÁNEK, *Avie B – 71, B – 71A a B – 71B ve službách Luftwaffe*, in: Revi č. 30/1999, Ostrava 1999.

<sup>12</sup> VÚA – VHA Praha, fond Organizační oddělení hlavního štábu, karton č. 232. Situační zpráva o letectvu a OPL, (příloha k MNO č. j. 30041 Taj. – III. / 1. odděl., 1938).

<sup>13</sup> Rubrika Letecké zprávy – vojenské. –n.: *Zbytečné strachy Německa*, in: Letectví č. 5/1935, ročník XV., Praha 1935.

území československém budují sovětští inženýři s hlídkami Rudé armády (!) letiště a sovětští učitelé létání nacvičují s československým obyvatelstvem válečné seskoky padákové (!).<sup>14</sup>

Do této štvavé kampaně proti Československu se však Němcům nakonec bohužel podařilo vtáhnout i sdělovací prostředky ve Francii a Velké Británii. I na stránkách jinak seriózního anglického odborného časopisu *The Aeroplane* se tak mohl objevit následující text: „... *Nezdá se, že by Německo pomýšlelo na kolonizování Československa, které je již velmi zalidněno, zatím co Rusové mohou snadno zpusťošiti Československo na cestě za vínem a ženami do Paříže (?). V odporu proti ruskému postupu Československo může spoléhati na ochotnou pomoc svých německých občanů. V boji proti Němcům domácí Němci budou pomáhati Německu. Proto ... by Československo mělo navazovati styk s Německem, místo aby na něj romanticky nevrážilo pro památku Jana Husa. Existuje nebezpečně silná rusofilská strana v Československu, což se ukázalo, když celé československé divise přecházely k Rusům za války 1914–1918. ... Ačkoliv tatáž vojska dobře bojovala proti bolševikům v Sibiři, měla cosi dělat s tím, že car byl zajat (a zavražděn s celou rodinou) a ... admirál Kolčak byl prodán rudým. Tato strana je stálým nebezpečím pro Západní Evropu ...*“<sup>15</sup>

Těmito iracionálními výpady však už přece jen přetekl pohár trpělivosti československé zahraniční politiky, a ta přešla do rázného protiútoky. Československá vláda zaslala do Londýna pozvání, aby britská vláda vyslala vojenské odborníky k prohlídce všech letišť v Československu. Britové to ovšem v duchu své politiky nevměšování odmítli, „*poněvadž by v tom mohl býti spatřován zásah do sporné věci mezi dvěma cizími státy, na niž britská vláda nemá přímého zájmu.*“<sup>16</sup> Do sporu se následně vložil i československý vyslanec ve Velké Británii Jan Masaryk, který svým typickým stylem poukázal na to, že „*naš technicky vyspělý národ nemá zapotřebí žádných cizích instruktorů, aby mu budovali věc tak jednoduchou, jako je letiště.*“<sup>17</sup> Obvinění z viny na smrti cara a „*prodeje*“ admirála Kolčaka byla zase odmítnuta československým tiskem jako „*hnusné pomluvy*“.<sup>18</sup> Němcům, jejichž mozky byly dnes a denně zpracovávány nacistickou propagandou, bylo určeno napomenutí, protože „*si nechají vážně věšeti takové bulíky na nos!*“<sup>19</sup>

Poslední slovo však samozřejmě nemohl mít nikdo jiný než iniciátor celé kampaně, říšský ministr propagandy a osvěty Josef Goebbels: „*Vytýká-li nám Československo, že tvrdíme, že jeho letiště jsou rudá, tedy musíme odpovéděti: Nikdo*

<sup>14</sup> Rubrika Letecké zprávy – vojenské. –n.: *Podivné informace německého tisku*, in: *Letectví* č. 3/1936, ročník XVI., Praha 1936.

<sup>15</sup> Antonín Robert HARTMAN, *Máme věřit „Ruskému nebezpečí“?*, in: *Letectví* č. 9/1936, ročník XVI., Praha 1936.

<sup>16</sup> Rubrika Letecké zprávy – vojenské. –n.: *Ještě k sovětským letištím na našem území*, in: *Letectví* č. 2/1937, ročník XVII., Praha 1937.

<sup>17</sup> Tamtéž.

<sup>18</sup> Tamtéž.

<sup>19</sup> Rubrika Letecké zprávy – vojenské. –n.: *Ještě k sovětským letištím na našem území*, in: *Letectví* č. 2/1937, ročník XVII., Praha 1937.

*z nás odpovědných lidí netvrdí, že československá letiště jsou letiště rudá. Československo však nepopře, že uzavřelo vojenský spolek se sovětským Ruskem a že tedy v případě války dá svá letiště k dispozici bolševikům.*“ K tomu mohl redaktor časopisu Letectví, skrývající se pod šifrou -n. , už jen lakonicky dodat: „*A jsme zase tam, kde jsme byli na začátku...*“<sup>20</sup>

V Německu vyšla také kniha *Deutschland zur Luft*, ve které se mluvilo „*o trojúhelníku Praha – Jihlava – Brno, kde prý jsou budována ona ohromná letiště pro ruské vzdušné koráby, podzemní skladiště pro pohonné hmoty a pumy, stanoviště pro protiletadlová děla atd.*“ Ale, jak bude uvedeno dále, kdyby do těchto míst v letech 1937 a 1938 přece jen zabloudil náhodný pozorovatel, nespátřil by jen „*lány žírných polí, kde pilný zemědělec koná svoji požehnanou práci*“, což se naopak pokoušel vsugerovat svým čtenářům československý tisk. Na Vysočině se v té době letiště pro cizí letouny totiž skutečně budovala! A jak ukážou následující odstavce, variantu, že by tyto stroje v případě vypuknutí války přiletěly nikoli z Francie, ale ze Sovětského svazu, musíme vzít minimálně v úvahu.<sup>21</sup>

Náčelník hlavního štábu, armádní generál Ludvík Krejčí, schválil 22. června 1937 návrh předběžných opatření pro umístění posilových cizích leteckých jednotek na letištích v Československu.<sup>22</sup>

Na území republiky byly vytipovány tři oblasti, ze kterých by mohly letouny, jejichž státní příslušnost nebyla v dokumentu nijak specifikována, v případě potřeby operovat. Byla to jednak letiště v blízkém okolí Prahy a pak také na střední Moravě, kde by byl k tomuto účelu využit komplex menších letišť, používaný dosud k výcviku žáků leteckého učiliště v Prostějově. Postupem času se však pozornost odborníků stále více obracela do východní části Českomoravské vysočiny. Kalkulovali přitom s tím, že posilové letecké jednotky obsadí v případě potřeby letiště v Pardubicích, Chrudimi, Hlinsku, Humpolci, Poličce, Baníně a v Bystřici nad Pernštejnem. Na každém z uvedených letišť mělo být umístěno po jedné peruti. Celkem mělo být těchto perutí sedm, každá o dvou letkách, což, vezmeme-li v úvahu v ČSR i v cizině obvyklá organizační schémata, mohlo představovat nezanedbatelnou sílu přibližně 150 letadel. Pokud jde o velikost uvedených letištních ploch, byly zde požadovány rozměry 1000 x 800 metrů, tedy ještě více, než byly normované rozměry ploch určených pro těžké bombardéry československého letectva.<sup>23</sup>

Se značnou mírou pravděpodobnosti lze tedy říci, že tyto posilové letecké jednotky měly být vyzbrojeny těžkými bombardovacími letouny. Určení konkré-

---

<sup>20</sup> Tamtéž.

<sup>21</sup> Antonín Robert HARTMAN, *Máme věřit „Ruskému nebezpečí“?*, in: Letectví č. 9/1936, ročník XVI., Praha 1936.

<sup>22</sup> Mohlo se tak stát i v návaznosti na dodatek československo – francouzské smlouvy, upravující nasazení útvarů Armée de l’Air na území ČSR, podepsaný na konci dubna roku 1937 v Praze. Podle něj se v případě válečného konfliktu předpokládal přilet většiny uskupení francouzského letectva, tvořeného až deseti skupinami. Viz K. STRAKA, *Československá armáda*, s. 119.

<sup>23</sup> VÚA – VHA Praha, fond Organizační oddělení hlavního štábu, karton č. 150. Letiště – budování (MNO č. j. 1113 Taj. – hl. št. / 3. odděl., 1937).



ního typu strojů a země, odkud by do ČSR byly vyslány, však nebylo v dokumentu uvedeno. Jediným důležitým vodítkem je údaj, že „s každým letounem přiletne osádka v zásadě 7 mužů“. Je ale zajímavé, že všechny francouzské těžké bombardovací letouny, z nichž by patrně připadal v úvahu především typ Bloch MB – 200, zavedený na základě licenční výroby i do výzbroje československého vojenského letectva, případně i jeho modernější a výkonnější následovník MB – 210 Verdun, měly osádky čtyřčlenné, maximálně pětičlenné. Osádka sedmi, případně osmi mužů byla zato téměř pravidlem u těžkých bombardovacích letadel konstrukce A. N. Tupoleva, používaných vojenským letectvem Rudé armády! Nejrozšířenějším z nich byl ve druhé polovině třicátých let čtyřmotorový TB – 3, kterého bylo v různých verzích vyrobeno celkem 820 kusů. Jednu z verzí tohoto letounu, označenou ANT – 6, přitom použili představitelé sovětského letectva při svých návštěvách Prahy, což mohlo být jedním z důvodů, proč německá propaganda spustila výše popsanou hysterickou kampaň o sovětských letištích a letounech na území ČSR. Je ovšem pravdou, že pokud by se v případě války flotila těchto těžkých bombardérů včas objevila v Československu, mělo by to pro tyl německých armád katastrofální následky.

Letoun totiž na kratší vzdálenost unesl až 4000 kilogramů pum, s menším nákladem pak jeho dolet dosahoval 3800 kilometrů. V případě potřeby mohl nést i parašutisty. Ochranu před útoky nepřátelských stíhaček zajišťovalo osm pohyblivých kulometů, rozmístěných v nápaditě vyřešených střelištích. Maximální rychlost letounu se pečlivým vývojem podařilo zvýšit ze 178 km/h u prvních výrobních strojů až na 288 km/h u poslední série. Nebyl to ale zásadní problém – těžkým bojové činnosti letounů TB – 3 byly noční útoky. Skutečnost, že první, dosud nedokonalé noční stíhací jednotky Luftwaffe vznikly až v roce 1940, pak výmluvně napovídá, proč se Němci tolik báli sovětských letišť v Československu...<sup>24</sup>

Úzké skupině zasvěcených odborníků, kteří tyto plány připravovali, muselo být záhy jasné, že se Němci za každou cenu pokusí zničit flotilu bombardérů krátce po jejím přiletu hloubkovými útoky na letiště, provedenými za denního světla. Proto měly být na pro přijetí letecké pomoci vyčleněných základnách včas rozmístěny silné jednotky protiletadlové obrany. Cizí letouny by na letištích očekávaly také zabezpečovací útvary, tvořené příslušníky československého letectva. Tento sled pozemního zabezpečení mělo na každém z letišť tvořit dvacet důstojníků a 110 vojáků.

Ti měli zajišťovat kancelářskou, ubytovací a zdravotní službu, stravování a dopravu. Letiště měla být vybavena dráhovým osvětlením, umožňujícím hladký noční provoz. V případě potřeby pak měly ve druhém sledu z ciziny přiletnout i dopravní letouny, které by přivezly pozemní specialisty, náhradní díly a munici do palubních zbraní letadel. Tu ale jen v případě, že by ji nebylo možné zajistit z domácích zdrojů. Na údržbě a opravách letadel se pod vedením prisunutých specia-

---

<sup>24</sup> Technické údaje zmíněných letadel viz Václav NĚMEČEK, *Vojenská letadla 2 – mezi dvěma světovými válkami*, Praha 1990, s. 34–36 (letoun TB – 3), 44–55 (bombardéry Bloch) a 142–145 (technická data).

listů měli podílet mechanici československého letectva. Pro zajištění hladkého průběhu činnosti cizích leteckých jednotek měly být na letištích předem uskladněny pohonné hmoty, přičemž se počítalo s měsíční spotřebou 550 000 litrů leteckého benzínu u každé peruti. Palubní zbraně letounů měly být pokud možno nahrazeny kulomety československé výroby, do pumovnic bombardérů pak měly být pomocí adaptérů zavěšovány pumy používané československým vojenským letectvem.<sup>25</sup>

Po stanovení těchto prvních, obecných pravidel zabezpečení činnosti cizích leteckých jednotek v Československu rozhodl na podzim roku 1937 náčelník hlavního štábu armádní generál Ludvík Krejčí o okamžitém zahájení výstavby potřebných letišť, přičemž naprostou prioritu obdržela letecká báze na Českomoravské vysočině.

Letecká báze měla být komplexem osmi letišť, již existujících i nově projektovaných. Byla do něj zahrnuta rozestavěná vojenská letiště v Pardubicích, v Chrudimi a v Německém Brodě, připravované zastřené letiště v Poličce i dosud neexistující letiště v Baníně, Bystřici nad Pernštejnem, Senožatech a ve Skutči. Celkové náklady na výstavbu letecké báze byly odborníky MNO vykalkulovány na 37 565 497 korun. Je přitom zajímavé, že pozemky potřebné pro postavení letišť v Baníně, Bystřici nad Pernštejnem, Poličce, Senožatech a ve Skutči nebyly vojenskou správou vykoupeny, ale pouze pronajaty. Náklady na tento nájem činily pro každé letiště 50 000 Kč ročně. Spolu s náklady na úpravu letištních ploch ho mělo ze svého rozpočtu uhradit ministerstvo veřejných prací. Jako termín pro dokončení letecké báze byl stanoven konec roku 1938.<sup>26</sup>

Přinejmenším podezřele by však působilo, kdyby se na těchto letištích po jejich dokončení neobjevily žádné vojenské letouny. Součástí plánu byla proto i krycí opatření, spočívající v umístění menších jednotek československého letectva na každém z nových letišť. V Pardubicích tak od října 1937 našly svůj domov tři stíhací letky, společně tvořící leteckou peruť podřízenou Leteckému pluku č. 4,

---

<sup>25</sup> VÚA – VHA Praha, fond Organizační oddělení hlavního štábu, karton č. 150. Letiště – budování (MNO č. j. 1113 Taj. – hl. št. / 3. odděl., 1937). Dokumenty týkající se opatření potřebných pro zajištění činnosti cizích leteckých jednotek na našem území zřejmě patřily k nejutajovanějším materiálům, se kterými jsem se při studiu archívních fondů VÚA – VHA v Praze setkal. Kromě razítka Tajné! obsahují i odstavce s upozorněním, jak má být s v nich obsaženými skutečnostmi nakládáno: „*Pokud bude nutno vyřizovati některé věci s jinými složkami MNO, nesmí být ze spisu vidno, pro jaké účele přípravy se konají. Rovněž tak i v III. odboru samém omezte počet na věci zúčastněných důstojníků na nejmenší míru.*“ Takto přísná bezpečnostní opatření však byla v daném případě zcela namístě. Ke zradě a špionáži ochotní důstojníci německé, maďarské a někdy i slovenské národnosti se bohužel nacházeli i v řadách předmnichovské armády.

<sup>26</sup> Letiště – budování (MNO č. j. 10434 Taj. – hl. št. / 3. odděl., 1937), VÚA – VHA Praha, fond Organizační oddělení hlavního štábu, karton č. 150. Karel Straka naproti tomu uvádí kalkulace vycházející z výše popsané československo – francouzské smlouvy. Ty počítaly s výdaji v celkové výši 28 100 000Kč, přičemž 11 738 300Kč připadlo na vlastní investiční výstavbu letišť a 16 361 300Kč na nákup pum pro francouzské bombardovací útvary. Viz K. STRAKA, *Československá armáda*, s. 119.

v Chrudimi a v Německém Brodě se počítalo se dvěma letkami bombardovacích letounů. Přitom je zřejmé, že kapacita těchto letišť byla mnohem větší.<sup>27</sup>

Většinu z plánovaných letišť však zastihly události Mnichova ve větším či menším stádiu rozpracovanosti. Podle představ svých tvůrců však měla letecká báze po svém úplném dokončení být „schopna dodati vše potřebné letecké jednotce, která na letecké bázi přistane jen s létajícím sledem a nejnütnějším pomocným personálem, aby byla schopna letecké činnosti.“<sup>28</sup>

Zhodnotit existenci „letišť pro cizí leteckou moc“ na území Československa a hlavně jejich přínos k obraně země v případné válce s Německem je velmi obtížné. Z archivních dokumentů i ze současného stavu věcí jednoznačně vyplývá, že se odpovědní lidé na hlavním štábu a na ministerstvu národní obrany možnosti pomoci ze strany spojeneckých letectev zabývali a pro jejich činnost na území Československa chtěli vytvořit co nejlepší podmínky. Přesvědčivým dokladem toho je skutečnost, že se v posledních měsících existence první republiky rozběhly stavební práce prakticky na všech letištích, které leteckou bázi na Českomoravské vysočině tvořily.<sup>29</sup>

Na základě archivních dokumentů lze uvést například podrobnosti o stavbě letiště v Baníně (Bohnau), ležícím asi 15 kilometrů jihozápadně od Svitav v oblasti tehdy obývané převážně německým obyvatelstvem.

První vojenské letouny se v Baníně objevily již v roce 1936 při příležitosti závěrečných vojenských cvičení, konaných toho roku ve východních Čechách. Na pozemku státního dvora v Baníně bylo tehdy po dobu jednoho týdne zřízeno polní letiště. V zápisu ve školní kronice přitom není celkem typicky uveden typ ani počet nasazených letadel. Dozvíme se zde ovšem, že vojáci byli „naší českou veřejností velmi přátelsky přijati. Němci se k nim chovali chladně. Deputátníci ve dvoře dostávali z vojenské kuchyně zbylé porce (a bylo jich vždycky hodně), takže budou na vojáky ještě dlouho v dobrém vzpomínat...“<sup>30</sup>

S trochou nadsázky lze tedy říci, že kronikář, kterým byl řídící učitel české školy v Baníně František Klimovič, zaměřil svou pozornost především na národnostní a sociální otázky. Faktem ovšem zůstává, že určitým „vedlejším efektem“, který armáda při pořádání závěrečných cvičení zcela jistě sledovala, bylo udržování jejího pozitivního obrazu v očích veřejnosti. Konání takovýchto cvičení v ob-

<sup>27</sup> VÚA – VHA Praha, fond Organizační oddělení hlavního štábu, karta č. 150. Letiště – budování (MNO č. j. 10434 Taj. – hl. št. / 3. odděl., 1937).

<sup>28</sup> Tamtéž.

<sup>29</sup> Stavba letišť v Pardubicích, Německém Brodě a v Chrudimi, která se po svém dokončení měla stát stálými základnami útvarů československého vojenského letectva, byla podrobně popsána v příslušných kapitolách mé rigorózní práce. Plochy u Skutče a Senožat využívaly za druhé světové války letouny Luftwaffe. Po jejím skončení pak byla dokončena úprava letištní plochy v Poličce, kde vzniklo sportovní letiště. I to však bylo až do poloviny šedesátých let příležitostně využíváno čs. vojenským letectvem pro nácvik startů a přistání na travnaté ploše. Viz Pavel PETR, *Letectví ve východních Čechách 1918–1939*, Rigorózní práce Univerzity Hradec Králové 2006.

<sup>30</sup> Kronika obecné školy v Baníně, mezifondový soubor kronik Státního okresního archivu Svitavy se sídlem v Litomyšli, sign. KR – 58.

lastech osídlených převážně německým obyvatelstvem, ke kterému docházelo zejména ve druhé polovině třicátých let lze pak chápat také jako nástroj k pozdvižení sebevědomí českého obyvatelstva a současně jako signál, zřetelně deklarující Hitlerem a Henleinem stále více ovlivněným sudetským Němcům vůli politické a vojenské elity státu aktivně vzdorovat případné agresi.

Pozitivní zkušenosti z provozu vojenských letadel a vhodnost zdejšího terénu k těmto účelům pak přispěly k tomu, že se záměr na stavbu stálého letiště v Baníně objevil ve výše popsaném projektu na výstavbu letecké báze. Vlastní stavba však byla zahájena až v průběhu letních měsíců roku 1938. V době zářijové mobilizace pak došlo k velkému zintenzivnění prací. K jejich provádění bylo na základě § 66 Zákona o obraně státu 25. září 1938 okresním úřadem v Poličce povoláno několik desítek dělníků z okolních obcí, stejně jako tažní koně. Skutečnost, že měli oficiálně nastoupit na stavbu „*státního civilního letiště v Baníně*“, pak výmluvně svědčí o tom, že v létě 1938 představovalo krytí některých vojenských opatření civilními pro československé úřady již celkem běžnou praxi. A v případě výstavby letecké báze, jejíž letiště měla jednou s velkou pravděpodobností hostit útvary některého ze spojeneckých letectev, byla opatrnost důležitá dvojnásob.<sup>31</sup>

Pracovních sil i koní byl však v té době velký nedostatek. Bylo to samozřejmě způsobeno probíhající všeobecnou mobilizací československé armády, do které tehdy museli nastoupit všichni záložníci. Teprve po prezentaci u mateřských útvarů mohly být zpět do civilního života vráceny (dobovým termínem vyreklamovány) osoby, jejichž přítomnost byla nezbytná pro fungování státní správy, železnice, válečného průmyslu a dalších důležitých oblastí hospodářského života. Uvedená situace se proto negativně promítla i do popisovaného budování letiště v Baníně.

Zatímco městská rada městečka Březová (Brüssau) požadovaných 20 dělníků na stavbu letiště skutečně vyslala, stejně jako obecní úřad v České Dlouhé (Böhmisch Wiesen), v Muzlově (Musslau) či české Stříteži se naopak odvolávali na výše zmíněný nedostatek pracovních sil. Obecní úřad v Muzlově do Poličky sdělil, že poskytnout dělníky na planýrování letištní plochy je nemožné, protože všechny pro tyto práce vhodné osoby narukovaly do československé branné moci.<sup>32</sup>

<sup>31</sup> SOKA Svitavy se sídlem v Litomyšli, fond Okresní úřad Polička, sign. Presidiální spisy 1938, karton č. 56. Stavba státního civilního letiště v Baníně (OÚ Polička č. j. 1332 ze dne 25. září 1938).

<sup>32</sup> SOKA Svitavy se sídlem v Litomyšli, fond Okresní úřad Polička, sign. Presidiální spisy 1938, karton č. 56. Přípisy obecních úřadů v České Dlouhé (č. j. 741 ze dne 28. září 1938) a v Muzlově (č. j. 628/II–38 ze dne 27. září 1938) a městské rady v Březové (č. j. 3142/K ze dne 3. října 1938) okresnímu úřadu v Poličce. Jako zajímavost lze uvést, že zářijová mobilizace měla negativní dopad také na provádění podzimních prací v zemědělství, na což ve svém dopise okresnímu úřadu upozornil starosta Stříteže Josef Vopařil. Ten sice do Banína požadovaných pět dělníků vyslal, nedokázal však již zajistit náhradu za Rudolfa Janka, který stavbu letiště záhy opustil se zdůvodněním, „*že má dobývat svoje brambory*“. „*Dělníků, kteří by nebyli polně zaměstnáni ve Stříteži není, ... naopak je velký nedostatek pracovních sil ke konání některých zemědělských prací. Sklizeň bramborů, řepy, setba obilí.*“ Viz SOKA Svitavy se sídlem v Litomyšli, fond Okresní úřad Polička, sign. Presidiální spisy 1938, karton č. 56. Přípis obecního úřadu ve Stříteži (č. j. 313 ze dne 29. září 1938) okresnímu úřadu v Poličce.

Jen několik dnů poté, co se povolání dělníci a koně z mnoha obcí tehdejšího poličského politického okresu připojili k práci na banínském letišti, byla 29. září 1938 podepsána Mnichovská dohoda. Po Mnichovu pak následoval rychlý útlum stavebních prací nejen v Baníně, ale samozřejmě také na většině dalších letišť. Ve stavbě banínského letiště pak ještě nějakou dobu pokračovali Němci, nikdy však nesloužilo ke svému účelu.<sup>33</sup>

Otázkou však zůstává, zda k právě popsaným konkrétním domácím opatřením existovala kromě výše zmíněné československo – francouzské dohody ještě nějaká další, konkrétní zahraničně – politická ujednání a zda tak očekávaný přílet cizích leteckých jednotek na letiště letecké báze nebyl spíše příslovečným přáním nežli skutečností. Zdá se ovšem málo pravděpodobné, že by MNO investovalo takové množství prostředků a pracovních sil do staveb, o nichž by si nebylo stoprocentně jisto, že v případě války splní svůj úkol.

Celkem jisté ale je, že při zvažování toho, jakou konkrétní podobu by případná vojenská pomoc ze strany Francie či Sovětského svazu měla mít, byla československými odborníky preferována právě varianta spočívající v mohutném nasazení vojenského letectva. Bylo to způsobeno především věcnými důvody spočívajícími v neexistenci společné hranice těchto států, problematických vztazích mezi SSSR a Polskem i Rumunskem a v neposlední řadě také tím, že takováto pomoc mohla být poskytnuta nejrychleji. Již krátce po podpisu československo – sovětské spojenecké smlouvy tak např. prohlásil československý velvyslanec v Rumunsku Jan Šeba, „*že pomoc letecká je uskutečnitelná v několika hodinách*“, protože „*západní sovětská pohraniční letiště jsou vzdálena od východních hranic Československa jen asi 100 km, což při rychlosti letadel 300 km za hodinu je vzdálenost neznačná.*“<sup>34</sup>

Při jednáních, která proběhla ve dnech 30. června a 1. července 1938 v Praze, již Francouzi s přímým nasazením svých leteckých jednotek na území Československa vůbec nepočítali. Československá strana tak požadovala, aby Armée de l'Air svými útoky alespoň narušovala německý týl a napadala komunikační uzly a další významné cíle v německém zázemí. Určitou konkretizující podobu pak získal tento požadavek 22. září 1938, když náčelník štábu francouzského letectva informoval podřízené útvary, že mohou v brzké době obdržet rozkaz k úderům proti základnám Luftwaffe a německé železniční síti na území Bavorska. I tato aktivita však byla záhy zmrazena zásahem premiéra Édouarda Daladiera.<sup>35</sup>

Dost možná přímo pod vlivem zklamání z výsledků jednání s francouzskou stranou, a zcela jistě pod tlakem rostoucího „sudetoněmeckého problému“ a tím

<sup>33</sup> Sdělení pana Antonína Bandoucha z Banína.

<sup>34</sup> KOLEKTIV, *Vojenské dějiny Československa*. III. díl (1918–1939), Praha 1987, s. 465. Konkrétní jednání o využití vzdušného prostoru Rumunska však proběhla až počátkem září 1938. Rumuni při nich nakonec souhlasili také s průchodem 100 000 vojáků Rudé armády, vzdušný prostor mohla sovětská letadla využívat od 25. září 1938. Viz Pavel ŠRÁMEK a kolektiv, *Když zemřít, tak čestně – Československá armáda v září 1938*, Brno 1998, s. 58.

<sup>35</sup> K. STRAKA, *Československá armáda*, s. 119.

pádem také zostřování vztahů mezi Československem a Německem obrátili na sklonku léta 1938 nejvyšší představitelé československého vojenského letectva svoji pozornost také na Sovětský svaz. Přednosta III. (leteckého) odboru MNO, divizní generál Jaroslav Fajfr tak na počátku září 1938 v doprovodu podplukovníka gšt. Vítězslava Rosíka odjel do Moskvy. Oba pak v rámci několik dnů trvajícího pobytu jednali s náčelníkem generálního štábu Rudé armády Borisem Michailovičem Šapošnikovem, velitelem vojenského letectva Alexandrem D. Loktionovem a jeho zástupcem Jakovem V. Smuškevičem o konkrétních podmínkách sovětské letecké pomoci Československu. Ani tato jednání však nepřinesla příliš pozitivní výsledky. Postoj sovětské strany byl zdrženlivý a její zástupci také vyjádřili své obavy z očekávaných komplikací, pramenících podle nich z malého počtu a špatné připravenosti československých letišť. Po naléhání generála Fajfra však přislíbili vyslání komise, která měla prověřit stav jednotlivých letišť a projednat podmínky případné spolupráce.<sup>36</sup>

Dvoučlenná komise, kterou vedl Jakov Vladimírovič Smuškevič, někdejší hlavní letecký poradce španělské republikánské vlády, se v Praze objevila těsně před vyhlášením všeobecné mobilizace, 22. nebo 23. září 1939. Do Československa ji měl z Kyjeva dovézt československý dopravní letoun, objednaný vyslancem v Moskvě Zdeňkem Fierlingerem.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Pavel ŠRÁMEK, *Sovětské letci v Československu na podzim 1938*, in: Přísně tajné č. 2/2008, ročník XII., Praha 2008. Zmíněná cesta gen. Fajfra a pplk. Rosíka přitom neměla na rozdíl od předchozích návštěv oficiální charakter, do Moskvy odletěli v utajení přes Varšavu a Rigu, zpět se pak dokonce vraceli přes Rigu, Stockholm a Rotterdam.

<sup>37</sup> Tamtéž. **Jakov Vladimírovič Smuškevič** se narodil 14. dubna 1902 v městečku Rakiški, ležícím na pomezí Běloruska a Litvy. Bojů občanské války se zúčastnil jako politruk roty, později jako komisař pluku. Nakonec byl převelen k letectvu dělnicko – rolnické rudé armády, kde se stal politrukem leteckého oddílu. V poválečných letech zvolna stoupal po kariérním žebříčku, zastával funkci komisaře eskadry a od roku 1931 komisaře stíhací letecké brigády. Pilotní výcvik absolvoval v Kačinské letecké škole. Postupně si osvoji pilotáž několika typů letounů a stal se velitelem stíhací letecké brigády. Po vypuknutí občanské války ve Španělsku odjel na pyrenejský poloostrov a stal se hlavním poradcem republikánské vlády pro oblast letectva. I přes vysokou vojenskou hodnost (komdiv) osobně vedl stíhače do bojových akcí. Veřejně známým byl spíše pod přezdívkou „generál Douglas“. Mimoto také velel protivzdušné obraně Madridu. Za svou činnost ve Španělsku obdržel 21. června 1937 titul Hrdiny Sovětského svazu. Po návratu ze Španělska byl jmenován do funkce zástupce velitele vojenského letectva Rudé armády. V září roku 1938 vedl sovětskou leteckou misi do Československa, o rok později, již v hodnosti komkor, velel sovětským leteckým útvarům nasazeným do bojů na Chalchyn-golu. Nasazení letectva zde sehrálo podstatnou roli při likvidaci 6. japonské armády a Jakov V. Smuškevič byl za tento počín 17. listopadu 1939 podruhé vyznamenán titulem Hrdiny Sovětského svazu. Kromě toho byl dvakrát dekorován Leninovým řádem, obdržel také pamětní medaili k 20. výročí vzniku Rudé armády. Po sesazení Alexandra D. Loktionova nastoupil v září 1939 na místo velitele sovětského vojenského letectva. V červnu 1940 byl ustanoven jeho generálním inspektorem, povýšen do hodnosti generál-poručíka letectva a v prosinci 1940 jmenován pomocníkem náčelníka generálního štábu pro letectvo. Ani Smuškevičovi se však nevyhnul krutý osud jeho předchůdců, semletých soukolím Stalinových čistek. Těsně před německým útokem na SSSR byl 8. června 1941 zatčen přímo v nemocnici, kde se krátce před tím podrobil náročným operaci. Aniž by došlo k vynesení rozsudku, byl Jakov V. Smuškevič 28. října 1941 zastřelen. V roce 1954 byl rehabilitován.

Co přesně oba členové komise v následujících dnech dělali, kde se pohybovali a s kým jednali, bohužel stále není zcela jasné. S jistotou lze říci jen to, že se nesetkali s nejvyššími představiteli právě se mobilizující československé armády, jejíž velitelství se začalo od 23. září formovat v budově školy v Klánovicích u Prahy a v průběhu pondělí 26. září 1938 se přesunulo do zámku v Račicích u Vyškova. Hlavní velitel armádní generál Ludvík Krejčí se podle svých vlastních slov o příjezdu mise dozvěděl až dodatečně.

Podle vzpomínek podplukovníka Rosíka navštívili členové mise některá letiště na Slovensku. Dopraváčet je měl přednosta 1. oddělení III. (leteckého) odboru MNO brigádní generál Alois Vicherek, proslavený rekordním dálkovým letem do SSSR v roce 1928 a účastník většiny předchozích oficiálních jednání se sovětskými leteckými delegacemi v průběhu druhé poloviny třicátých let. V úterý 27. září 1938 pak Jakov V. Smuškevič jednal v Brně s generálem Jaroslavem Fajfrem. Veliteli čs. letectva dal na základě toho, co v ČSR viděl, několik cenných rad ke zdokonalení obrany letišť, odvolává se přitom na své zkušenosti z občanské války ve Španělsku. Podle výpovědi, kterou generál Jaroslav Fajfr učinil v roce 1947 před Národním soudem, mu Smuškevič na této schůzce nabídl také přílet sedmi stovek sovětských letadel.<sup>38</sup>

Je přitom zajímavé, že ještě týž den, kolem 23. hodiny večer, se s oficiální žádostí o leteckou pomoc obrátil na Sovětský svaz prostřednictvím vyslance Zdeňka Fierlingera přímo prezident republiky Edvard Beneš.<sup>39</sup> Text žádosti měl obsahovat také sdělení, že letiště Tri Duby, Spišská Nová Ves a Užhorod budou již následujícího rána připravena k přijímání sovětských letadel.<sup>40</sup> Jistě nepřekvapí, že právě první dvě zmíněná letiště navštívil o několik dnů dříve Jakov V. Smuškevič se svým doprovodem.

Mnoha očitými svědky je pak doložena ještě Smuškevičova návštěva na letišti v Pardubicích.<sup>41</sup> Ani volba této východočeské základny, která byla od října roku 1937 domovem III. peruti Leteckého pluku č. 4, jejíž letky byly vyzbrojeny

<sup>38</sup> V. díl. ČSR. Mnichov 1938. Č 28. <http://www.palba.cz/viewtopic.php?t=2697> (28. 11. 2009). Srov. P. ŠRÁMEK, *Sověští letci*. Členové sovětské letecké mise údajně také 23. září 1938 s pomocí vlastní radiostanice navázali spojení s několika letišti na západní Ukrajině. V dalších dnech však toto vysílání již nepokračovalo.

<sup>39</sup> P. ŠRÁMEK a kol., *Když zemřít, tak čestně*, s. 58. V novějším, zde také citovaném článku *Sověští letci v Československu na podzim 1938* však Pavel Šrámek uvádí, že se originální text této žádosti v archivech dosud nepodařilo objevit. Již v roce 1968 ale upozornila Věra Olivová na telegram vyslance Zdeňka Fierlingera z dopoledne následujícího dne (tj. 28. září 1938), ve kterém informoval prezidenta, že žádost o okamžitou leteckou pomoc byla předložena sovětské straně.

<sup>40</sup> V. díl. ČSR. Mnichov 1938. Č 33, <http://www.palba.cz/viewtopic.php?t=2727> (29. 11. 2009).

<sup>41</sup> P. ŠRÁMEK, *Sověští letci* a web o historii pardubického letiště – Mnichovská krize, <http://www.pavpec.info/1938.html> (29. 11. 2009). Oba prameny se shodují v tom, že si sověští letci prohlédli letiště a jeden z nich si vyzkoušel let v československém letadle (snad v Avii B – 534). Problematičtější fakt představuje datum návštěvy – zatímco ze Šrámkova článku vyplývá, že se tak stalo až po jednání mezi Smuškevičem a gen. Fajfrem v Brně 27. září 1938, uvádí webová stránka o historii pardubického letiště jako datum návštěvy již 20. září – tedy dva dny před pravděpodobným datem příletu sovětské letecké komise do Československa!

stíhacími dvouplošníky Avia B – 534, zřejmě nebyla náhodná. Kromě stíhačů zde totiž od poloviny září působily také ze Sovětského svazu dodané moderní dvoumotorové letouny B – 71, patřící lehkým bombardovacím letkám č. 73 a 74. Připomenout lze i v textu již uvedenou skutečnost, že pardubické letiště bylo součástí „letecké báze“. Ráznou změnu plánů, podle kterých mělo být letiště v případě mobilizace čs. jednotkami z větší části uvolněno pro spojenecké letouny, pak udělala syrová realita zářijových dnů. Letiště v nedaleké Chrudimi, budované se záměrem vytvoření mírové základny obou výše zmíněných lehkých bombardovacích letek, nebylo v září 1938 přes vysoký stupeň rozestavenosti ještě použitelné. Lehké bombardovací letky č. 73 a 74, organizačně podřízené II. peruti Leteckého pluku č. 6, tak do počátku září 1938 působily na letišti v Hradci Králové, snaha o rozptýlení leteckých jednotek a odlehčení dost vytižené královéhradecké základně je pak 13. září 1938 přivedla do Pardubic.<sup>42</sup>

Starší literatura souhrnně udává, že k bojovému nasazení bylo koncem září 1938 připraveno 30 střeleckých, 10 jezdeckých a 7 tankových divizí Rudé armády spolu se silnými jednotkami protiletecké obrany. Do bojové pohotovosti mělo být uvedeno 1100 letadel. Velení nad vojsky vyčleněnými na pomoc Československu bylo svěřeno maršálu Semjonu K. Timošenkovi. Nelze z toho ale vyvozovat nic zásadního – už kvůli době vzniku knih, ve kterých jsou tyto údaje uvedeny, a také proto, že obdobná opatření podnikla v té době řada evropských států.<sup>43</sup>

Jak ale dokládají svědectví pamětníků, byla pro přilet těchto letadel i na československé straně realizována určitá opatření, spočívající především v přípravě letišť na východním Slovensku a Podkarpatské Rusi.<sup>44</sup> Rozkazy nařizující prove-

---

<sup>42</sup> P. PETR, *Letectví*, s. 327 a 342. Miloslav John i Jiří Sehnal a Jiří Rajlich ovšem udávají, že v době mobilizace, tedy v posledních zářijových dnech roku 1938 měly obě zmíněné lehké bombardovací letky působit na jižní Moravě, 73. z polního letiště v Bučovicích a 74. z Brna. Velitelství peruti však zůstalo v Pardubicích. Viz Miloslav JOHN, *Československé letectvo v roce 1938*, Beroun 1996, s. 306 (Tabulka 30, Zařazení lehkých bombardovacích letek k 29. září 1938) a Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, Praha 1993, s. 183 (Tabulka 6. Stav čs. vojenského letectva ke dni 28. září 1938 v době vrcholící Mnichovské krize)

<sup>43</sup> František NESVADBA, *Proč nezahřměla děla*, Praha 1986, s. 334. Z uvedené více než tisícovky sovětských letadel jich mělo přímo z československých letišť operovat 548. Pokud jde o taktické určení letadel, mělo se jednat o 246 rychlých bombardérů a 302 stíhací letouny, vyčleněné ze sestavy Běloruského, Kyjevského a Charkovského vojenského okruhu. O těžkých bombardérech se tedy poválečná historická literatura nezmiňuje.

<sup>44</sup> Příslušník stíhací letky č. 49 četař Karel Rybka tak např. ještě 5. října 1938 obdržel rozkaz k tomu, aby do Užhorodu letounem Be – 50 neprodleně přepravil poručíka Ing. Jaroslava Hurta z leteckého skladu. V Užhorodě a v Košicích měla totiž být dle jeho vzpomínek urychleně vytvořena střediska pro přebírání sovětských letadel. Let sportovního letounu choceňské výroby, který byl v té době vojenským letectvem používán jako kurýrní, však skončil dramatickým nouzovým přistáním na poli lnu 10 kilometrů jižně od Užhorodu. Jeho příčinou byla padající tma, která pilotovi znemožnila orientaci v terénu. Nouzové přistání se však naštěstí obešlo bez zranění osádky a poručík Hurt byl do Užhorodu díky laskavosti lékárníka z obce Velká Dobroň odvezen jeho autem. Sám Karel Rybka má tento dvě a čtvrt hodiny trvající let v zápisníku letů uveden jako „kompasový“. Viz Karel RYBKA, *Vzpomínky bývalého letce – Siroťci*, s. 11, rukopis a Zápisník letů četaře Karla Rybky, s. 142 (kopie v držení autora).



dení příprav pro přijetí spojeneckých letadel pak zřejmě byly vydány také pro letiště tvořící leteckou bázi.<sup>45</sup>

Je zřejmé, že po svém dokončení by se komplex letecké báze, schopný poskytnout zázemí až 150 těžkým bombardovacím letounům, mohl stát trumfovým esem v celém systému obrany Československa. Navíc by se informace o jeho existenci, vhodně modifikované československou zpravodajskou službou a věrohodným způsobem nastrčené Němcům, mohly stát i významným prostředkem když ne k zastrašování, tak alespoň k oddalování jejich rozhodnutí o útoku na Československo. Dnes je dobře známo, že vysocí důstojníci německého generálního štábu se k možnostem ozbrojeného střetu s československou armádou stavěli mnohem skeptičtěji než Hitler a lidé z ministerstva propagandy. A informace o tom, že se spojenci Československa rozhodli tímto způsobem skutečně dostát svým závazkům, by nejvyšší velitele Wehrmachtu zcela jistě nepotěšily.

Případný přílet zejména sovětských letadel na československá letiště by se však v očích světové veřejnosti mohl stát nebezpečnou dvoječnou zbraní. Naplnilo by se tím totiž heslo o „letadlové lodi bolševismu“, hláсанé nacistickou propagandou. Ještě více by se omezil manévrovací prostor československé diplomacie, hledající v demokratických státech západní Evropy vojenskou pomoc a politickou podporu. Nasazení sovětských bombardérů by tak Československu nejspíše přineslo víc politické škody než vojenského užitku. Válka Německa pouze proti československo – sovětské koalici představovala pro politickou reprezentaci naší země naprosto nepřijatelnou variantu. Proto byly i v roce 1935 uzavřené smlouvy konstruovány na principu společného postupu Československa, Francie a Sovětského svazu.

Jak již bylo uvedeno v úvodu článku, vydaly se dějiny nakonec zcela jinou cestou. Realizace smělého projektu výstavby letecké báze, tedy de facto komplexu leteckých základen, zůstala stát na půli cesty. Ne všechna ze zmíněných letišť dožila do dnešních dnů. Ani to pardubické již nefiguruje v oficiálním seznamu leteckých základen Vzdušných sil Armády České republiky. Sídlí zde však Centrum leteckého výcviku, tedy subjekt smluvně pro armádu zajišťující výcvik jejích budoucích pilotů. Letiště v Chrudimi, které se v nedávné době úspěšně vyrovnalo s hrozbou svého zániku, pak spolu s Poličkou, Skutčí a Havlíčkovým Brodem dodnes slouží aeroklubovému i soukromému provozu běžných sportovních i ultralehkých letadel. Informace o přípravě letištních ploch v Baníně, Bystřici nad Pernštejnem či Senožatech jsou dnes známy již jen úzkému okruhu vojenských historiků, leteckých nadšenců a místních pamětníků. Výše naznačenou úvahu o případném válečném využití letecké báze je pak nutno uzavřít konstatováním, že nelze dost dobře hodnotit události, které se nestaly, a vyvozovat potvrzené závěry z obecných zmínek v archivních dokumentech.

---

<sup>45</sup> Pavel Šrámek uvádí jako příklad letiště v Přibyslavi, zmiňované ve vzpomínkách tehdejšího poručíka čs. letectva Jiřího Hartmana. Viz P. ŠRÁMEK, *Sovětská letci*.

**Summary:**

**Air Bases on the Czecho-Moravian Highlands**

The signing of the Munich Pact at the end of September 1938 did not only signify the demise of the first Czechoslovak Republic, but it also brought an end to a range of policies and regulations that Czechoslovakia had adopted in the second half of the 1930s in order to prepare for a potential conflict with Nazi Germany. This preparation entailed not only the well-known construction of the fortification line along the border with Germany, but also extensive construction of new airports. After their completion, most of these airports were meant to serve the needs of the Czechoslovak Air Force. However, some of them were conceptualized and built as bases for air force units of France and the Soviet Union, then Czechoslovakia's allies, in case of a war with Germany. The exact scope of French and Soviet intervention in any such conflict was defined by the first of several international treaties Czechoslovakia, France and the Soviet Union signed in 1935. The signing of a general treaty of alliance between Czechoslovakia and the Soviet Union then led to a multitude of mutual visits and meetings which culminated in 1937-1938 when the Czechoslovak Air Force was equipped with 61 modern bombers Tupolev SB-2. In exchange, the Soviets gained access to some of the modern weapon technologies developed by Škoda Plzeň. The signing of the above-mentioned treaty with the Soviet Union and the visits of representatives of the Red Army Air Force to Czechoslovakia drew severe criticism from Nazi Germany, whose Reich Ministry of Public Enlightenment and Propaganda, led by Joseph Goebbels, organized campaigns proclaiming that large airports were being built for Soviet heavy bombers on our territory. Though it is true that the information broadcast by Goebbels's ministry was purposely manipulated in order to magnify the perceived threat to Germany, it should also be noted that airports for foreign air force units did exist on Czechoslovakia's territory. Their construction, which was kept top secret, was approved on 22nd July 1937 by the then Chief of Staff, Army General Ludvík Krejčí. After considering a variety of alternatives, the so-called "Air Bases on the Czecho-moravian Highlands" project was selected. The project entailed the construction of airports in Pardubice, Chrudim, Hlinsko, Humpolec, Polička, Banín, and in Bystřice nad Pernštejnem, each of which was supposed to accommodate one Czechoslovak Air Force squadron (which roughly equalled an RAF wing in size). The land needed for the construction was either bought or rented. The airports in Chrudim and Pardubice were supposed to provide permanent bases for units of the Czechoslovak Air Force, albeit smaller ones during the period of peace. Although construction work was carried out intensively on all airports, only the bases in Pardubice and Chrudim had been finished and ready for operational use by September 1938. At the end of September 1938, a Soviet Air Mission, under the command of General J.V. Smuškevič, flew to Czechoslovakia. However, it is a well-known fact that Czechoslovakia accepted the Munich dictate to avoid a conflict with Germany, and the above-mentioned airports were never used by the Soviet or French air forces. Some of the airports were finished during the German occupation of Czechoslovakia and used for the needs of the Luftwaffe. The airports in Chrudim, Pardubice and Polička continue to serve their purpose until today.