

# Válka na obzoru 1933–1939

Záhy po volebním vítězství Národně socialistické dělnické strany Německa vedené A. Hitlerem bylo zřejmé, že Evropa hrozí nová válka. Československo tak bylo přinuceno vnějšími okolnostmi zbrojit nejvyšší možnou měrou, jakou dovolovaly hospodářské výsledky republiky. V prostorech Čech, Moravy i Slovenska vhodných pro zadržení německého (nebo maďarského) vpádu byla zahájena výstavba stálého opevnění, jednotky pozemní armády byly postupně přebudovávány tak, aby byly lépe použitelné v manévrovém boji, který se všeobecně v nové válce očekával. Všechny druhy vojsk dostávaly novou výzbroj, například moderní lehké a těžké kulometry, tanky a protitankové kanóny. Byla prodloužena základní vojenská služba na 24 měsíců.

Velmi svízelné bylo vyzbrojování letectva. Jestliže osvědčená dělostřelecká výzbroj byla použitelná pro boj desítky roků, u letadel tomu tak nebylo. Letecká technika se vyvíjela neobyčejně rychle. Nejpozději během pouhých čtyř let byl původně nejmodernější a nejvýkonnější letoun beznadějně zastaralý a v boji spíše neupotřebitelný. Neustálou obměnu letecké výzbroje však bylo nutné uskutečňovat velice obezřetně. Nebylo možné vyzbrojit pluky velkým počtem letadel, neboť peněžní náklady vynaložené na jejich pořízení by znemožnily zaplacení rovněž velice drahých vývojových prací na nových prototypch. Také málo předvídaté zavedení velkého počtu rozličných typů letadel do výzbroje by velmi znesnadnilo jejich údržbu pro složité zásobování náhradními díly. Ve válce by pak neopravená letadla zapříčinila rychlý pokles bojeschopnosti vzdušných sil.

Rovněž nevýhodné bylo soustředění všech leteckých podniků v Praze, neboť hrozilo nebezpečí, že je německé bombardéry brzy zničí nálety. Část výroby letadel se měla přesunout na Moravu a Slovensko. Továrna Avia plánovala postavit velký výrobní závod v Kunovicích a opravnu v Trenčianských Biskupicích. Podnik Aero hodlal zřídít továrnu v Beckově a Letov měl vybudovat pobočný provoz v Holešově. Záměry se nepodařilo uskutečnit. Pouze v Kunovicích od srpna 1938 zahájila práci nikoliv továrna, ale jen opravná letadel.

Z hlediska časového se ještě větší potíží jevil výcvik nových pilotů. Ze zdravého a bystrého mladého muže (dívký tehdy neměly ani nejmenší příležitost stát se vojenskými pilotkami) bylo možné vycvičit v boji použitelného letce

za 9 až 12 měsíců. (Výroba nového letadla zabrala nejvýše několik týdnů.) V roce 1935 byly proto civilní aerokluby pověřeny akcí „1 000 nových pilotů“, která měla poskytnout základní výcvik v řízení letadel zájemcům o vstup do řad vojenského letectva. Velení naší vzdušné zbraně usilovalo o vytvoření vysokých válečných záloh letců. Na každých 10 pozorovacích letadel mělo být vyškolen 15 pilotů a 15 pozorovatelů, pro stejný počet stíhaček se cvičilo 20 pilotů. Pro osádky bombardérů byla určena výše stavu náhradních letců shodně jako pro stíhací letky.

Němečtí nacisté dávali jednoznačně najevo své útočné plány vůči sousedním i vzdáleným zemím. Protože se Československo vzhledem k vzájemnému poměru počtu obyvatel mohlo jen bránit, zvýšil se proti předcházejícímu období význam stíhacích letounů. Ministerstvo obrany porovnávalo v letech 1933 až 1934 nové prototypy firem Avia, Praga, Letov i Aero. Nejlepší celkové výsledky prokázala Avia B.534, která dosahovala rychlosti 365 km/h. Krátce po rozhodnutí vyzbrojit stíhací letky avieri vyzkoušela továrna Aero jednoplošnickovou stíhačku Aero A.102. Léetala rychlostí až 430 km/h, ale do výzbroje přijata nebyla pro vysokou přistávací rychlost (letadlo nebylo vybaveno vztakovými klapkami) a slabou výzbroj jen dvou kulometů.

Objednávka stíhaček B.534 měla být sázkou ministerstva obrany na jistotu. Piloti byli zvyklí na letové vlastnosti dvouplošníků. Konstrukce nové stíhačky vycházela z předchozích typů a s velmi vysokou pravděpodobností v sobě neskrývala žádnou záludnou vlastnost, která by se projevila až v provozu u leteckých pluků. V roce 1934 bylo objednáno 147 letadel, s otevřenou kabinou a čtyřmi kulometry. Ke stíhacím letkám přicházely nové avie od února 1935. Záhy se projevíly jejich počáteční nedostatky. Dva kulometry ve spodních křídlech střílely méně přesně a vůbec svojí hmotností křídlo nadměrně zatěžovaly. Velení letectva rozhodlo oba kulometry odstranit. Zbylé dva kulometry v trupu byly však nedostatečnou výzbrojí pro vzdušný boj s celokovovými letadly. Ukázalo se rovněž, že pevnost horního křídla je špatná. Plech v přední části nosné plochy se za vysokých rychlostí prohýbal a letadlo se stávalo téměř neovladatelným dokonce i pro nouzové přistání. Tři stíhačky B.534 se právě pro tuto závadu zřítily a jejich piloti zahynuli.



Avia B.534 čtvrté výrobní série měla již zakrytou kabinu pilota.

V roce 1936 bylo objednáno 180 ks vylepšených Avíí B.534. Konstrukteři také úspěšně obnovili původní palebnou sílu stíhačky. Kulometry odebrané z křídel umístili na boky trupu k dvěma již zde montovaným. Kabina zůstala i nadále otevřená. Následovaly objednávky z roku 1937 na 50 ks a z roku 1938 na 69 letounů. Od roku 1936 se konstruktéři snažili na žádost pracovníků ministerstva obrany vyzbrojit stíhačku kanónem kalibru 20 mm. Měl být umístěn v motorovém prostoru a střílet dutou hřídelí vrtule. Plány se nakonec nepodařilo uskutečnit, přestože bylo vyrobeno 55 letadel typu Avia Bk.534 (písmeno k znamenalo kanónovou verzi), neboť do obsazení česko-

slovenského státu Německem se do sériových strojů kanón nepodařilo zamontovat pro značné technické potíže s upevněním zbraně na motor. Vyrobená letadla tak byla nouzově vyzbrojena místo malorážového děla kulometem. Další dva kulometry nesly Bk.534 na bocích trupu.

V roce 1938 byly všechny naše stíhací letky vyzbrojeny jediným typem letadla, pravda v různých verzích a s rozdílnými výkony. Velice to ovšem usnadnilo výcvik pilotů, kteří po krátkém zaškolení mohli úspěšně ovládat jednotlivá výrobní provedení stíhaček Avia B.534. Nejlepší bojové výkony podávala letadla poslední 4. série. Měla zakrytou kabinu, nesla 4 kulometry, byla vybavena radiostanicí pro spojení mluveným slovem a bylo je možné použít i v noci. Konstrukční vylepšení zvýšila maximální vodorovnou rychlost ve výšce na 405 km/h pro letoun bez výzbroje a 370 km/h s vybavením pro boj.



Avia B.534

Taktické určení:	Stíhací letoun pro vzdušný boj použitelný i pro útoky na pozemní cíle.
Osádka:	Pilot.
Popis letounu:	Celokovová konstrukce trupu i křídel, potažená místy plechovými panely, jinak plátnem. Za kabinou byla použita dřevěná karosérie potažená rovněž plátnem. Podvozek byl pevný, ostruha nejprve kluzná, později s kolečkem. Kabina byla nejprve otevřená, posléze zakrytá a vytápěná vzduchem od motoru. Stíhačka byla vybavena radiostanicí, hasicím přístrojem, dýchačem a signální pistolí. Vrtule byla nejprve dřevěná, později kovová. Poslední série byla vybavena i pro lety v noci.
Výzbroj:	4 kulometry vz. 30 ráže 7,92 mm (prvních 100 letadel jen 2) se zásobou 250 nábojů pro zbraň. Pod spodní křídlo bylo možno zavěsit 4 pumy hmotnosti 20 kg nebo 6 pum hmotnosti 10 kg.
Technická data:	Rozpětí 9,4 m, délka 8,2 m, výška 3,2 m, prázdná hmotnost 1,5 t, nejvyšší startovní 2 t, motor Avia (ČKD) 12Ydrs s výkonem až 632 kW, nejvyšší rychlost 380 km/h, dostup 10 600 m, dolet 600 km.

Základní bojovou formací letky československých stíhačů byla těsně seřazená skupina tříčlenných rojů v proudu za sebou. Její výhodou bylo, že velitel letky, který řídil první stroj skupiny, mohl dovést do místa zamýšleného boje všechny své stíhačky i bez rádiového spojení. Po zahájení útoku na bombardéry by se skupina rozpadla a roje by bojovaly samostatně. Nevýhodou tohoto způsobu létání bylo rozdělení pozornosti jednotlivých pilotů. Ti v první řadě sledovali stroje vlastní skupiny, aby se s některým nesrazili, a na pátrání zrakem po nepříteli jim čas nezbýval. Formace tak mohla být snadno zaskočena útokem německých stíhaček. Na obrázku je znázorněn doprovod bombardérů B.71 (letí níže). Úkol vyžadoval od stíhacích pilotů nejvyšší možnou míru dovednosti, neboť modernější bombardéry byly rychlejší než Avie B.534. Úkol však byl splnitelný. Bombardovací letouny s pumovým nákladem létaly pomaleji. Letové formace našeho letectva z roku 1938 se považují za nevýhodné. Ve skutečných bojích však vyložene zápornou úlohu nesehrály, protože je používalo i letectvo britské, které v roce 1940 úspěšně odrazilo mnohatýdenní vzdušný nápor Němců v bitvě o Británii.

Bojový výcvik našich pilotů kladl i nadále velký důraz na zvládnutí letových obrátů vysoké pilotáže. Špičkoví akrobaté vzešli z řad československých vojenských pilotů patřili k nejschopnějším letcům Evropy. V červenci 1936 na akrobatické soutěži pořádané v Berlíně v době tam právě probíhající olympiády vybojoval pilot Široký stříbrnou a pilot Novák bronzovou medaili. Na početně obsazeném leteckém mítinku ve Švýcarsku v roce 1937 změřili piloti evropských států naposledy své síly ve sportovních závodech. Mnohých disciplín se účastnily odzbrojené vojenské stíhačky. V nejnáročnějším závodě, takzvaném alpském letu v délce 367 km, byl mezi jednotlivci náš pilot Hlaďo na Avii B.534 druhý. Ve stejné soutěži, avšak vypsané pro tříčlenné roje, obsadili letci Hlaďo, Šnobl a Peřina na stíhacích Avii rovněž druhé místo průměrnou rychlostí 361 km/h. První byli Němci na Messerschmittech Bf-109 (374 km/h). Teprve za našimi letci obsadili 3. místo piloti z Francie, následovaní Belgičany. Další závod se nekonal a v roce 1939 již evropští piloti-vojáci bojovali na život a na smrt v soutěži bez pravidel, v nové světové válce.

Stíhací letky vyzbrojené letouny Avia B.534 měly plnit několik základních bojových úkolů. V první řadě byly pověřeny ochranou pozemních jednotek armády před útoky letadel nepřítele a měly poskytovat stíhací doprovod vlastním pozorovacím a lehkým bombardovacím strojům při plnění jejich úkolů nad pozicemi protivníka. Stíhačky B.534 mohly působit i přímo proti pozemním silám střelbou z kulometů a bombardováním malými pumami. Letky určené pro tyto úkoly by byly za války podřízeny velitelům čtyř armád, do kterých byly československé ozbrojené síly rozděleny. (1. armáda měla bránit Čechy, 2. severní Moravu, 3. Slovensko s Podkarpatskou Rusí a 4. jižní Moravu.)

Letky stíhačů z Leteckého pluku 4 byly vyčleněny pro obranu zázemí a měly odvrátit ve spolupráci s protiletadlovým dělostřelectvem nálety na Prahu a další důležitá místa, zpravidla továrny zbrojního průmyslu.

Pro případ války plánovalo velení letectva včas (tedy ještě před útokem protivníka) přesunout stíhací letadla na pomocná letiště mimo hlavní základny, kde by v síle jedné až dvou letek byla připravena vzlétnout na rozkaz vyššího velení ke splnění bojových úkolů. Rozptýlení sil mělo zabránit zničení velkého počtu našich letadel při

prvém úderu na stálá mírová letiště. Velitelé armády předpokládali, že Německo zaútočí velmi překvapivě a nečekaně nejen po zemi, ale i vzduchem a činili veškerá možná opatření k tomu, aby záměry nepřítelů překazili.

Jakmile by velitelské stanoviště obdrželo hlášení z pohraničních hlásek o pohybu formací letadel nepřítele, vydalo by rozkaz telefony stíhacím letkám ve stavu pohotovosti ke startu. Probíhalo-li by vše podle plánu a bez zdržení, dokázaly by stíhací avie zaujmout výchozí bod pro útok ve výši 5 000 metrů do 15 minut od spatření letadel protivníka obsluhou pohraničních hlásek. Pro obranu Prahy a jiných míst ve středu republiky to byla doba vyhovující. Pro ochranu pozemních jednotek v pohraničí nikoliv, ale ty měly chránit stíhací letky z letišť poblíž fronty. Část jejich letadel měla hlídkovat za bojů ve vzduchu a být tak okamžitě připravena zasáhnout proti přilétajícím letounům protivníka.

Schopnost československé protivzdušné obrany včas zasáhnout proti nepříteli prověřovaly bojové akce stíhačů ke konci září 1938, kdy pronikala německá průzkumná letadla běžně nad celé území Čech a Moravy. Například dne 27. 9. se k hlavnímu městu přiblížil ve výšce moderní nepřátelský dvoumotorový průzkumný letoun Dornier 17P. Hlásná služba ho včas zpozorovala a předala okamžitě údaje o poloze špióna na velitelské stanoviště. Na jeho rozkaz odstartoval z polního letiště Horní Měcholupy tříčlenný roj stíhaček Avia B.534. Jakmile se stíhací letadla objevila nad Prahou, navázal s nimi rádiové spojení letecký orientační důstojník od protiletadlového dělostřelectva a naváděl roj na vetřelce. Osádka německého letadla po spatření českých strojů zamířila vzhůru a avie letoun ve stoupavém letu dostihovaly. Jakmile Dornier přešel ve výši 7 000 m do vodorovného letu, začal se pronásledovatelům vzdalovat. Létal rychlostí až 440 km/h. Naši piloti víc než 388 km/h ze svých strojů nevymáčkli. Stíhačky se musely vrátit na letiště.

Proti německým bombardérům zatíženým pumami by avie nejspíše zasahovaly vcelku úspěšně. Rovněž v boji se staršími typy stíhacích strojů nepřítele i s jeho střemhlavými bombardéry by měly navrch, ale na rychlejší německé stíhačky Messerschmitt Bf-109 by nestačily. Avie by na ně útočit vůbec nemohly, ale pro svou mnohem vyšší obratnost se jim naskýtalá příležitost protivníka setřást a uniknout mu.



Československé ozbrojené síly se v období ohrožení ze strany Německa nespolehaly při obraně proti letadlům jen na stíhací letectvo. Postupně byla vytvořena soustava, která v sobě zahrnovala všechny dostupné prostředky pro odhalování letadel protivníka a určování jejich polohy. Velitelská stanoviště pak rozhodovala o způsobu odvrácení jejich útoku na bráněné jednotky či objekty.

1 lehký kulomet vz. 26 ráže 7,92 mm z výzbroje pěchoty byl nejpočetnější zbraní (30 000 ks), kterou se pozemní jednotky mohly bránit proti útokům ze vzduchu, pro obranu letišť bylo určeno dalších 500 kulometů

2 účinnou protiletadlovou zbraní byl kulomet vz. 36 ráže 20 mm (s dobovým názvem velký kulomet proti letadlům), který tvořil výzbroj zvláštních rot určených pro obranu pozemních sil, ve výzbroji bylo 230 ks velkorážných kulometů tohoto typu

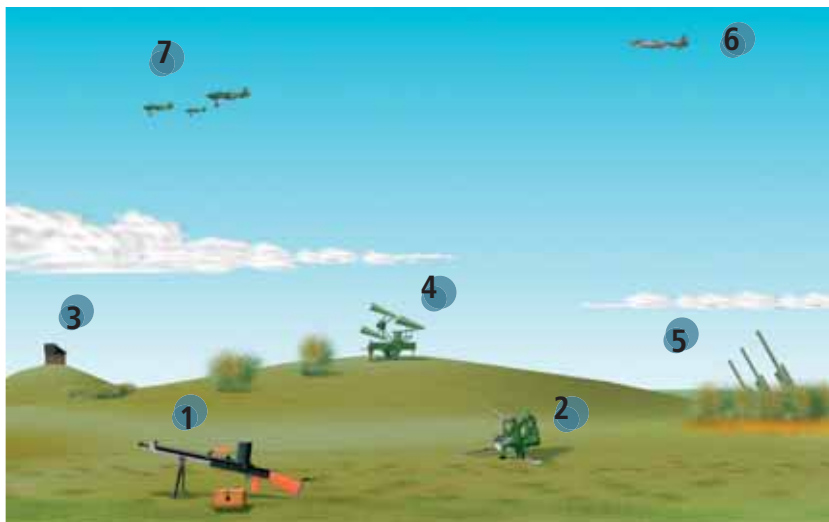
3 odhalit formace nepřátelských letadel překračujících státní hranice měli pozorovatelé takzvaných vidových hlásek hlásné služby, zprávy (směr a výška letu, počet a typ letadel) byly podávány na velitelství telefony, hlásky byly budovány po celém území státu, nejen v pohraničí

4 polohu německých útočících letounů měly především v noci odhalovat naslouchací přístroje (33 ks), na vzdálenost 15 až 20 km dokázaly určit přesné pozice zdroje hluku a navadět světlomety k osvětlení cíle

5 protiletadlové dělostřelectvo (celkem 250 kanónů) mělo bránit Prahu a jiné důležité objekty, v noci střílelo na letadla ozářená světlomety

6 dva rychlé letouny B.71 měly sloužit jako vzdušná naváděcí stanoviště, která by nejprve z velké výše odhalila formace německých bombardérů a pak na ně nasměrovala stíhačky

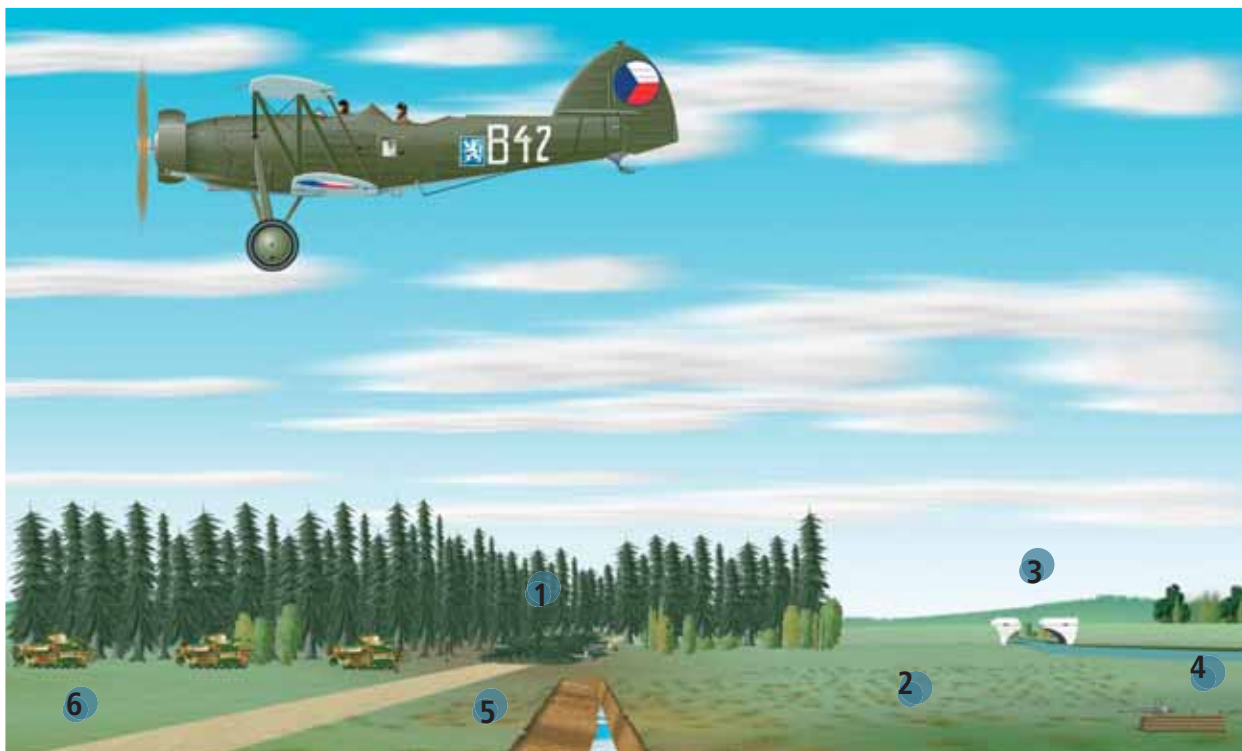
7 stíhací letouny měly být na cíl naváděny ze země nebo i ze vzduchu radiostanicemi



**Lehký kulomet vz. 26** obsluhovali dva muži, měřil na délku 1,15 m, hmotnost zbraně byla 10 kg, zásobník se nasazoval shora a pojal 20 nábojů. Vycvičená obsluha za minutu dokázala vypálit až 200 ran. (Rychlost střelby 550 výstřelů za minutu.) Při prudké palbě bylo nutné po 300 ranách vyměnit hlavěň, aby se nepoškodila žárem, bylo možné ji chladit ve vodě. Životnost hlavně byla stanovena na celkem 14 000 ran. Kulomet bylo možné použít proti cílům vzdáleným do 1 000 metrů (ve vzduchu méně). Zbraň byla mimořádně spolehlivá.

**Velký kulomet vz. 36** byl přepravován na korbě nákladního vozu a obsluhován družstvem 10 mužů včetně řidiče. Zbraň měla hmotnost 300 kg. Vystřelovala tříštivé nebo průbojné granáty kalibru 20 mm proti cílům do výšky až 1 500 m. Plný zásobník obsahoval 15 nábojů. Celkem měla naše armáda připraveno 1,7 miliónu ks munice (stav březen 1939).





Přímou podporu pozemním jednotkám měly poskytovat letouny pozorovacích letek. Dvoumístná pozorovací a bombardovací letadla typů A.11 a Letov Š.16 (zaveden v roce 1929, celkem 115 ks, 230 km/h, 300 kg pum) byla v roce 1933 již na konci své bojové použitelnosti a ministerstvo obrany za ně hledalo náhradu. V roce 1934 objednalo opět u továrny Letov dříve opomíjený typ Š.328, který byl původně vyvíjen pro finské letectvo, ale ze zahraničního obchodu sešlo pro zdlouhavé odstraňování nedostatků zjištěných u prototypu.

Pro potřeby našeho letectva byl zkušební kus Š.328F (Finsko) značně upraven. Určité nevhodné vlastnosti se však nepodařilo vylepšit nikdy, např. chování letadla ve vývrtce, které dělalo mnohým pilotům potíže. Rychlý růst síly německého letectva ale vyžadoval bezodkladnou obměnu letadlového parku našich vzdušných sil a továrna Letov dostala první objednávku.

Letov Š.328 byl letadlem opravdu víceúčelovým. Nejprve bylo v roce 1935 dodáno 48 letadel v pozorovacím provedení následovaných sérií 16 ks určených jako noční stíhací. Čtyři letadla byla postavena jako vodní s plováky místo kol. Sloužila pak ke vleku terčů pro československé protiletadlové dělostřelce, kteří měli pronajatou stělnici na mořském pobřeží Jugoslávie v Boce Kotorské (dnes Černá Hora). Další čtyři kusy byly vybaveny dvojím řízením a byly používány jako cvičné. Hlavním úkolem Š.328 bylo pozorování a lehké bombardování. Celkem

bylo vyzbrojeno tímto typem letadla 16 pozorovacích letek leteckých pluků 1, 2 i 3. Další šmolíky sloužily roztroušeně v pomocných úlohách u pluků 4, 5 i 6 (na obr. str. 23 vleče Š.328 rukáv pro nácvič střelby). Pozemní obsluha i letci si Š.328 pochvalovali. Letadla byla spolehlivá a plnila očekávání pilotů i pozorovatelů nejen ve službě na hlavních základnách, ale i při nácvič činnosti z pomocných letišť. Celokovová konstrukce kostry křídel a trupu netrpěla vlivy počasí, hlavně deštěm, protože na polních letišťích nebyly pro uložení letadel žádné hangáry.

Výroba letadel Š.328 pokračovala až do roku 1939. Celkem továrna Letov vyrobila 445 ks, přestože již od roku 1937 se jednalo o letadlo zaostávající výkony, hlavně rychlostí letu, za požadavky doby. Na druhou stranu bylo schopné při vhodném způsobu nasazení plnit bombardovací i průzkumné úkoly ještě mnohem později, jak se ukázalo ke konci roku 1944 během Slovenského národního povstání.

Hlavní výhodou letadla byl poměrně tichý chod motoru. V letu nízko nad terénem se tak dokázalo překvapivě objevit nad cílem a svrhnout až půl tuny bomb dřív, než pozemní jednotky zahájily obrannou protiletadlovou palbu. Pumový náklad byl dostatečný.

Přestože v roce 1938 válka nevypukla, bylo několik československých letadel Letov Š.328 úspěšně vysláno k plnění průzkumných i bombardovacích bojových úkolů.

Na obrázku (str. 22) je názorné schéma jedné z bojových úloh víceúčelových letadel Letov Š.328, kterou měla být spolupráce s jednotkami útočné vozby (dobový český název pro obrněné síly). V zadní kabině průzkumného letounu se nacházel důstojník tankista, avšak s leteckým výcvikem. Patřil vojenskou odborností mezi takzvané „pozorovatele zbraní“ a mohl značně napomoci splnění bojového úkolu vozby, neboť rozuměl tankům i leteckému průzkumu zároveň. Například před zamýšleným útokem bylo bezpodmínečně nutné ze vzduchu odhalit obranná opatření nepřítele, a naplánovat postup tak, aby pro neočekávané potíže výpad neselhal. Obecná představa, že tank dokáže překonat veškeré nástrahy nepřítele neplatila před druhou světovou válkou a není správná ani dnes. Pro vzdušný průzkum byli vycvičeni i důstojníci od pěchoty a dělostřelectva. Zprávy z paluby letadel již podávali vysílačkami přímo na velitelská stanoviště pozemních jednotek nebo na jejich pozorovatelný. Signalizace barevnými raketami byla používána i nadále.

Kromě pozorování a průzkumu mohly letovy i bombardovat a palubními kulomety ostřelovat vhodné cíle, jakými byla polní opevnění pěchoty, palebná postavení protitankových kanónů a pozorovatelný všeho druhu. Dokonce lze oprávněně usuzovat, že pro plnění výše uvedených úkolů byly Š.328 vhodnější než jejich zamýšlený nástupce Letov Š.50. Nové dvoumotorové třímístné pozorovací letadlo bylo postaveno v jednom prototypu v roce 1938. Mělo velmi elegantní tvary a moderní celokovový způsob stavby včetně potahu. Bylo však na svou velikost pomalé, a tedy těžkopádné. Hlavním nedostatkem ale byla nepromyšlenost jeho taktického použití. Na moderní průzkumný stroj dosahovalo malé rychlosti (370 km/h), pro bombardování mělo nedostatečnou únosnost pum (jen 600 kg) a pro bitevní úkoly bylo slabě vyzbrojené a chráněné (jen jeden pevný kulomet pro střelbu vpřed a vůbec žádné pancéřování).

Příklady obranných opatření nepřítele, po kterých pátrali při průzkumných letech „pozorovatelé zbraní“ útočné vozby:

- 1 zásek (stromy pokácené přes cestu v místě, kde se nedaly snadno objet)
- 2 bažinatá rozmočená půda pro tanky nesjízdná
- 3 stržený most, pro obrněná vozidla bylo třeba nalézt vhodný brod
- 4 postavení protitankového kanónu, muselo být zničeno (třeba bombardováním) před útokem vozby
- 5 protitankové překážky (zde příkop) dovedly útok tanků zpomalit nebo i zastavit
- 6 rota českých tanků LT vz. 34



Taktické určení:	Pozorovací, průzkumný (zvědný), lehký bombardovací a noční stíhací letoun.
Osádka:	Pilot a pozorovatel (velitel letounu).
Popis letounu:	Vznikal postupným vývojem od roku 1928, výroba konečného provedení pro naše letectvo byla zahájena v roce 1934. Trup z ocelových svařovaných a nýtovaných trubek potažený duralovým plechem a plátnem. Přes duralovou kostru křídel a kormidel bylo napjato rovněž plátno. Hojně byly použity výztužné dráty. Pro plnění průzkumných úkolů nesl letoun fotografické přístroje, jeden pevný a jeden ruční. Letadla pro pozorování byla vybavena radiostanicí pro spojení s pozemními jednotkami (nejprve radiotelegrafní, později i radiotelefonní pro mluvené slovo) a signální raketovou pistolí se zásobou 28 střel. Poslední výrobní série měly silnější motor (545 kW).
Výzbroj:	2 pevné kulometry ve spodním křídle pro střelbu vpřed ráže 7,92 mm se zásobou 400 nábojů na zbraň. V kabině pozorovatele 2 pohyblivé kulometry stejné ráže se zásobou 840 nábojů v zásobnících po 70 kusech. Pod trupem a spodními křídly bylo možno zavěsit různé pumy až 50 kg těžké, celkem 500 kg.
Technická data:	Rozpětí 13,7 m, délka 10,4 m, výška 3,5 m, prázdná hmotnost 1,7 t, nejvyšší startovní 2,7 t, motor Walter Pegas II-M2 s výkonem 427 kW, nejvyšší rychlost 328 km/h, dostup 7 200 m, dolet 1 280 km.

Uspořádání posledního dvouplošníku Ab.101 zavedeného do výzbroje našeho letectva v roce 1937 ještě vycházelo z bombardérů používaných v 1. světové válce. Změnou byla jen vnitřní pumovnice, protože bomby zavěšené pod křídly nebo pod trupem zvyšovaly odpor vzduchu a snižovaly dolet letounu. Na obrázku je znázorněna poloha bombometníka během náletu. Pokyny pro úpravu kurzu letu signalizoval pilotovi bombometník. Pumový zaměřovač byl umístěn na podlaze jeho kabiny. Když se zaměřovací značka překryla s vyhlédnutým cílem, odhodil bombometník pumy naráz nebo postupně při opakovaných náletech. Bombardér Ab.101 byl výkonově nejslabším letadlem čs. letectva v roce 1938. Ovšem nesrovnatelně vyspělejší typy jako britský Bristol "142 „Blenheim“ nebo sovětský SB-2 v bojích spíše zklamaly. Pro podporu pozemních vojsk se zdaleka nejvíce osvědčily německé střemhlavé bombardéry Hs 123 či později Ju 87, které dovedly bombardovat naprosto přesně. Českoslovenští letečtí generálové, snad roztrpčení obtížemi původně nadějných prototypů, vůbec vývoj střemhlavých bombardérů továrnám nezadali, neboť nejspíše nevyzkoušeným novinkám „po česku“ nedůvěřovali.

Nejmodernější dělostřelecká zbraň československé armády, hrubý kanón 10,5 cm z roku 1935, dostřelila granátem o hmotnosti 18 kg do vzdálenosti 18,5 km. Většina ostatních děl měla přibližně poloviční dostřel. Velitelům vojska bylo zřejmé, že k útokům na soustředěné jednotky nepřítel na vzdálených přístupech k frontě (10 až 50 km) lze s úspěchem i nadále použít jen lehké bombardéry.

Československé letecké továrny chtěly armádě poskytnout pro tyto účely velmi moderní stroje. Již v roce 1930 postavil Letov prototyp jednoplošného, jednomotorového a celokovového bombardéru Š.33. Obdobně továrna Aero zhotovila zkušební stroj A.42 podobných tvarů, avšak s křídlem dřevěné konstrukce. Letov Š.33 zcela zklamal, protože se vůbec nechtěl vznést do vzduchu pro hrubá konstrukční pochybení. Když se zkušebním pilotům konečně podařilo letoun zvednout, bylo zřejmé, že se jedná o vyložené nepovedené a obtížně ovladatelné letadlo. Konkurenční typ A.42 létal úspěšně. Obdivuhodná byla jeho rychlost 270 km/h. Při zkouškách však

vojákům nevyhovoval dlouhý rozjezd při startu, samovolné zatáčení do strany, mizerný výhled z kabiny pilota vpřed i do boků a těsné vnitřní prostory osádky. Další neúspěch jednoplošníků (po stíhačkách BH.3) měl velmi závažné důsledky. Pracovníci ministerstva národní obrany přestali považovat letadla s jedním křídlem za vhodná pro vojenskou službu a zaměřili se i nadále na osvědčené dvouplošníky. Letecké továrny se přizpůsobily a v drahém vývoji výhledově lepších jednoplošníků na vlastní náklady pokračovaly jen velmi pomalu.

V roce 1932 zvítězil v soutěži na lehký bombardovací letoun typ Aero A.100 (270 km/h, 600 kg pum, 44 ks) postavený osvědčeným způsobem jako dvouplošník s trupem z ocelových trubek a s křídlem ze dřeva, vše potaženo plátnem doplněným duralovými plechy. Výkony za jednoplošníkem A.42 nezaostával, ale výrobní továrna Aero si včas neosvojila zhotovování celokovových letadel a během následujících dvou let ztratil celý český letecký průmysl evropskou konkurenceschopnost.



Aero Ab.101

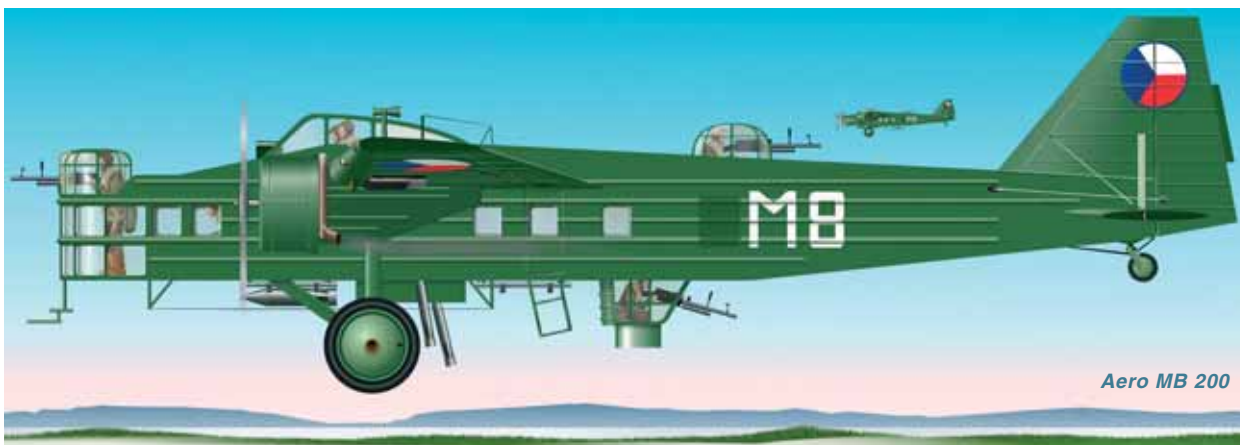
Taktické určení:	Lehký bombardovací letoun.
Osádka:	Pilot a bombometník-střelec.
Popis letounu:	Vznikl zástavbou jiného motoru do původního A.100. Trup svařený z trubek, křídla s dřevěnou kostrou, potažená plátnem. Motor byl zakryt stejně jako hřbet trupu okolo kabiny duralovými plechy. Vzpěry podvozku byly spojeny jedinou aerodynamickou kapotou. Pumovnice se nacházela v trupu před kabinou pilota. Bomby v ní byly zavěšeny předí vzhůru. Další bomby se zavěšovaly pod spodní křídla.
Výzbroj:	Pumy do celkové výše nákladu 600 kg o hmotnostech 50 kg až 200 kg, 1 kulomet vz. 30 ráže 7,92 mm na levé straně trupu pro střelbu vpřed (300 nábojů), 2 pohyblivé kulomety stejného typu v kabině bombometníka se zásobníky na 560 ran.
Technická data:	Rozpětí 17 m, délka 12,5 m, výška 3,7 m, prázdná hmotnost 2,3 t, nejvyšší startovní 4,2 t, motor Praga HS 12Ydrs s výkonem až 632 kW, nejvyšší rychlost 260 km/h, dostup 7 500 m, dolet 950 km.



Vojenská správa se pokusila letadlo A.100 vylepšit novým motorem s výkonem o 110 kW vyšším, ale těžším. Vznikl tak bombardér A.101, jehož výkony byly poněkud horší než v původním provedení (rychlost 256 km/h). Ministerstvo obrany vyřešilo krok špatným směrem prodejem všech bombardérů A.101 v počtu 28 ks republikánské vládě ve Španělsku, která válčila ve velké občanské válce s fašistickými vzbouřenci. České bombardéry nakonec bojovaly na obou stranách, protože jich fašisté asi polovinu ukořistili. V bojích se neočekávaně jako spolehlivé osvědčily a byly nasazovány až do skončení války. Prodaná letadla byla nahrazena v našem letectvu další úpravou původního A.100, nyní s použitím motoru Praga HS 12Ydrs. Vojenská správa tak chtěla zjednodušit a tím zlevnit zásobování letectva, protože stejný motor poháněl stíhačky B.534 i připravované bombardéry B.71. Výkony Ab.101 se zlepšily jen nepatrně (rychlost 260 km/h), ale bylo jich vyrobeno 64 ks, protože v roce 1937 československé

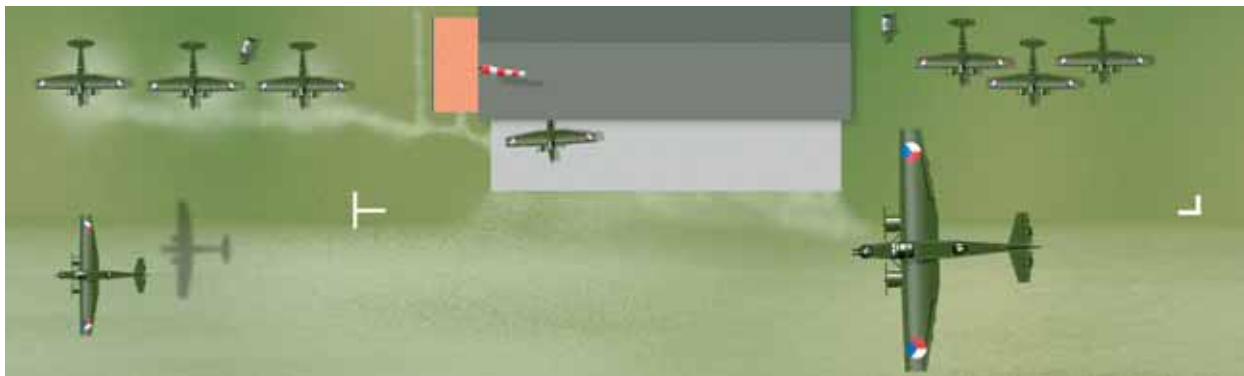
vzdušné síly žádné jiné lehké bombardéry neměly a Hitlerovo Německo se jevilo neustále válkychtivějším sousedem.

Letectvo ovšem nutně potřebovalo i těžké bombardéry, které by byly schopné napadnout vzdálené dopravní uzly (nádraží) a průmyslové podniky, aby zásobování nepřítele válečnými potřebami bylo pokud možno co nejvíce narušeno. Letadlo moderní konstrukce nedovedla bez průtahů sestrojiti ani Avie, ani Letov nebo Praga. Obecně se ukázalo velmi závažným pochybení politiků, protože ti mohli a měli leteckému průmyslu pomáhat, třeba i nepřímo podporou vědy a technického školství, v celém období po 1. světové válce. Neprozíravost poslanců parlamentu a politiků vlád vůbec přinesla našemu státu v okamžiku válečného ohrožení útočným Německem nejtrpčí plody. Ministerstvo obrany proto muselo hledat výzbroj v zahraničí. Nejvhodnějším se jevil našim generálům francouzský těžký bombardér Marcel Bloch MB-200 BN4 (čti Blok).



<b>Taktické určení:</b>	<i>Těžký bombardovací letoun pro noční nálety.</i>
<b>Osádka:</b>	<i>Přední stíelec, navigátor (velitel), první a druhý pilot, spodní stíelec, zadní stíelec-radiotelegrafista.</i>
<b>Popis letounu:</b>	<i>Celokovový dvoumotorový letoun, s pevným podvozkem a trupem obdélníkového průřezu. Vnitřní pumovnice se nacházela pod kabinou pilotů s bombami zavěšenými předí vzhůru. Hlavní kola podvozku byla zhotovena z hořlavého elektronu (slitina hořčíku, hliníku a zinku), ostatní části konstrukce převážně ze slitin hliníku nebo méně z oceli. Letoun byl vybaven dvojím řízením, radiostanicí s anténami na křídlech a trupu, kyslíkovými dýchači pro osádku a elektrickými mluvítky mezi členy osádky (interkom) a el. vyhříváním kombinéz.</i>
<b>Výzbroj:</b>	<i>Bomby do hmotnosti 1 400 kg, pod trupem dva závěsníky, každý pro pumu 500 kg nebo dvě bomby po 100 kg. Do vnitřní pumovnice se vešlo 8 bomb po 50 kg nebo po 100 kg. Pod pravým i levým křídlem byl závěsník pro 5+5 osvětlovacích bomb po 20 kg. Obranná výzbroj se sestávala z kulometu v přední a dvojkulometů v horní a spodní věži s 500 náboji v pásu na zbraň + 2 zásobníky pro 70 nábojů ke každému kulometu. Mířidla samočinně nastavovala předstih zaměření dle rychlosti letounu až do 360 km/h.</i>
<b>Technická data:</b>	<i>Rozpětí 22,5 m, délka 15,9 m, výška 3,9 m, prázdná hmotnost 4,2 t, nejvyšší startovní 7,2 t, nejvyšší rychlost 245 km/h, motor 2x Walter K-141 s nejvyšším výkonem 551 kW, dostup 8 000 m, dolet 1 000 km.</i>





Nejvíce se pracovníkům ministerstva zamlouvala celokovová jednoduchá konstrukce bombardéru, kterou by domácí továrny při licenční výrobě zvládly. Letadla vyrobená ze smíšených materiálů (dřevo–kov) značně trpí vlivy povětrnosti, neboť dřevěné díly za vlhka bobtnají, čímž se mění tvar nosných ploch a zhoršují výkony. Po delším provozu na polních letištích bez ukládání pod střechu některé části dřevěných letadel i hnijí. Letouny MB.200 nelétaly nijak rychle, ale byly určeny výhradně pro noční nálety a jejich pomalost nebyla hodnocena jako hrubý nedostatek. Vzorový kus přilétl z Francie přes Švýcarsko a Rakousko 7. května 1935 a ihned byly zahájeny přípravné práce k výrobě v továrnách Aero a Avia. Příprava podkladů pro dílny však byla zdoluhavá. Požadavky na úpravu konstrukčních plánů továrnám předkládali naši vojáci na základě zkoušek se vzorovým kusem bombardéru a další přicházely z Francie, která se snažila na letadlu odstranit nedostatky zjištěné v provozu u jednotek. Letectvo objednalo 54 ks MB.200 s termínem dodání posledního kusu do konce roku 1936. První letoun převzalo ale až v únoru 1937 a poslední v červnu 1938. Z průběhu dodávek je patrné, jak velké výrobní potíže činilo zhotovování celokovových letadel českým továrnám.

Letka těžkých bombardérů byla vyzbrojena 6 letadly. Letecký pluk 5 měl dvě peruté, každou se dvěma letkami. Další bombardovací peruť u Leteckého pluku 6 měla také dvě letky s MB.200. Celkem 6 letek čítalo 36 letadel k plnění bojových úkolů. V běžném provozu, natož pak ve válce je část letadel zničena při nehodách nebo působením nepřítele. Pro zachování bojeschopnosti alespoň po nějakou dobu je třeba mít již v míru vyrobená letadla do zálohy. Ministerstvo obrany stanovilo vyšší počtu náhradních letadel MB.200 na 50 %, tedy 18 ks. V průběhu roku 1938, kdy Německo stupňovalo válečné přípravy, bylo objednáno dalších 19 bombardérů, právě pro zdvojnásobení zásob. Termín splnění celé objednávky do konce října 1938 továrna Aero opět nedodržela a letadla dodávala od konce září do března 1939.

Bombardovací letci po obdržení letounů MB.200 na nic nečekali a započali s výcvikem. Výborně se jim hodily zkušenosti získané s třímotorovými letadly Avia-Fokker F.IX.

Aera létala dobře a spolehlivě. Velmi kladně lze hodnotit jejich odolnost. Jedno přistálo tvrdě po závadě na motorech, ale bylo schopné opravy, dalšímu praskla při přistání podvozková noha. Jen částečně poškozené bylo z letiště v Brně odvezeno rozebrané dvěma nákladními auty do Aera v Praze k opravě. Posádky nacvičovaly dlouhé lety s přesným vedením letadla po určené trati ve dne i v noci. Na střelnicích v Milovicích a Malackách (dnes Slovensko) bombardovaly ostrými pumami a střelci z kulometů pálili na cílové rukávy vlečené za jiným letadlem. Tušení války bylo velké. Osádky dostaly rozkaz při každém letu využít všech příležitostí k nácvičování spojení a střelci měli neustále cvičně zaměřovat ostatní letadla ve vzduchu, aby až nastane boj s Německem, byli dokonale připraveni k obraně bombardéru. Usilovné létání přineslo pouze jednu katastrofu. Bombardér MB.200.3 byl zničen při nárazu do země za mlhy. Osádka 4 mužů zahynula.

Generál Fajfr (velitel letectva) se spolupracovníky dobře věděli, že francouzské MB.200 je nutné nahradit v nejkratší možné době modernějším bombardérem. Domácí letecké podniky pracovaly na řadě skutečně pokrokových letadel, ale vyvíjení prototypů do vojensky využitelných spolehlivých strojů mohlo trvat příliš dlouho. Nákup další zahraniční licence se zdál opět nejvýhodnějším z časového hlediska. České generály zaujal již zmíněný britský lehký bombardér Bristol 142 „Blenheim“ z roku 1935 (2 motory, 430 km/h, 1 kulomet pro obranu vzad, 1 pro střelbu vpřed, 450 kg pum). Ovšem Velká Británie nechtěla prodat svůj nejlepší a tedy nejtajnější letoun do Československa. Dokonce odmítla žádost na vyzkoušení řízení letadla českým pilotem.

Sovětské komunisty, kteří se pilně připravovali na světovou revoluci (válku), se ukázali jako vstřícnější. Svoolili k prodeji výrobních práv na bombardér SB-2 továrnám Avia a Aero. (Koncern Škoda, majitel Avie, získal licenci, neboť Rusům dodal podklady pro výrobu horského kanónu Škoda C-5.) Sovětské letadlo bylo již vyzkoušené v bojích ve Španělsku, kde ohromilo svět svými výkony. Příprava výroby se opět opozdila, a tak Československo objednalo v SSSR 20 ks hotových SB-2.

Letka těžkých bombardérů MB.200 (str. 26) zachycená na schématu letišť z jara roku 1938 měla ve výzbroji 6 provozních letadel a 3 záložní. (Do podzimu téhož roku měla dostat další 3 letouny.) Zásoba byla vytvořena i pro motory ve výši 24 kusů. Letka měla dále přiděleny osobní a nákladní vozy, radiové stanice, cisterny, vlečné traktory, dílenské zařízení pro údržbu letadel včetně zvedáku pro výměnu motoru. V muničních skladech musela mít uloženy pohotově bomby a náboje do kulometů. Vyzbrojování letectva bylo nesmírně nákladné. Jen samotných devět letadel Aero MB.200 jediné letky i se záložními motory přišlo vojenskou správou na třicet miliónů korun, v tehdejší hodnotě měny. Pro srovnání byla částka zaplacená za výstavbu nejznámější české dělostřelecké podzemní tvrze „Hanička“ 25 miliónů korun (bez výzbroje a výstroje). Betonové pevnosti měly sloužit vojsku spolehlivě nejméně 10 až 15 let (za předpokladu odvrácení války politickými prostředky). Letadla MB.200 však byla stejně jako všechny naše typy ve výzbroji na konci životnosti a nejpozději během následujícího roku měla být nahrazována novými stroji bez ohledu na vývoj událostí.

Jakmile si bombardovací piloti osvojili starty a přistání, zaměřil se výcvik na zvládnutí dlouhých náletů. Během ledna až března 1938 měla každá z osádek určená pro MB.200 vykonat 5 cvičných dálkových letů. Jeden z nich je zachycen na schématu dole. Plán letu předpokládal start z letiště Hradec Králové a let kurzem dle magnetického kompasu nebo rádiového směrového zaměřování (gonio) nad Nýřany, kde mělo být vypálením zelené světlice ve výši 5 000 m značkováno odhození pum na tamější továrnu. Let měl být uskutečněn za noci, kdy k ránu je na obloze Měsíc, který svým svitem poněkud ulehčuje orientaci. Vlastní „bombardování“ se mělo uskutečnit za svítání. Po „odhozu pum“ měl letoun již za dne pokračovat nad letiště v Chebu, a pak přes otočné body trati Prahu a Pardubice směřovat k přistání na letišti v Brně. Délka celého letu byla 630 km. Tento cvičný nálet měl připravit osádku bombardéru k uskutečnění útoku na jedno z nejmodernějších německých letišť Marienberg u Norimberka. Z dochovaných plánů je zřejmé, že pro české těžké bombardéry měla být velká letiště nacházející se okolo 100 km za hranicí důležitým cílem. Kromě již zmíněné základny mělo být bombardováno vojenské letiště Grossenhaim severně od Drážďan a letiště Gandau u města Breslau (dnes Wrocław v Polsku). Osádky nacvičovaly i lety proti druhému nepřátelskému státu Maďarsku. Námětem výcvikových náletů bylo „bombardování“ Ostřihomi a Miškovce. Další lety měly připravit letce na činnost z jiných letišť, takže MB.200 cvičně přistávala v Českých Budějovicích, Klatovech a ve Vysokém Mýtě. Byla procvičována i složitější taktika, kdy letadla v řetězech (tedy formace letounů za sebou) po třech strojích měla naráz zaútočit ze tří různých směrů na jeden objekt, aby co nejvíce zmátla protivzdušnou obranu nepřítele. Těžké bombardéry létaly i ve prospěch protiletadlového dělostřelectva. Obsluhy naslouchacích a zaměřovacích přístrojů je využívaly jako cvičný cíl. Osádky bombardérů také kontrolovaly účinnost maskování letišť a zatemnění měst. Veškeré obyvatelstvo si totiž muselo tehdy opatřit černé papíry, které přistřiženě dle velikosti okna nalepovalo na rámy tak, aby ven v noci nepronikl ani jeden paprsek světla. Město se svým pouličním osvětlením a zářícími okny bylo vidět z nepřátelského bombardéru na desítky kilometrů daleko. Obec správně zatemněná se dokonale ukryla očím protivníkových letců.



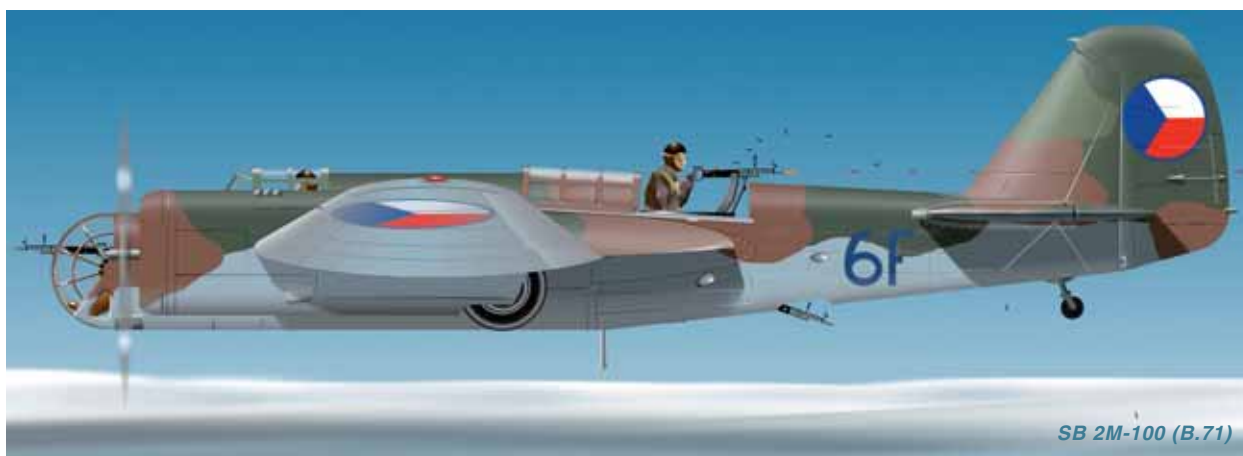


Naši vojenští velitelé z roku 1938 byli muži činu. Věděli, že jejich úkolem je dokonale připravit československá vojska na válku s Německem. V průběhu září 1938 vyslali na přísně tajné lety nad Německo několik SB-2 v průzkumném provedení. Osamocené vysokoletící letouny byly pro tehdejší německou protiletadlovou obranu stejně těžkým ořechem jako nacistická letadla nad Čechami pro obranu naši. Průzkumné lety SB-2 je možné plně považovat za první bojové akce nikdy nezahájené války. Poznatky získané letadly měly nesmírný význam. Hlavní velitelství naprosto správně rozpoznalo z míst soustředění nacistických vojsk Hitlerovy záměry a v době mobilizace naší armády rozmístilo československé síly tak, aby odrazily nejtěžší útok, který měl být veden od Lince na jižní Čechy. Několik letadel tak nahradilo sílu mnoha divízií. V kroužku je most přes Labe, který měl být cílem českého bombardování jiným SB-2 v prvních hodinách války. (foto terénu © GEODIS BRNO, s. r. o.)

První objednávka původních sovětských SB-2 měla nahradit ve výzbroji letek letadla nedodaná českými podniky. Opět se však ukázalo, že příprava výroby je zdlouhavá a velení letectva muselo objednat v Sovětském svazu na jaře 1938 dalších 40 bombardérů. Stalinova říše se zachovala vůči Československu velice vstřícně, letadla dodala do července 1938 a platbu za ně odložila o tři měsíce. Velitelství našeho letectva rozhodlo 49 SB-2 využívat jako bombardéry u Leteckého pluku 6 a 7 ks v jiných plucích. Dalších 9 letounů bylo vybaveno fotoaparáty a bylo využíváno jako dálkové zvědné letouny ve všech leteckých plucích. Právě tato letadla významně zvýšila připravenost celé naší armády

na válku, protože byla schopná získávat mimořádně důležité informace o umístění a síle jednotek německých pozemních sil. Jejich plánovaným úkolem byl průzkum ve vzdálenosti větší než 60 km za frontovým pásmem. Jiné dva SB-2 byly přiděleny k Leteckému pluku 5 jako letadla včasné výstrahy pro vzdušný boj. Jejich osádky měly s předstihem a z velké výšky odhalit formace fašistického letectva mířící přes hranice a radiostanicemi na ně nasměrovat stíhačky.

Bombardéry SB-2 (čs. vojenské označení B.71) měly být použity na denní útoky proti dopravním zařízením, aby se německé armádě ztížilo zásobování a manévrování. Do akcí je měly doprovázet stíhačky B.534.



Taktické určení:	Lehký bombardovací a zvědný letoun.
Osádka:	Přední střelec-navigátor (velitel), pilot a zadní střelec-radiotelegrafista.
Popis letounu:	Celokovový (z hliníkových slitin) samonosný středoplošník se skořepinovým trupem. Křídélka, výšková i směrová kormidla byla potažena plátnem. Motory poháněly dvoulísté, kovové vrtule. Hlavní podvozek zatahovací, záďové ostruhové kolečko pevné. K výbavě letounu měla patřit radiostanice, kyslíkové dýchače, elektrický interkom (dorozumívací zařízení osádky), moderní pumové zaměřovače a fotografické přístroje v průzkumných strojích.
Výzbroj:	Až 600 kg pum nesených v trupové pumovnici, bomby byly zavěšeny předí vzhůru. Obranná výzbroj se sestávala ze tří kulometů vz. 30 ráže 7,92 mm.
Technická data:	Rozpětí 20,3 m, délka 12,3 m, prázdná hmotnost 4,8 t, nejvyšší startovní 7,9 t, motor 2x Avia HS 12Ydrs – 632 kW, nejvyšší rychlost 430 km/h, dostup 9 000 m, dolet 1 000 km.



O tajných výpravách československých průzkumných letounů nad Německo v roce 1938 se nedochovaly žádné důkazy, neboť bylo nutné zamezit jejich být náhodnému prozrazení a dokumenty byly zničeny. Německá propaganda by takové události využila k označení Československa jako státu, který se chystá vojensky napadnout Německo a tím rozpoutat novou válku. Ze vzpomínek pilota Josefa Bajera je zřejmé, že lety byly skutečně podnikány. Na obrázku je znázorněna trasa letu podél hranice na německé straně, který uskutečnil Š.328 (pilot Bajer, pozorovatel Hanuš), aby bylo ověřeno hlášení tajných agentů o těsném přiblížení jednotek wehrmachtu ke státnímu území Československa. Přes déšť a mlhu zpozorovala osádka postavení německého dělostřelectva i přechoty a zprávu o jejich pozicích předala nadřazeným. Let nezůstal utajen. Německo diplomatickou cestou vzneslo protest.



Dne 13. března 1938 vstoupila nacistická armáda na území do té doby samostatného Rakouska a připojila ho k Německu. Adolf Hitler započal uskutečňovat své již dříve mnohokrát vyčtené plány na ovládnutí Evropy.

Velitelé našich ozbrojených sil se obávali nenadálého vpádu německých oddílů SA a SS do našeho pohraničí a velmi bedlivě sledovali zprávy o přesunech jednotek německé armády. Dne 20. května 1938 vyhodnotilo velení armády hlášení československých vyzvědačů v Německu jako nanejvýš varovné. Jedenáct německých divizí mělo právě zaujmout postavení poblíž našich hranic. Vláda republiky okamžitě povolala na mimořádné vojenské cvičení vojáky, kteří nejdéle před rokem odešli z vojenské služby do zálohy. Početní stav armády se tak zvýšil z necelých 200 000 mužů na 370 000 mužů. Již 21. května odpoledne zaujaly vyčleněné československé jednotky pozice z naší strany hranic a připravovaly se na případný boj. Zároveň se snažily zabránit pašování zbraní určených německým teroristům na naše území. Letectvo přijalo opatření také. Vzdušné hlídky podél hranice ovšem nevykonávalo letectvo vojenské, ale podle tehdejších zvyklostí četnictvo, které nebylo pod velením armády, ale řídilo jej ministerstvo vnitra. Četnické letecké hlídky byly vyzbrojeny stíhacími letouny zapůjčenými od vojáků.

Zprávy agentů o německých divizích bylo třeba ověřit průzkumem. Nejméně jeden letoun Š.328 byl vyslán na tajný let nad Německo. Další letouny Š.328 létaly podél hranice a zjišťovaly, co se na druhé straně děje. Čeští letci tehdy ještě ani netušili, že válka pro ně už začala. Dne 23. května 1938 byl nejspíš kulometnou palbou z Německa u Věprtu sestřelen náš pozorovací letoun Š.328 a jeho osádka svobodník Ribola a podporučík Souhrada při dopadu letadla na zem zahynula.

Po celé léto Hitler ve svých politických vystoupeních neustále napadal Československo jako stát, který utlačuje obyvatelstvo německé národnosti. Na začátku září veřejně vyhlásil požadavek, že území Československa, kde je

zastoupení Němců větší než poloviční, musí být bezodkladně předáno Německu. Prezident Beneš, který zjistil, že spojenecká Francie nejeví žádnou vůli dodržet smlouvy s Československem o vzájemné pomoci pro případ války a anglická vláda je také naší republice spíše nepřátelská, rozhodl vydat část území republiky Německu, avšak za určitých přesně stanovených podmínek. Hitler návrh rázně odmítl. Jedině on sám chtěl klást požadavky a Češi je měli, jako národ podlidí dle jeho rasové teorie, bez reptání splnit. Hitlerovo nediplomatické chování na krátkou dobu změnilo postoj vrcholných představitelů Francie i Velké Británie. Se svolením těchto evropských velmocí mohlo Československo uvést své ozbrojené síly do válečného stavu. Pozdě večer dne 23. září 1938 byla vyhlášena všeobecná mobilizace. Většina mužů do 40 let věku musela nastoupit ihned do armády.

Naše letectvo bez prodlení rozptýlilo své letky podle předem pečlivě připravených plánů na pomocná letiště. Letadla byla plně natankována, kulometry nabity a bomby podvěšeny. Osádky letadel byly vyzbrojeny pistolemi a obdržely zapečetěné obálky s rozkazy pro první bojové lety, které měly uskutečnit okamžitě po zahájení války. Letadla vyčkávala na letištích, důkladně zamaskovaná, ale připravená k okamžitému vzletu. Zároveň se změnila podřízenost leteckých jednotek. Hlavní velitelství letectva se nacházelo v Račicích spolu s hlavním velitelstvím celé armády. Letky Leteckých pluků 1, 2 a 3 byly určeny pro velitelství čtyř armád. Z letek pluků 4, 5 a 6 byla vytvořena záloha hlavního velitelství, které těmto silám udílelo rozkazy.

S odstupem doby lze hodnotit připravenost našeho letectva na válku jako dobrou, ovšem s nízkými početními stavy pro samostatnou obranu bez pomoci spojenců. Velkou výhodou byl malý počet typů zařazených do výzbroje. Letecký materiál nebyl nejmodernější, ale byl spolehlivý a podával výkony, které zaručovaly splnění uložených úkolů. Rovněž piloti a ošetřovatelé letadel byli dokonale připraveni.



<i>Srovnání sil československého a německého letectva</i>				
Československo		Německo		poznámka*
<b>stíhací letouny</b>				
Avia B.354	326 ks	Ar 68	400 ks	dvouplošník
		He 51	600 ks	dvouplošník
		Bf 109	500 ks	jednoplošník
		He 112	12 ks	jednoplošník
<b>průzkumné a pozorovací letouny</b>				
Letov Š.328	300 ks	He 46	400 ks	dvouplošník
Aero A.100	40 ks	He 70	300 ks	jednoplošník
Avia B.71	9 ks	Hs 126	100 ks	jednoplošník
<b>bombardovací letouny</b>				
Aero Ab.101	63 ks	Ju 86	230 ks	jednoplošník
Avia B.71	49 ks	He 111	200 ks	jednoplošník
Aero MB.200	53 ks	Do 17	200 ks	jednoplošník/ těž průzkum
F.IX	12 ks	Ju 52/3m	260 ks	jednoplošník
<b>střemhlavé bombardovací letouny</b>				
		Hs 123	150 ks	
		Ju 87	120 ks	

\* vztahuje se jen k německým typům

Podle hlášení ze dne 25. září 1938 měla československá polní armáda ve svém stavu 150 pozorovacích, 47 zvědných, 253 stíhacích, 48 lehkých bombardovacích a 78 těžkých bombardovacích letadel. Dalších 350 bojových letadel se nacházelo v zápolních (nebojových) útvarch. Dílem byly určeny pro výcvik a jiné v neletuschopném stavu, tedy v opravě. Obdobný poměr letadel v první linii k celkovému počtu nepochybně platil i pro letectvo německé, jehož výzbroj je uvedena v tabulce nahoře.

Velkou výhodou našich vzdušných sil byl dostatek zásob všeho druhu, paliva, mazadel, náhradních dílů k motorům a nářadí. Cisterny s pohonnými hmotami byly rozptýleny, aby je Německo nemohlo snadno zničit ve skladech výrobních závodů. Letky měly i dostatek pum, kulometného střeliva i signálních raket.

To samé se nedá říci o letectvu německém. Hitler byl povahou hazardér a velice riskoval. Jeho luftwaffe (vzdušná zbraň) měla značnou přesilu co do počtu letadel, ale jí vytvořené zásoby by podle vojenskohistorických badatelů vystačily jen na týden až dva bojů. Rovněž tak jako český letecký průmysl měl potíže s novými typy letadel, i mnohé německé trpěly nedostatky (např. bombardéry He 111). Převaha německého letectva však byla mnohonásobná.

Ihned v době vzniku republiky bylo politikům i vojákům jasné, že tvar státu je délkou hranic velice nevýhodný pro obranu. Po první světové válce představitelé Československa usilovali o uzavírání spojeneckých smluv s velmocemi i s menšími evropskými zeměmi. Podařilo se uzavřít dohody o vojenské válečné spolupráci s Jugoslávií a Rumunskem (tzv. Malá dohoda) a s Francií a Sovětským svazem. Na podzim 1938 se ovšem spojenci od Československa až na Rumunsko odvraceli. Československá vláda i prezident E. Beneš předpokládali, že Německo nenechá v klidu dokončit naši mobilizaci a vojensky zasáhne. Válka měla začít nejspíše 29. září 1938. Nedostatečná síla letectva měla být zvýšena za každou cenu. Pravděpodobně v noci z 27. na 28. září požádal E. Beneš telegraficky sovětskou vládu o vyslání letadel na pomoc před Německem. Shodou okolností právě na konci září pobývala v Československu delegace sovětského letectva a její vedoucí nabídl veliteli našeho letectva okamžitý přílet 700 letadel ze SSSR. Sovětská důstojníci si zároveň prohlíželi za doprovodu československých důstojníků některá naše vojenská letiště. Je zřejmé, že tak velký počet letounů v náš prospěch by zásadně změnil poměr sil nejen ve vzduchu.

Ovšem dne 30. září byla podepsána mnichovská dohoda. Podle rozhodnutí Velké Británie, Francie, Itálie a Německa muselo Československo podstoupit rozsáhlá pohraniční území Německu bez náhrady do 10. října 1938. Boj byl prohrán, přestože válka nevypukla. Československo bylo politicky i vojensky vyřízeno.

Když se pak 15. března 1939 Německo zmocnilo zbytku Čech a Moravy, získalo velkou kořist, kterou byla výzbroj pro přibližně 40 divizí. Zvláště české obrněné techniky si němečtí generálové cenili natolik, že ji zavedli okamžitě do výzbroje. Dokonce nařídili Čechům výrobu tanků zvýšit, neboť v nich viděli jednoznačnou posilu pro své tankové divize.

V letecké technice tomu tak nebylo. Ukořistěná letadla zařadili němečtí nacisté nejvýše do výzbroje výcvikových a pomocných letek, neboť pro boj již nebyla vhodná, nebo je dokonce zrušili jako nepotřebná. Stíhačky B.534 krátce sloužily v pomocných eskadrách a pak k vleku nákladních kluzáků nebo pro výcvik, bombardéry B.71 k výcviku a vleku cvičných terčů. Jen přezírané Š.328 byly sice využívány nejprve ke školním účelům, ale od roku 1942 se zbylé letouny zapojily do bojů jako noční bombardovací na východní fron-

tě proti Sovětskému svazu. Přístup Německa k zbrojní kořisti dokládá, že československému leteckému průmyslu se nepodařilo po roce 1930 zvládnout konstrukci a výrobu letadel podle nejvyspělejších postupů (platí to i pro tehdejší „nadějně“ české prototypy – stíhačku B.35, bombardér A.300 a průzkumný B.158 či pozorovací Š-50). Českému leteckému průmyslu ušel vlak nejméně o tři roky, spíše však o pět let.

Zaostávání ve výzkumu se nevyplatilo tehdy a je nebezpečné i dnes. Odpovědnost za něj v demokratickém státě bez výhrad nesou političtí představitelé. Mezi občany je vždycky

dostatek schopných lidí, kteří dovedou vykonat spoustu nejdůmyslnější průkopnické práce, jestliže jsou jim vytvořeny alespoň přiměřené podmínky, když ne ty nejlepší.

Nejcennější česká letecká kořist však Německu do značné míry unikla. Piloti a mechanici, kteří byli v září 1938 připraveni za svobodu republiky položit i život, se vesměs nesmířili s porážkou bez války a houfně utíkali z Protektorátu Čechy a Morava do zahraničí, aby své služby nabídli zemím, jež byly ohroženy Hitlerovou rozpínavostí. Letci se nevzdali. Chtěli s Německem bojovat!



*Odstoupením pohraničních území Německu počátkem října 1938 letectvu boj neskončil, naopak začal. Vojensky slabé Maďarsko se chtělo jako spojenec Německa přizívit územními zisky a oplátnit Československu porážku z roku 1919. Na Slovensko se od 5. října draly oddíly maďarského vojska. Dosud mobilizovaná československá armáda je ale úspěšně (avšak se ztrátami) odrážela. Dne 10. října napadly jižní území východního Slovenska a Podkarpatské Rusi početné polovojskové maďarské záškodnické oddíly. Československá armáda nasadila do bojů několik tanků a letectvo. Nálet roje lehkých československých bombardérů Š-328 dne 14. října 1938 na maďarské teroristy byl největším bojovým vystoupením našeho letectva proti nepříteli v období před začátkem 2. světové války. Akce zachycená na obrázku ukázala dobrou válečnou připravenost československého vojska. Pozemní jednotky nejprve zastavily v několikadenních bojích postup praporu záškodníků do nitra státu a obklíčily jej v lese u obce Šalanky (poblíž města Berehovo, dnes Ukrajina). Maďaři se zakopali ve výhodném obranném postavení mezi stromy a očekávali útok československé pěchoty. Naši průzkumníci ale předali nacvičeným způsobem údaje o pozicích protivníka velitelství vzdušných sil v oblasti, které rozhodlo okopy vybombardovat. Po jediném přesném náletu letovů 13. letky (velitel mjr. Robert Goldberger) letectva 3. armády se nepřátelští bojovníci vzdali a byli zajati. Přestože letadla Š-328 jsou dnes všeobecně podceňována, dokázala ve skutečném boji splnit určené úkoly a rozhodovala střety ve prospěch československých ozbrojených sil nejen v tomto případě, ale i při dalších akcích na jižním Slovensku a Podkarpatské Rusi. Letectvo bylo nasazeno i do boje proti Polákům 25. listopadu u Čadce. Bojovalo se i ve vzduchu. Dne 25. října rozstřílela maďarská stíhačka jeden Š.328 nad naším územím. Velitelství letectva vydalo okamžitě rozkaz sestřelovat veškerá letadla, která proniknou do výsostného vzdušného prostoru Československa. Politická vláda v Praze však pokyn záhy zrušila.*