



Jaroslav Matoulek  
Tomáš Soušek

# KBELY

LETIŠTĚ NA OKRAJI PRAHY







***1919***







Jaroslav Matoulek / Tomáš Soušek

# KBELY

LETIŠTĚ NA OKRAJI PRAHY

Za těžko ocenitelnou pomoc při sběru materiálu a přípravě publikace autoři děkují zejména:

Jaroslavu Bartáčkovi  
Janu Čadilovi  
Jaroslavu Farkašovi (vydavatelství JaPo)  
Jakubovi Fojtíkovi  
Ing. Lubomíru Dudáčkovi, CSc.  
Ing. Miroslavu Irrovi  
Miroslavu Kholovi  
Janu Koubovi  
Ing. Pavlu Kučerovi  
Petru Lukešovi  
Miloslavu Pajerovi  
Petru Popelářovi  
PhDr. Jiřímu Rajlichovi  
Pavlu Týcovi  
Tomáši Sikorovi  
Pavlu Svitákovi  
Ing. Janu Sýkorovi  
Ladislavu Šindelářovi  
Jozefu Tomkovi  
Stanislavu Vystavělovi



# PŘEDMLUVA

Devadesátiletá historie kbelského letiště má úzkou souvislost s dějinami moderního českého státu. V jistém smyslu je jejich kronikou. Je na jedné straně kronikou událostí a významných okamžiků (a to jak se znaménkem plus, tak i minus), ale je i přehlídkou osobností, které tyto události charakterizovaly nebo se k nim vztahovaly. Na straně druhé je těchto devadesát let i poučným a přehledným dokumentem neobyčejného rozvoje techniky, který je symbolem celé moderní doby – tak jako nikdy předtím v lidské historii.

Bez čeho by však žádná technika neměla smysl, jsou lidé, kteří i tak svébytný svět, jakým letiště bezesporu je, naplňují svou prací a svými osudy. Přejme si, aby kbelské letiště ještě dlouho plnilo svou významnou funkci vůči Praze, České republice i její armádě a aby odpovědnost a profesionalita jeho zaměstnanců vytvářela dobré podmínky k bezpečnému provozu. Jsem přesvědčen, že dnešní vysoká technická úroveň spolu s talentem a schopnostmi našich vojáků jsou zárukou, že je budoucnost kbelského letiště dobře zajištěna.

4. 2. 2009

  
**Václav Klaus,**  
**prezident České republiky**



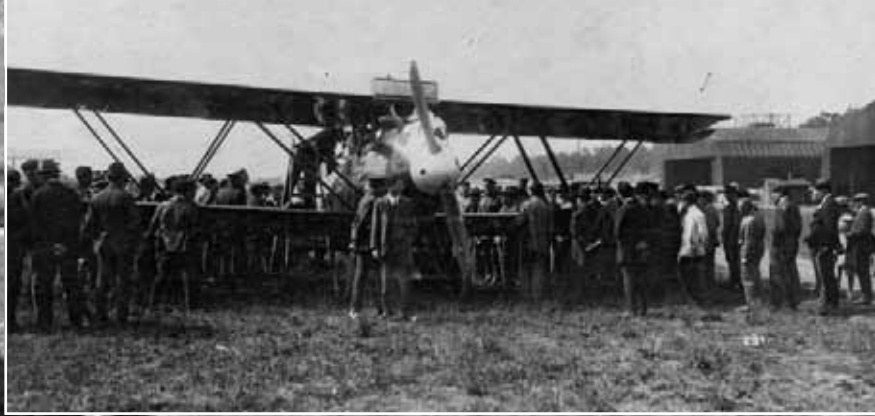


# OBSAH

<b>ÚVOD</b>	5
<b>ZAČÁTKY VE KBELÍCH 1918–1938</b>	7
Vojenská letiště v Praze	8
Výstavba československého letectva do roku 1924	20
Reorganizace v období let 1924 až 1929	26
Rozmach letectva v letech 1929 až 1938	34
Civilní letiště Kbely (1919 až 1937)	44
Kbelský maják (příspěvek J. Dudáčka)	68
<b>OKUPACE 1938–1945</b>	73
Situace v pražském prostoru za protektorátu	74
Luftwaffe ve Kbelích	75
Pražské povstání v květnu 1945	80
<b>POVÁLKOVÁ OBNOVA 1945–1950</b>	87
Vyšší velitelství a bojové útvary	88
Letištní a týlové zabezpečení	102
Spojovací a další útvary	105
<b>REORGANIZACE A VÝSTAVBA 1951–1968</b>	107
Vyšší velitelství a bojové útvary	108
Letištní a týlové zabezpečení	122
Spojovací a radiotechnické zabezpečení	131
Opravy a výzkum	132
<b>STAGNACE 1969–1989</b>	137
Vyšší velitelství a bojové útvary	138
Letištní a radiotechnické zabezpečení	148
Výzkum a protiletadlový raketový oddíl	151
československé zabezpečovací útvary sovětského letectva (1962 až 1991)	153
<b>ROZPAD ČESKOSLOVENSKA 1990–1992</b>	155
Dopravní letecký pluk a jeho zabezpečení	156
<b>V NOVÉ REPUBLICE 1993–2004</b>	161
Dopravní letecký pluk a jeho zabezpečení	162
Další využití kbelského letiště	168
<b>OD ROKU 2004 DO SOUČASNOSTI</b>	177
24. základna dopravního letectva	178
<b>ZÁVĚR</b>	188
<b>PŘÍLOHA</b>	189
<b>PŘEHLED ZKRATEK</b>	206
<b>ZDROJE A LITERATURA</b>	207

Na podzim roku 1918 skončila po čtyřech letech světová válka, nazývaná také Velká válka a po roce 1945 první světová válka. Skončilo i úsilí českého národa o získání samostatnosti na Rakousko-Uhersku a v Praze byla 28. října 1918 vyhlášena Československá republika. Na základě novinové výzvy setníka Jaroslava Rošického se měli vojáci české národnosti dlíci v Praze dostavit na Žofín, aby vytvořili zárodek československé armády. Její součástí se stal i Letecký sbor, v jehož čele byl bývalý rakousko-uherský vojenský pilot setník Jindřich Kostrba. Do vínku dostalo čs. letectvo letiště v Chebu, kde byla původně umístěna rakousko-uherská školní jednotka (Fliegerersatzkompanie 16), opravnu letadel Al-Ma v Praze Holešovicích a sklad vyřazených letadel rakousko-uherského letectva (Fliegermaterialdepot IV) v Plané u Mariánských Lázní.

V Praze nebylo žádné stálé letiště a Letecký sbor měl k dispozici pouze nouzové plochy. Pole v Praze-Strašnicích používal krátce Letecký oddíl Strašnice. V prosinci 1918 byl jeho personál i s materiálem začleněn k Letecké setnině v Praze-Vysočanech, která používala pole na vysočansko-letňanské pláni, v těsné blízkosti cihelny. Další pole ve stejné lokalitě využívala již od léta 1918 také opravna Al-Ma. Uvedené plochy byly však provizoriem, a tak se pozornost zainteresovaných obrátila o kousek dál na východ, do prostoru vpravo od tehdejší liberecké silnice. Zde na ploše 103 hektarů vzniklo kbelské letiště, dnes nejstarší vojenské letiště u nás, využívané československým, německým, znovu československým a nakonec i českým letectvem. Podívejme se blíže, jaká byla jeho dosavadní devadesátiletá historie.





# ZAČÁTKY VE KBELÍCH

## 1918–1938

Vyhlášením samostatnosti Československa – 28. října 1918 – byl sice vytvořen nový evropský stát, ale až 1. listopadu 1918 zbavil rakouský císař Karel I. rakousko-uherské vojáky přísahy věrnosti habsburskému císařskému dvoru a teprve 3. listopadu 1918 vyhlásil pro rakouskou armádu klid zbraní. Československo bylo však nuceno bojovat o svoji samostatnost již od prvních dnů své existence.

Část Slezska v prostoru Těšínska obsadilo počátkem listopadu 1918 polské vojsko a ani na Slovensku nebyla situace nejrůznovější. Při podpisu příměří mezi mocnostmi Dohody a Maďarskem 13. listopadu 1918 nebyla na Slovensku jasně stanovena jižní hranice Československa. Počátkem listopadu 1918 proto vstoupily na Slovensko náhradní prapor střeleckého pluku číslo 25 a část pěšího pluku číslo 101. V polovině prosince 1918 se z Itálie vrátily čs. legie a prakticky okamžitě jejich část odešla na Slovensko. S legiemi přišla do Československa také italská vojenská mise vedená generálem rytířem Luigim Giuseppem Piccionem. Z exilu se 20. prosince 1918 vrátil do vlasti prezident Tomáš Garrigue Masaryk.

V závěru roku 1918 se ve Francii uskutečnila jednání o vyslání francouzské vojenské mise, která se měla podílet na budování čs. armády. Její velitel, generál Maurice Pellé, se 17. února 1919 stal náčelníkem Hlavního štábu a tím i faktickým velitelem čs. armády. Za stav čs. letectva v misi odpovídal major letectva francouzské armády Alfred Bordage. Ten byl pak 30. října 1919 jmenován velitelem Československého vzduchoplavectva, na které byl reorganizován Letecký sbor.

Spory o stanovení jižní hranice Slovenska pokračovaly i počátkem roku 1919. V březnu 1919 se vrátily čs. legie z Francie, a dalo by se říci v pravý čas, neboť napětí na hranici se začalo stupňovat. V Maďarsku byla 21. března 1919 vyhlášena bolševická Maďarská republika rad, která nahradila demokratickou vládu, v jejímž čele stál hrabě Mihály Károlyi. Jeho vláda padla kvůli územním nárokům sousedů a postoji států Dohody. Koncem dubna 1919 začala maďarská armáda ustupovat před Rumuny na západ a vyklízet sporné pozice na hranicích se Slovenskem. Československý ministr národní obrany Václav Jaroslav Klobáček vydal 27. dubna 1919 rozkaz obsadit opuštěné maďarské pozice, z nichž některé ležely i na území Maďarska, čímž spory o hranici přerostly v otevřený vzájemný konflikt. Za probíhajících bojů byla po vzoru Maďarska vyhlášena 16. června 1919 v Prešově rovněž Slovenská republika rad. Konflikt nakonec skončil příměřím, maďarská armáda vyklidila do 5. července 1919 československé území a 7. července 1919 přestala existovat i Slovenská republika rad. Po sibiřské anabázi se mezi dubnem 1919 a listopadem 1920 vrátily také čs. legie z Ruska.

Generál Pellé se podílel na tvorbě čs. branného zákona číslo 193/1920 Sb., který 13. března 1920 přijalo Národní shromáždění. Jeho působení v Československu skončilo 31. prosince 1920, i když francouzská vojenská mise zde ve zmenšeném počtu zůstala nadále. Velení armády a letectva se pomalu dostávalo do československých rukou a začal jejich další rozvoj a výstavba.

Budoucnost Československé republiky také spočívala na tom, zda bude možné soužití Čechů a Slováků s Němci, Maďary a dalšími národnostními menšinami v jednom státě. Důležité pro ni bylo i to, jak dlouho vydrží v Evropě nadvláda států Dohody s versailleskou smlouvou a vedoucí úlohou Francie. Ta netrvala dlouho, systém uspořádání v Evropě se začal rozpadat a Československo bylo ohrožováno expanzivním Německem i revizionistickým Maďarskem. Určitou nadějí bylo od 14. srpna 1920 budování Malé dohody – vojensko-politického spojení, které Československá republika uzavřela s Rumunskem a Královstvím Srbů, Chorvatů a Slovenců (od roku 1929 Království Jugoslávie, později Jugoslávie). Na počátku třicátých let minulého století vystřídala hospodářský vzestup ČSR hospodářská krize, s níž se její ekonomika nevypořádala do rozpadu republiky.

O osudu Československa se však rozhodovalo zejména v zahraničí. Po krachu na newyorské burze v roce 1929 procházelo světové hospodářství hlubokou krizí. Ta mohutně zasáhla i sousední Německo a její důsledky pak vedly k nástupu Adolfa Hitlera k moci a 30. ledna 1933 jeho jmenování říšským kancléřem. Od té doby se německé nároky vůči Československu začaly ještě více stupňovat a politika usmířování Velké Británie a Francie s Německem nakonec vedla k tzv. mnichovské dohodě z roku 1938 a zániku ČSR.

## Vojenská letiště v Praze

Na vysočansko-letňanské pláni, v prostoru dnes vymezeném pražskými čtvrtěmi Letňany, Kbely, Vysočany a Prosek, se uskutečnila dvě letecká vystoupení již v roce 1910. Ve dnech 14. a 15. srpna 1910 uspořádalo České aviatické družstvo poblíž proseckého hřbitova produkci ing. Jana Kašpara na letadle Blériot XI. V neděli 2. října 1910 létal ing. Jan Kašpar s ing. Josefem Sablatnigem v prostoru, který se dá dnes vymezit zhruba ulicemi Kbelskou, Mladoboleslavskou a stanicí metra Letňany. S největší pravděpodobností to bylo na stejném místě, které pro zálety opravovaných letadel využívala od léta 1918 firma Al-Ma, české závody na letadla, sídlící v Praze-Holešovicích č. p. 799, na rohu dnešních ulic Osadní a U Průhonu. Kvůli průmyslové zástavbě a řece Vltavě, obepínající ze tří stran tuto část Holešovic, zde nebyl vhodný prostor pro létání, a tak Al-Ma používala k záletům plochu na vysočansko-letňanské pláni, i když doprava letadel na ni nebyla snadná. Z Holešovic na severovýchod vedla přes Vltavu nejkratší cesta přes dřevěný provizorní most a odtud po silnici dál do Vysočan. Provizorní most byl vybudován v roce 1903 a sloužil až do roku 1928, kdy byl nahrazen současným Libeňským mostem. Další cesta přes Vltavu vedla přes dnešní mosty Hlávkův a Štefánikův; v místech dnešního mostu Barikádníků byl most zbudován až v roce 1928. Kvůli takto komplikované dopravě do Vysočan měla Al-Ma postaven u letiště dřevěný hangár.

Vydáním služebního deníku Leteckého sboru skončilo 1. prosince 1918 provizorium a sbor se stal organizovaným vojenským útvarem. Již od 31. října 1918 používal Letecký sbor letiště ležící na polích v Praze-Strašnicích, jižně od současné Černokostelecké ulice. Od 4. listopadu 1918 působilo na zdejším letišti Letecké oddělení Strašnice, které bylo spolu s Leteckým oddělením Vysočany součástí Letecké setniny Praha. Strašnické letiště bylo zrušeno 11. prosince 1918 a jeho personál s materiálem byl převeden k Leteckému oddělení Vysočany. To mělo dřevěný hangár mezi dnešními ulicemi Pod Pekárnami a Kolbenova, v místech zbouraných objektů továrny ČKD Elektrotechnika. Jeho letová činnost probíhala na vysočansko-letňanské pláni, kam byly letouny z Vysočan dopravovány cestou vedoucí přes dnes již neexistující železniční přejezd u bývalých pekáren Odkolek a dále nahoru serpentínami ulice Ke Klíčovu, což byla vlastně stará výpádovka na Liberec neboli liberecká silnice.

První vojenské letiště nebylo v místech, kde působila Al-Ma, ale nacházelo se v těsné blízkosti Černínovy cihelny. V jejím areálu byly kanceláře, strážnice a vedle budov jeden nebo dva plátěné hangáry, ve kterých byla uskladněna letadla. To potvrzuje i citát z kbelské kroniky: *„Krátko po převratu přišli vojáci do obce a usadili se ve zdejší cihelně Černínově u Prahy č. p. 102. Byl to letecký oddíl, který postavil plátěné hangáry na pozemcích vysočanských u cihelny, která stála na rozhraní katastru vysočanského a kbelského. Byla tam ovšem jen 2 letadla – typ Brandenburg, obyčejná bitevní letadla rakouská, s nimiž bu z bojů čeští piloti do ech uletěli, a nebo byly náhodou ve správě v tehdejší pražské továrničce.“*

Podle svědectví kronikáře se dá také upřesnit poloha letiště Leteckého oddělení Vysočany neboli Letecké setniny Praha. To se nacházelo zhruba v prostoru současného areálu firmy Knauf Praha, s. r. o., v Mladoboleslavské ulici, kde byla až do roku 1955 cihelna, která původně patřila hraběti Otakaru Černínovi (Ottokar Czernin z Chudenic). Hrabě Černín byl až do 14. dubna 1918 ministrem zahraničních věcí Rakousko-Uherska, po válce dál patřil k obhájčům habsburské monarchie a až do roku 1924 působil jako poslanec rakouského parlamentu. Jeho majetek v Československu byl zkonfiskován na základě zákona o válečných úkonech a kromě zmiňované cihelny mu jihovýchodně od dnešní Mladoboleslavské ulice patřily dva velké pozemky, o nichž bude ještě řeč.

Vojenské letiště ve Vysočanech bylo oficiálně zřízeno výnosem MNO č. j. 9473 z 30. prosince 1918, ale reálně bylo v provozu již od 13. listopadu 1918. Tento den na vysočanské letiště přiletěli desátník Břetislav Plischke a kadet aspirant Zdenko Jiroušek s letounem Hansa Brandenburg C I(Ph) číslo 26.53 z pražské Císařské louky. Na ní přistáli o den dříve po přeletu z Plzně-Borů, kam přilétli 10. listopadu 1918 z Chebu, a Hansa Brandenburg C I(Ph) číslo 26.53 patřil mezi jedenáct letounů, které Letecký sbor získal v Chebu. Ještě předtím – 8. listopadu 1918 – zalétala ve Vysočanech opravna Al-Ma letoun Hansa Brandenburg C I(Ph) číslo 26.10.

Státní správa si byla vědoma důležitosti vojenského a částečně i civilního letectví, a proto se snažila najít v Praze vhodnou plochu pro vybudování letiště; v úvahu přicházela mimo jiné také již používaná plocha poblíž cihelny. O ní se uskutečnila jednání mezi vojenskou správou a pražským stavebním úřadem, který 2. prosince 1918 rozhodl o umístění letiště na pozemky vedle cihelny. Plánované civilní a vojenské letiště mělo být rozsáhlé, což si vyžadovalo zábor poměrně velké výměry zemědělské půdy. Podle dobových fotografií byly na vybraném území malé a poměrně roztržité pozemky, které vlastnilo mnoho majitelů, což komplikovalo jejich výkup a způsobovalo by i problémy při výstavbě. Přesto byl ještě koncem roku 1918 zahájen výkup vysočanských a letňanských pozemků, které později posloužily pro vybudování letňanského letiště a v polovině dvacátých let minulého století také pro výstavbu Vojenské továrny na letadla (Letov) a Vojenského vzduchoplaveckého ústavu (pozdější Vojenský letecký ústav studijní).





*Cvičný a pozorovací letoun Brandenburg B I (Fd) číslo 276.19, se kterým přiletěli 2. listopadu 1918 z rakouského Fischamendu na Žižkov šikovatel Rudolf Polanecký a četař Bedřich Starý. Další den jej setník Jindřich Kostrba přelétl do Strašnic a letoun se tak stal prvním vojenským letadlem nově vzniklého československého Leteckého sboru. Dne 14. listopadu 1918 odletěl společně s Brandenburgem B I (Fd) číslo 276.11 na polní letiště v Uherském Hradišti-Mařaticích a byl zařazen do výzbroje 1. polní setniny.*

*Letecký pohled na kbelské letiště pravděpodobně z roku 1919. Na snímku je dobře patrná dnešní Mladoboleslavská ulice. Vpravo od ní, zhruba uprostřed fotografie, se nachází ernínova cihelna, která koncem roku 1918 posloužila k uskladnění letounů. Vlevo podél Mladoboleslavské stojí zprava tři hangáry typu Wagner, hangár typu Hart a další dva hangáry typu Wagner. Uprostřed snímku vlevo je pět hangárů typu Bessonneau.*

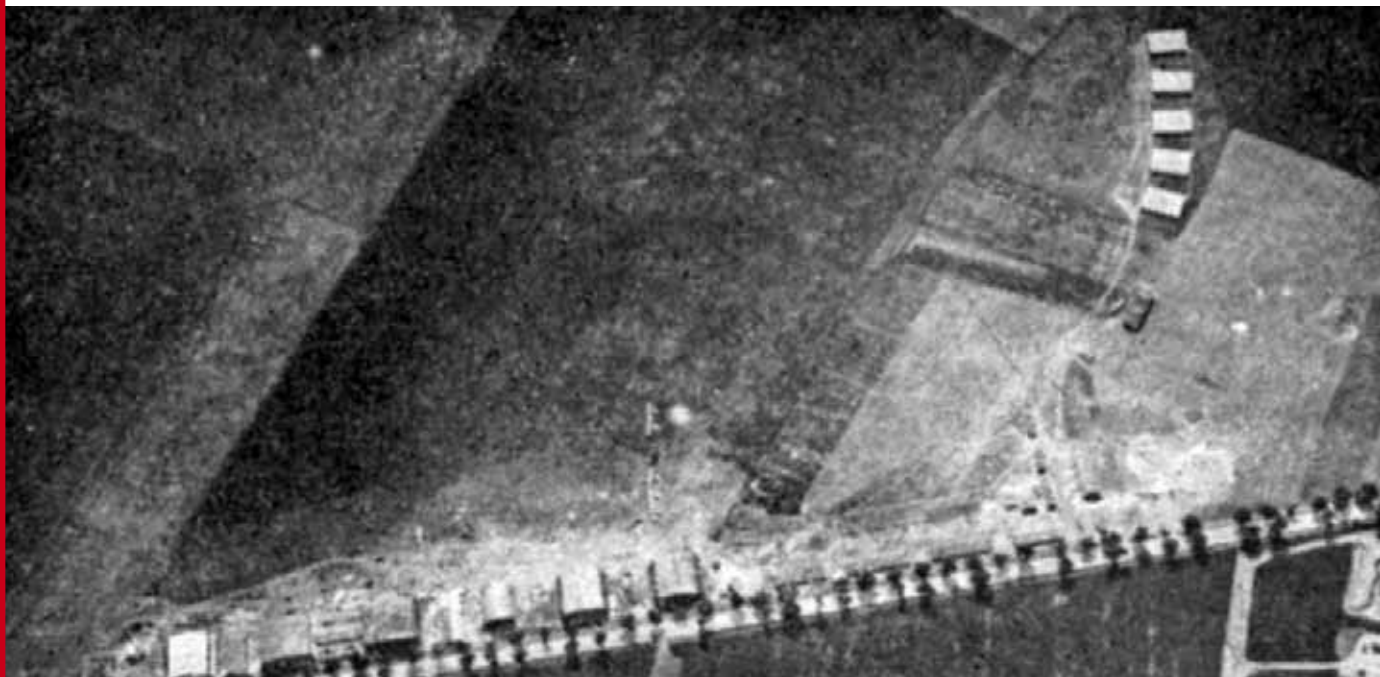




Minimálně v období mezi listopadem 1918 a lednem 1919 probíhal letový provoz na pozemcích u Černínovy cihelny. Například 22. prosince 1918 odtud odstartovala pětice letounů k nácviku uvítání prezidenta T. G. Masaryka. Aviatik (Berg) D I číslo 138.14 pilotoval velitel Leteckého sboru setník Jindřich Kostrba. V letounech Hansa Brandenburg B I (Fd) s čísly 276.05, 76.51 a 176.80 letěly posádky Rudolf Vaníček a František Fiala, Klement Adamec a Alois Šmolík, Rudolf Polanecký a František Kabeláč. Sestavu uzavíral letoun Hansa Brandenburg C I (Ph) číslo 26.70 s posádkou Karel Dovolil a Jan Růžek. V plánovaný den uvítání bylo však nepříznivé počasí, a tak se vlastní hold nakonec uskutečnil až 1. ledna 1919. S letounem SVA 10 číslo 12812 přistáli na vysočanském letišti 11. ledna 1919 také dva příslušníci 56. perutě letecké služby Italské královské armády (56. Squadriglia Servizio Aeronautico Regio Esercito) – strážný Jindřich Brejla a rotmistr Mirko Dostál. Přestože letiště u cihelny leželo na rozhraní vysočanského a kbelského katastru, byl pro ně běžně používán název letiště Vysočany. Jako určitou raritu lze uvést i to, že Hlavní letecké dílny měly ještě v roce 1920 na I. mezinárodní letecké výstavě, která se konala v Průmyslovém paláci na Výstavišti v Praze-Holešovicích, na tabulce nad expozicí uvedeno jako sídlo letiště Vysočany, i když v té době prokazatelně sídlily již na kbelském letišti. Letecká setnina Praha, jejímž velitelem byl setník Rudolf Vaníček, používala na přelomu let 1918 a 1919 mimo jiné také letouny Aviatik (Berg) C I číslo 37.37, Hansa Brandenburg C I (U) číslo 169.70, LVG C.VI číslo 3978/18 a Phönix C I s čísly 121.30 a 121.50.

Během jednání o výkupu pozemků v okolí cihelny upozornili kbelská sedláci zástupce vojenské správy na dva velké pozemky na opačné straně liberecké silnice, které také patřily majiteli cihelny hraběti Černínovi. Oba byly velké, prakticky tvořily jeden celek a na rozdíl od protějších pozemků na nich nebylo třeba provádět velké zemní úpravy, byly tedy téměř okamžitě způsobilé k letovému provozu. Svědectví o tom podává opět kbelská kronika: „*Nemálo při rozhodnutí pro ernínské pozemky naše přispěla i ta okolnost, že veliká část jejich byla jetelištěm, takže byly k leteckému použití ihned způsobilé.*“

K záboru kbelských pozemků muselo dojít počátkem roku 1919. Stalo se tak podle rakouského zákona číslo 236 o válečných úkonech z 26. prosince 1912 a nikoliv podle čs. zákona o pozemkové reformě číslo 215/1919 Sb. (tzv. záborový zákon) z 16. dubna 1919. Podle zákona číslo 215/1919 Sb. se zabíraly nemovitosti s pozemky, pokud výměra náležející na území Československé republiky vlastnický jedině osobě nebo týmž spoluvlastníkům byla větší než 150 ha zemědělské půdy (rolí, luk, zahrad, vinic, chmelnic) nebo 250 ha půdy vůbec. Podle tohoto zákona bylo zabráno 28 % veškeré půdy v ČSR, a to převážně šlechtické velkostatky a církevní pozemky. Celá záležitost se zábořem pozemků a jednání o vyplacení náhrad za ně se táhly až do roku 1923 a řešily se až na úrovni ministerstev zahraničních věcí Rakouska a ČSR. Protože byly pozemky zabrány podle zákona o válečných úkonech, zaplatila za ně armáda o tři miliony korun více, než kdyby byly zabrány až v dubnu 1919 podle pozemkového zákona, a náhrada za ně se vyplácela podle náhradového zákona.



Poněkud jiný letecký pohled na kbelské letiště pravděpodobně také z roku 1919. Rozložení hangárů podél Mladoboleslavské ulice je stejné jako na předchozí fotografii. Zcela jasně je vidět hangár typu Hart, který stojí na letišti dodnes a po rekonstrukci z kinosálu je součástí expozice Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.



*Snímek italského letounu Caproni Ca.3. V jeho gondole stojí i velitel francouzské vojenské mise generál Maurice Pellé (pod křížkem).*

*Velitel francouzské Escadrille Br.590 poručík George Marcel Lachmann v kabině letounu SPAD S XIII.C.1.*







*Italský letoun Caproni Ca.3 na kbelském letišti.*



*Letoun SPAD S.XIIIC.1 z výzbroje Escadrille Br.590 na kbelském letišti během návštěvy velitele francouzské vojenské mise generála Maurice Pellého. V pozadí stojí italský letoun Caproni Ca.3 italské vojenské mise.*



*Další snímek francouzského letounu SPAD S.XIIIC.1 z výzbroje Escadrille Br.590 na kbelském letišti. V pozadí je zřetelně vidět jeden Döckerův barák.*





*Letoun SPAD S.VIIC.1 před kbelským hangárem Wagner číslo 2. Snímek pochází zřejmě z roku 1921 a letoun má vzpěry podvozku zakryté plátněm potahem. Na křídle a svislé ocasní ploše letounu je zřetelně vidět kruhové výsostné označení československých vojenských letadel používané od roku 1920 do 27. prosince 1921 (trojbarevná kokarda s pořadím barev od středu k okraji bílá–modrá–červená).*

*Letoun Breguet XIVA.2 z výzbroje Escadrille Br.590 během bojů na Slovensku.*



Vzhledem k celkové politické situaci Československé republiky zřízení letiště spěchalo, a tak Černínovy pozemky byly zabrány již v prosinci 1918 nebo v lednu 1919. Letiště bylo prozatím holou plání, kterou bylo třeba vybavit alespoň nejnutnějším zázemím. Protože MNO nepovažovalo za perspektivní chebské letiště, rozhodlo o odvozu jeho leteckého materiálu, včetně hangárů, do vnitrozemí. Již 8. ledna 1919 vyrazil pracovní oddíl o síle dvaceti mužů z Letecké setniny Plzeň-Bory na letiště v Chebu, aby tam demontoval celkem devět hangárů. Z nich na kbelském letišti skončily dva železné hangáry Wagner typ II o rozměrech 33 x 30 m pro osm letadel, jeden dřevěný hangár Hart o rozměrech 25 x 20 m a jeden Wagner typ Ia o rozměrech 25 x 26 m. Hangáry z Chebu byly montovány podél liberecké silnice ve Kbelích pravděpodobně až v květnu 1919, neboť v lednu 1919 napadl sníh, mrazy rovněž neusnadňovaly nutné výkopové práce a koncem února 1919 se sháněly finance na jejich betonové základy.

Další dva až tři hangáry Wagner byly pro kbelské letiště získány později z rakouského Fischamendu. Celkem bylo tedy ve vojenské části kbelského letiště postaveno od října 1919 do jara 1920 šest hangárů a také dvacet objektů, převážně dřevěných baráků pro potřeby vojenské správy. Při pohledu z letiště směrem k silnici byly v pořadí zleva hangáry na průčelí očíslovány bílou číslicí.

O působení italské vojenské mise v Československu, včetně její letecké části, panuje řada nejasností a dohadů. Do Kbel přiletěla pravděpodobně na jaře roku 1919. Na Slovensku byl její pobyt sice ukončen 31. května 1919, ale v Čechách působila její letecká část patrně déle. Během pobytu ve Kbelích navštěvovaly italské letouny Caproni Ca.3 různá letiště v Čechách – například jeden přistál 6. srpna 1919 na borském letišti u Plzně a další tragicky havaroval dokonce až 16. dubna 1920 při přeletu z Prahy do Českých Budějovic na cvičišti Čtyři Dvory. Na kbelském letišti byly Caproni Ca.3 hangárovány buď v tzv. italském hangáru, který zde stál asi rok, nebo ve dvou plátěných skládacích hangárech Bessonneau o rozměrech 20 x 28 m. Těch bylo na jihozápadním okraji kbelského letiště postaveno celkem pět a přivezla je zřejmě francouzská Escadrille Br.590 jako součást svého vybavení. Minimálně tři hangáry Bessonneau stály na civilní části letiště ještě v září 1921, neboť jsou jasně patrné na fotografiích letounů Aero Ae 02, Aero Ae 04 a Avia BH 1exp z té doby. Plátěné skládací hangáry čtyř typů navrhl v roce 1910 Julien Bessonneau ve Francii, jejich konstrukce byla dřevěná, spojovaná plechovými spojkami a nejběžnější z nich měl rozměr 20 x 24 m.



*Trojice fotografií prvního prototypu letounu Šmolík Š.A. (v sérii označený Šm.1) pochází z roku 1921 a je z ní i dobře patrné rozmístění jednotlivých hangárů typu Wagner na kbelském letišti. Na tomto snímku jsou zřetelně vidět hangáry Wagner číslo 4, 5 a 6.*





*První prototyp letounu Šmolík Š.A. (v sérii označený Šm.1) před hangáry Wagner číslo 4 a 5. Vlevo za nimi stojí dřevěný barák patřící pravděpodobně Hlavním letecký dílnám.*

*První prototyp letounu Šmolík Š.A. (v sérii označený Šm.1) před hangáry Wagner číslo 1 a 2 a hangárem typu Hart, který je v současnosti součástí expozice Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.*





Přilet italských těžkých bombardovacích letounů Caproni Ca.3 a přesun francouzské Escadrille Br.590 na letiště ve Kbelích zaznamenal opět kbelský kronikář: „Brzo však přišla letecká mise italská, postavila 2 velké přenosné hangáry pro velká třímotorová letadla Caproniho s betonovými spodky a kolejnicemi. Tím do obce přišlo asi 20 Italů, kteří nechali v obci mnoho peněz i smísili italskou krev s českou. Brzy poté přišla však velmi četná letecká mise francouzská pod vedením poručíka Lachmana. Francouzi osadili továrnu na dehtovou lepenku fy dříve Lukeš a Hák (asi 40 mužů). Italská letadla přiletěla o Velikonocích 1919 z Vídně. Francouzi zde měli vesměs veliká letadla stíhací SPAD.“ Vzhledem k tomu, že francouzská Escadrille Br.590 přibyla do Prahy 9. dubna 1919 a Velikonoce připadly v roce 1919 na 20. a 21. dubna, existuje rozpor ve vyprávění kronikáře. Pokud by Italové přiletěli do Kbel skutečně o Velikonocích 1919, museli by přiletět až po Francouzích, jejichž datum příchodu do Prahy nelze zpochybnit. Pokud však přišli Italové před Francouzi, musela italská letadla přiletět už koncem března – a tato verze se zdá pravděpodobnější. Kronikář se také zmýlil v určení typu francouzských letadel, jak je uvedeno dále.

Pobyt francouzské Escadrille Br.590 v Československu je zdokumentován lépe. Její první železniční transport přijel s velitelem poručíkem Georgesem Marcelem Lachmannem na pražské Wilsonovo nádraží 9. dubna 1919. V hospodářsko-správních záležitostech byla Escadrille Br.590 s letouny SPAD S.XIII, Breguety XIVA.2 a Leteckým parkem číslo 408 začleněna 17. dubna 1919 k Pěšímu pluku 21. Vzhledem k tomu, že kapacita tehdejších správních budov kbelského letiště, respektive tzv. menšího Döckerova baráku, byla nedostatečná a větší Döckerův barák byl teprve ve výstavbě, zabrala pro ni ve Kbelích vojenská správa první patro domu č. p. 81, kde sídlila od roku 1863 továrna na krycí lepenku Lukeš a Hák. Továrna stála přibližně v místech dnešní pošty v Semilské ulici a kvůli její výstavbě v sedmdesátých letech minulého století byla zbourána. Tzv. Döckerův barák sloužil zejména účelům vojenského zdravotnictví a vynikal lehkostí a snadnou dopravou. Barák o rozměrech 5 x 15 m se dal postavit během několika hodin. Stěny i střecha byly z dílů, které se spojovaly šrouby a háčky. Konstrukce nesoucí střechu byla jednoduchá, díly stěn a střechy byly dřevěné, příčně vyztužené rámy, oboustranně potažené silnou lepenkou opatřenou zevně dobrým nátěrem. Stavební díly se dopravovaly v bednách, které po rozložení tvořily podlahu. Pro svoji jednoduchost a snadné postavení barák představoval přechod mezi stanem a dřevěným domem.



Breguet XIVA.2 z výzbroje Escadrille Br.590, který použila posádka ve složení kapitán Bedřich Starý a pozorovatel nadporučík Jan Blíženec ke kurýrnímu letu z Kbel do Paříže.



*Trosky objektů Vojenské továrny na letadla po požáru 5. listopadu 1921. (Sbírka Tomáše Sikory)*

Na kbelském letišti obě mise navštívil také náčelník Hlavního štábu generál Maurice Pellé v doprovodu ministra národní obrany Václava Klofáče a inspektora čs. armády dr. Josefa Scheinera. Při této příležitosti se na letišti konala letová exhibice obou misí. Escadrille Br.590 pobývala ve Kbelích do června 1919, kdy odlétla na Slovensko a zapojila se do bojů s Maďarskem. Nejprve odletěl 4. června 1919 na vajnorské letiště její velitel Georges Marcel Lachmann na letounu SPAD S.XIII a 6. června 1919 jej stejným směrem následovala pětice letounů Breguet XIVA.2, které později doplnily letouny Salmson 2A.2. Bojová činnost Escadrille Br.590 skončila počátkem července 1919 a 1. září 1919 byla v Bratislavě-Vajnorech reorganizována na 6. leteckou setninu, pozdější 6. leteckou rotu.

Dne 30. dubna 1919 francouzská vláda rozhodla, že Československé republice daruje letecký materiál, a tak mezi květnem 1919 a začátkem roku 1920 dorazilo do Prahy celkem 115 letounů typu SPAD S.VII, SPAD S.XIII, Salmson 2A.2 a Voisin XBN.2 a díky tomu mohly být vybudovány další čs. letecké jednotky. Pro ně se nejprve používal název letecká setnina nebo polní letecká setnina a od poloviny roku 1919 podle francouzského vzoru i název eskadra – například letecká setnina Voisin nebo eskadra (Escadrille) Voisin. Od konce roku 1919 se používal název letecká rota, který byl v roce 1924 nahrazen názvem letka. Tak byla 15. července 1919 zřízena ve Kbelích letecká setnina Salmson s velitelem setníkem Robertem Ellnerem. Ve výzbroji měla deset letounů Salmson 2A.2 a dne 8. září 1919 se přesunula do Olomouce, kde byla později reorganizována na 3. leteckou setninu. Po ní byla ve Kbelích 28. července 1919 zřízena letecká setnina Voisin, které velel nadporučík Václav Kahovec. Jak napovídá její název, ve výzbroji měla letouny Voisin XBN.2 a na kbelském letišti působila rovněž do 8. září 1919, kdy se přesunula na chebské letiště, tam byla později známa jako 4. letecká setnina. Obdobně pak byla ve Kbelích 4. října 1919 zřízena 5. letecká setnina s letouny Breguet XIVA.2, Phönix C I, Fokker D VII, SPAD S.VII a Hansa Brandenburg C I, jejím velitelem byl nadporučík Jan Popelák a 7. ledna 1920 se přesunula do Olomouce.

K dopravě diplomatické pošty do Francie byl ze stavu Escadrille Br.590 vybrán letoun Breguet XIVA.2 N°. 9117 (N°. – výrobní číslo). Z kbelského letiště s ním 4. září 1919 odstartovala ke kurýrnímu letu z Kbel do Paříže čs. posádka ve složení pilot kapitán Bedřich Starý a pozorovatel nadporučík Jan Blíženec. Letoun měl mezipřistání v Mohuči, odkud další den pokračoval do Francie, kde přistál na letišti Le Bourguet. To leží zhruba 12 kilometrů od Paříže a později bylo známé jako civilní letiště Paris-Le Bourget.

Pro Letecký sbor bylo potřeba vycvičit piloty i další personál, a proto již v lednu 1919 vznikla na pražské Letné Československá letecká škola. Umístěna byla patrně v objektech (dřevěných barácích) bývalé vojenské nemocnice. Zde však probíhal od 16. ledna 1919 pouze teoretický výcvik. Ve Kbelích byla jako její součást zřízena Pilotní škola dvousedadlová, v níž začal praktický výcvik 14. května 1919, a náhradní prapor leteckých škol. Během září 1919 se Československá letecká škola přestěhovala do Chebu, kde působila pod názvem Vojenská letecká učiliště Cheb. V říjnu následujícího roku se do Chebu přestěhovala ze Kbel také Pilotní škola dvousedadlová s novým názvem Začáteční pilotní škola.



Ve výzbroji kbelské Pilotní školy dvousedadlové byly letouny Hansa Brandenburg B I(Fd), Hansa Brandenburg C I(U) a zřejmě i další typy letadel.

Kromě toho byly během roku 1919 ve Kbelích zřízeny Letecké sklady s odbočkou v Uherském Hradišti. V prosinci 1919 se v nich nacházelo 32 letounů Salmson 2A.2 a 27 letounů SPAD S.VII a SPAD S.XIII. V červenci 1920 se Letecký sklad Kbely stal odbočkou Hlavního leteckého skladu v Olomouci.

K 30. říjnu 1919 bylo zrušeno velitelství Leteckého sboru a místo něj bylo vytvořeno velitelství Československého vzduchoplavectva, v jehož čele stál zpočátku major letectva francouzské armády Alfred Bordage. V první polovině roku 1920 byl vytvořen další velitelský stupeň mezi velitelstvím Československého vzduchoplavectva a leteckými setninami. K 1. lednu 1920 tak vznikla Letecká skupina Morava s velitelem majorem letectva Josefem Smetanou a Letecká skupina Slovensko s velitelem podplukovníkem generálního štábu Vlastimilem Fialou. O něco později, k 21. květnu 1920, byla v Praze zřízena Letecká skupina Čechy, které postupně veleli major letectva Otto Jindra (od 21. května 1920), major letectva Karel Huppner (od 12. srpna 1920) a kapitán letectva Jaroslav Skála (od 2. září 1920).

Do sestavy Letecké skupiny Čechy byly k 1. květnu 1920 zařazeny nově postavené 8. a 10. letecká setnina. První z nich, 8. letecká setnina, měla ve výzbroji letouny L.F.G. Roland D.VIb a SPAD S.VII.C.1 a jejími veliteli byli Václav Kahovec a Ferdinand Hánek. Naproti tomu 10. letecká setnina disponovala letouny Rumpler Rubild a SPAD S.VII.C.1 a po celou krátkou dobu existence jí velel František Sýček. Obě letecké setniny byly k 20. říjnu 1920 reorganizovány – 8. letecká setnina na 32. leteckou rotu a 10. letecká setnina na 34. leteckou rotu – a začleněny do sestavy Leteckého pluku 1. Ten byl zřízen ve Kbelích k 20. říjnu 1920 z Letecké skupiny Čechy a jeho velitelem byl jmenován major letectva Karel Huppner. Z Letecké skupiny Morava vznikl ke stejnému datu Letecký pluk 2. Obdobně byl na Slovensku zřízen Letecký pluk 3 – vznikl však z Leteckého pluku 1 v Bratislavě, na který byla v dubnu 1920 reorganizována Letecká skupina Slovensko.

Zde je také vhodné se zmínit o výsostném označení československých vojenských letadel mezi roky 1918 až 1921. Zjednodušeně se dá říci, že od 1. listopadu do 27. listopadu 1918 byla používána tzv. kokarda – kruhový znak se soustřednými kruhy ve státních barvách (v pořadí barev od středu k okraji červená–modrá–bílá), která byla ohraničena



Slavnostní uvítání prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka 20. prosince 1918 na pražském Václavském náměstí. Prezident Masaryk sedí v otevřeném osobním automobilu Praga Grand.



úzkým červeným pruhem. Kokardy byly obvykle umístěny na nosných plochách (křídlech) a svislé ocasní ploše letadla. Od 27. listopadu 1918 do roku 1919 bylo používáno označení tzv. bandalírového typu. Šikmý pruh (bandalír) ve státních barvách (v pořadí barev od okraje plochy bílá–modrá–červená) byl umístěn šikmo přes konce nosných ploch a svislé ocasní plochy. V roce 1919 se krátce objevilo i další označení, které bylo kombinací obou typů – tj. bandalírového na svislé ocasní ploše a trojbarevné kokardy (v obráceném pořadí barev od středu k okraji bílá–modrá–červená) na trupu letadla. V období od roku 1920 do 27. prosince 1921 se používaly na nosných plochách a svislé ocasní ploše letadla pouze kokardy s pořadím barev od středu k okraji bílá–modrá–červená. Prakticky až do roku 1924 nebyly letouny označeny příslušností ke konkrétnímu útvaru.

Pro opravy shromážděných letounů potřeboval Letecký sbor dostatečnou opravárenskou kapacitu, kterou si vytvořil pravděpodobně během prosince 1918 zřízením Leteckých dílen, respektive Leteckého arzenálu. Ten zpočátku sídlil v Průmyslovém paláci na Výstavišti v Praze-Holešovicích. Tamní prostory byly však pro leteckou výrobu nevhodné, a tak se počátkem roku 1920 Letecký arzenál, v jehož čele stál Klement Adamec, přestěhoval na kbelské letiště. Tam byl umístěn do čtyř nízkých dřevěných baráků a používal také jeden nebo dva hangáry Wagner označené jako číslo 4 a 5. V červenci 1920 byly Letecké dílny přejmenovány na Hlavní letecké dílny. V té době byl už ve Kbelích zalétán jejich první prototyp letounu Šmolík Š.A. (v sérii Šm.1) a MNO si objednalo jeho sériovou výrobu. Zřejmě i z tohoto důvodu byly v lednu 1921 Hlavní letecké dílny reorganizovány na Vojenskou továrnu na letadla.

Dne 5. listopadu 1921 zachvátil dřevěné baráky Vojenské továrny na letadla na kbelském letišti požár a některé z nich poškodil. Poškozené baráky byly jednak opraveny, jednak nahrazeny novými provizorními budovami. Při požáru byly poškozeny také sousední hangáry Wagner číslo 4 a 5, které se na fotografiích z pozdějšího období již neobjevují. Pro tuto variantu svědčí i fotografie otištěná na titulní straně podnikových novin *Letoun*, kde je jasně patrná ohořelá konstrukce jednoho hangáru. Na dochovaném situačním plánu z roku 1925 jsou na místě hangárů Wagner číslo 4 a 5 již zakresleny dva dřevěné baráky a hangár typu Pícha, což je současný hangár číslo 17 s expozicí Leteckého muzea Vojenského historického ústavu. Další na zmiňovaném plánu zakreslené hangáry Wagner typu II mají číslo 6 a 7. Hangár Wagner číslo 6 je nyní součástí expozice Leteckého muzea jako hangár číslo 18 a hangár Wagner číslo 7 stával v místech dnešního tzv. ESO přístřešku, který se nachází vpravo od hangáru číslo 18 a je v současnosti depozitářem Leteckého muzea Vojenského historického ústavu. Lze také připustit, že jeden z hangárů Wagner číslo 4 nebo 5 byl přestěhován na počátku dvacátých let minulého století do civilní části letiště, kde během září 1921 probíhala stavba kovové konstrukce hangáru Wagner, který dnes slouží jako terminál 24. základny dopravního letectva.

Poblíž původních baráků Hlavních leteckých dílen stojí v současnosti správní budova Leteckého muzea Vojenského historického ústavu, ale ani ona nemá svou původní podobu. Tam, kde se nachází současný vchod do muzea, býval od dvacátých let minulého století hlavní vjezd do vojenské části letiště a na místě správní budovy stávala strážnice. Nedaleko správní budovy Leteckého muzea Vojenského historického ústavu se do dnešní doby dochoval (v nepůvodní vnější podobě) jeden z dřevěných baráků Hlavních leteckých dílen. Od roku 1924 probíhala na okraji letňanského letiště výstavba nových objektů Vojenské továrny na letadla, kam se po jejich dokončení přestěhovala letecká výroba z kbelského letiště.

Zřízením leteckých pluků 1 až 3 skončilo období improvizací a nastala výstavba a pozvolný rozmach čs. letectva, které dosáhlo svého vrcholu v roce 1938.

## Výstavba československého letectva do roku 1924

Počátkem roku 1921 bylo reorganizováno velitelství Československého vzduchoplavectva a z jeho podstaty bylo dnem 10. února 1921 v kasárnách v Praze-Pohořelci zřízeno 13. (vzduchoplavecké) oddělení MNO v čele s podplukovníkem letectva Augustinem Daňkem (od 10. února 1921) a plukovníkem letectva Františkem Kolaříkem (od 1. května 1922). Ovšem již k 15. září 1922 bylo 13. (vzduchoplavecké) oddělení MNO reorganizováno na III. letecký odbor MNO, v jehož čele pak postupně stáli brigádní generál František Kolařík, divizní generál Stanislav Čeček (od 15. listopadu 1924) a nakonec – od 15. února 1927 až do jeho zrušení v červenci 1939 – divizní generál Jaroslav Fajfr.

Zřízení leteckých pluků 1 až 3 přineslo další změnu – dosavadní letecké setniny byly přejmenovány na letecké roty. Tak byla 10. letecká setnina ve Kbelích přejmenována na 34. leteckou rotu, která pak byla 15. července 1921 přechíslována na 2. leteckou rotu. Výzbroj 2. letecké roty tvořilo v květnu 1923 deset pozorovacích a bombardovacích letounů Letov Š.2, dva pozorovací letouny Salmson 2A.2, jeden školní letoun Aero A.1 a dva školní letouny Letov Š.10. Koncem dubna 1924 měla ve stavu také prototyp letounu Letov Š.5.0 a velel jí kapitán letectva Alois Kubita. V květnu 1924 byla 2. letecká rota dále reorganizována na 2. letku a v říjnu 1924 její výzbroj tvořilo šest pozorovacích letounů Aero A.12. Až do roku 1925 byly všechny nástupnické útvary 10. letecké setniny umístěny na kbelském letišti.

Dále byla do sestavy Leteckého pluku 1 zařazena 32. letecká rota, která vznikla ve Kbelích k 20. říjnu 1920 reorganizací 8. letecké setniny. Velitelem 32. letecké roty byl od září 1922 do dubna 1923 první velitel Leteckého sboru Jindřich Kostrba. V květnu 1924 byla 32. letecká rota dále reorganizována na 32. letku a až do září 1928 byla umístěna ve Kbelích. Výzbroj 32. letecké roty tvořilo v květnu 1923 sedm stíhacích letounů SPAD S.VIIC.1, jeden školní letoun Hansa Brandenburg C I, šest školních letounů Aero A.1 a šest školních letounů Aero A.14. Ovšem v říjnu 1924 měla již 32. letka ve výzbroji šest stíhacích letounů Letov Š.4.

K 31. prosinci 1922 byla ve Kbelích zřízena nová 34. letecká rota, která byla v květnu 1924 reorganizována na 34. letku. Ve Kbelích 34. letka působila až do září 1928 a v říjnu 1924 měla ve výzbroji pouhý jeden pozorovací letoun Aero A.12.

V roce 1923 vznikly jako součást Leteckého pluku 1 ve Kbelích a předzvěst dalších organizačních změn ještě dvě letky: nejprve 81. letka (k 15. říjnu 1923) a pak 71. letka (k 15. listopadu 1923). V říjnu 1924 měla 81. letka ve výzbroji deset nočních bombardérů Breguet XVI Bn.2 a 71. letka devět bombardovacích letounů Letov Š.6.

Naposledy byla k 1. lednu 1924 u Leteckého pluku 1 zřízena 4. letecká rota, v květnu 1924 reorganizovaná na 4. letku. Ta měla v říjnu 1924 k dispozici osm školních letounů Aero A.15 a dva pozorovací letouny Aero A.12.

V říjnu 1921 vznikl u Leteckého pluku 1 plukovní sklad a v září 1923 plukovní letecká dílna. Oba útvary ale neexistovaly dlouho a v lednu 1924 byly sloučeny do Parku Leteckého pluku 1. V srpnu 1921 byl zřízen Náhradní prapor Leteckého pluku 1 a v květnu 1924 byl reorganizován na Náhradní peruť Leteckého pluku 1, která byla zrušena v září 1938. V říjnu 1924 měla Náhradní peruť Leteckého pluku 1 ve výzbroji dva letouny Aero A.12, tři letouny Letov Š.2 a čtyři kurýrní letouny Avia B.11.

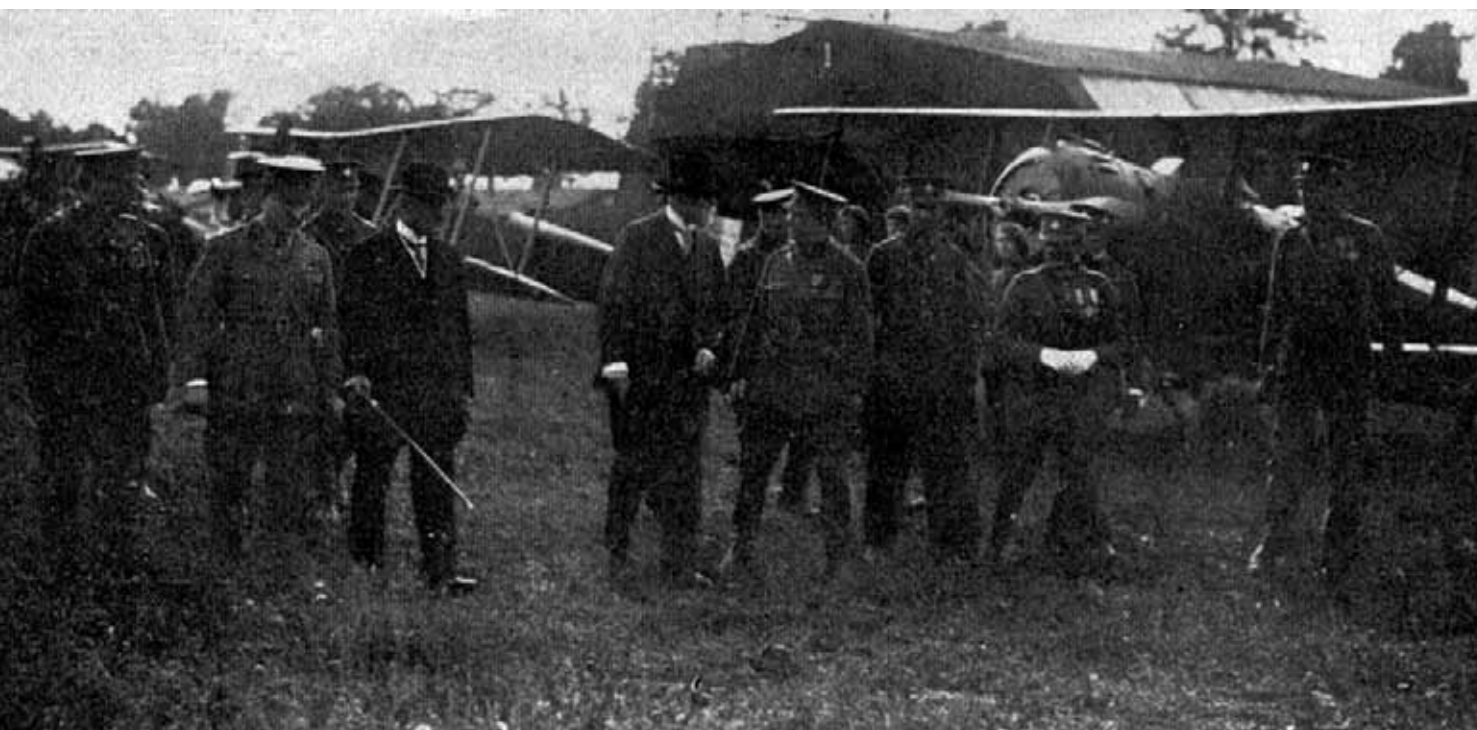
Do 31. května 1923, než byl vystřídán plukovníkem letectva Josefem Smetanou, velel Leteckému pluku 1 major letectva Karel Huppner. V říjnu 1923 byl pak pověřen řízením Československých státních aerolinií, působících rovněž ze Kbel.

Jak již bylo zmíněno, až do konce roku 1921 byly čs. vojenské letouny označovány na nosných plochách a svislé ocasní ploše tzv. kokardou, kterou tvořily soustředné kruhy ve státních barvách v pořadí od středu k okraji bílá, modrá a červená; ty pak byly od 27. prosince 1921 nahrazeny státní vlajkou. Protože na křídlech a na svislé ocasní ploše nebylo vždy možné dodržet předepsaný poměr šířky a délky vlajky, je vhodnější používat výraz praporový znak. Příslušnost ke konkrétnímu útvaru se na čs. vojenských letounech v době od 28. října 1918 až do 31. prosince 1923 neoznačovala. To se změnilo až 1. ledna 1924, kdy byly na letouny zavedeny plukovní znaky: na obou bocích trupu byl v bílém poli o velikosti 50 x 45 cm namalován černou barvou symbol příslušného leteckého pluku – například u Leteckého pluku 1 černý lev na bílém poli. Pokud pomineme typová a výrobní čísla nebo černá bíle lemovaná čísla, tak nebyly jednotlivé letouny u leteckých pluků, respektive leteckých rot, nijak označovány.



*Přejímka sériových letounů Šmolík Šm.1. V pozadí je vidět konstrukce hangáru Wagner, která pravděpodobně 5. listopadu 1921 odolala požáru Vojenské továrny na letadla (dřívějších Hlavních leteckých dílen).*

*Návštěva prezidenta T. G. Masaryka v květnu 1921 na kbelském letišti. S prezidentem rozmlouvá divizní generál Stanislav Jeřábek (na snímku uprostřed). V pozadí je vidět hangár Wagner číslo 1 (v současnosti hangár číslo 87), letoun vpravo je Salmson 2 A.2.*







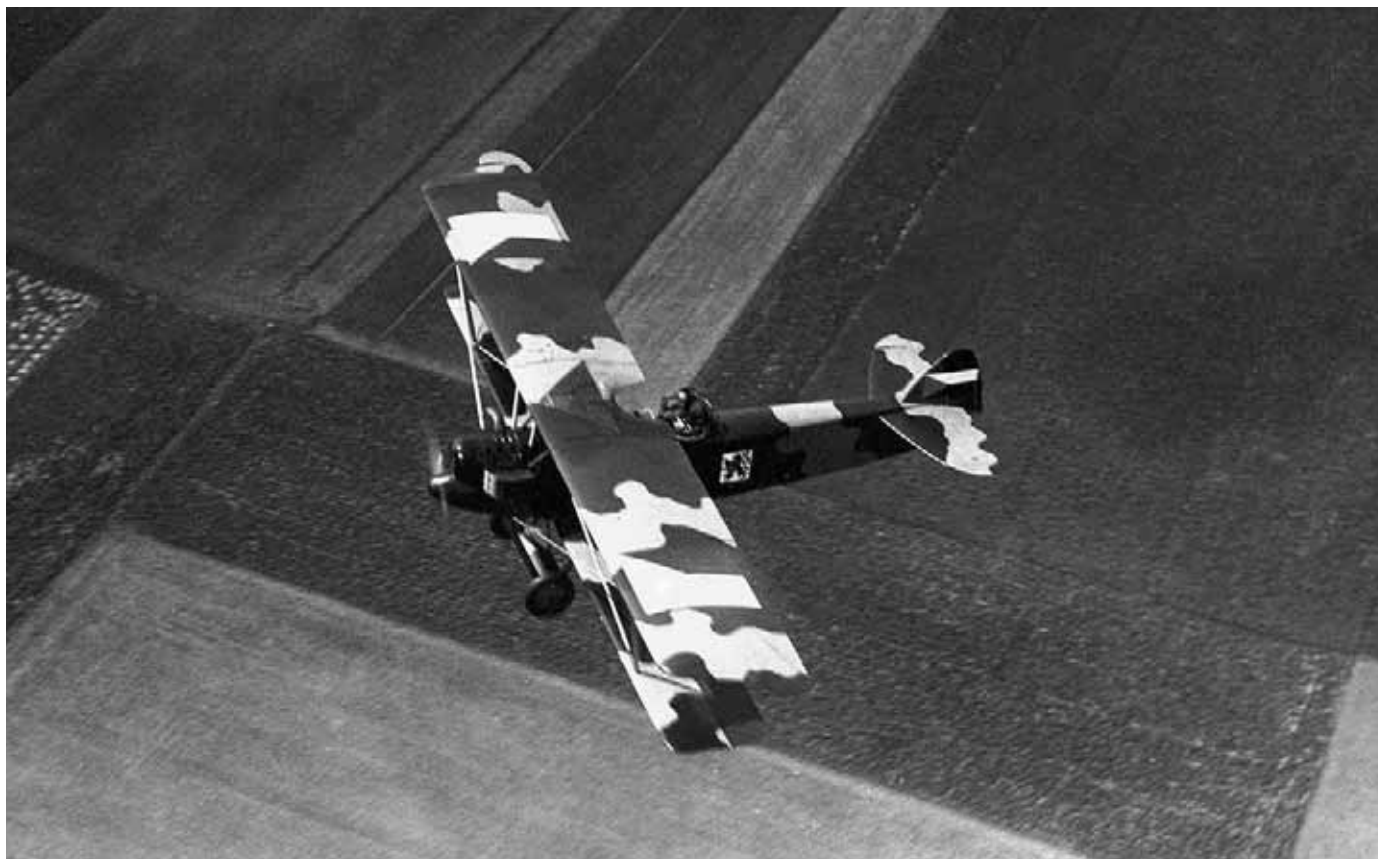
Prototyp letounu Letov Š.5.0 na kbelském letišti. V pozadí je zprava vidět hangár typu Hart a hangáry Wagner číslo 1 a 2. Za nimi se rýsuje konstrukce vodárny s rezervoárem vody. Na levé straně snímku je patrný hangár v civilní části letiště.



První sériový letoun Aero A.1 (Ae 10.01) na kbelském letišti. Na svislé ocasní ploše je zřetelně vidět kruhové výsostné označení československých vojenských letadel používané od roku 1920 do 27. prosince 1921.



*Prototyp letounu Aero A.1 (Ae 10.01) na kbelském letišti. V pozadí jsou patrné dřevěné baráky patřící pravděpodobně Hlavním leteckým dílnám.*



*Zvědný a pozorovací letoun Aero A.12 z výzbroje Leteckého pluku 1.*





Cvičný letoun Avia B.11.12 z výzbroje Leteckého pluku 1 na kbelském letišti. V pozadí je vidět jeden z hangárů typu Pícha a také budova kasáren.

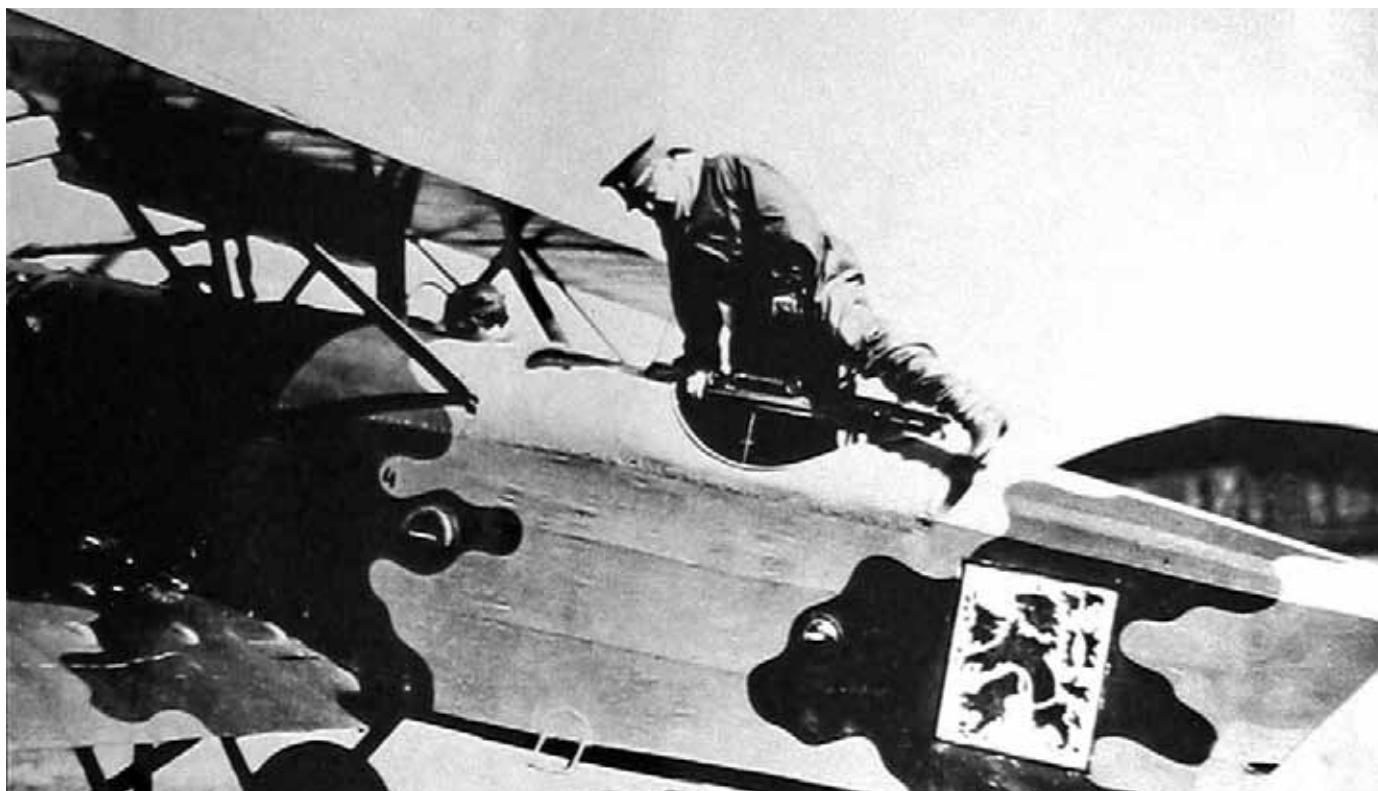


Noční bombardovací letoun Breguet XVI Bn.2 z výzbroje 81. letky Leteckého pluku 1 na kbelském letišti. V pozadí je jeden z hangárů typu Pícha a dřevěný barák, původně patřící Hlavním leteckým dílnám.





*Bombardovací letoun Letov Š.6 z výzbroje 71. letky Leteckého pluku 1 na kbelském letišti. Za ním v pozadí vyčnívá jeden z hangárů typu Pícha.*



*Bombardovací letoun Letov Š.6 (pravděpodobně kusové číslo 4) z výzbroje 71. letky Leteckého pluku 1.*

## Reorganizace v období let 1924 až 1929

V květnu 1924 byly dosavadní letecké rotý přejmenovány na letky a některé z nich později i přechíslovány. Ze 2. letecké rotý vznikla 2. letka, která působila ve Kbelích až do roku 1925, kdy se přesunula do Milovic. V lednu 1924 zřízená 4. letecká rota byla přejmenována na 4. letku a zůstala na kbelském letišti. Z 32. letecké rotý byla zřízena 32. letka, která se v září 1928 přemístila do Chebu. Z 34. letecké rotý zřízené v prosinci 1922 byla postavena 34. letka, která se rovněž v září 1928 přesunula do Chebu. Změny názvu se netýkaly 71. a 81. letky, postavených v předstihu koncem roku 1923.

V roce 1924 se ve stavu Leteckého pluku 1 objevil francouzský bombardovací letoun Lioré et Olivier LeO 7. Zpočátku byl používán ke zkouškám, ale pak byl zrušen, když s ním 26. července 1925 havaroval příslušník 81. letky rotmistr Alois Vrecl. Ten proslul také tím, že se stíhacím letounem Avia B.21.9 ze stavu Leteckého pluku 1 podlétl vyšehradský železniční most, což byla tehdy, stejně jako dnes, letecká nekázeň. Ze stavu 81. letky byl i Hansa Brandenburg C I(U) číslo 369.166, který pilotoval rotmistr Vrecl 18. května 1926 při zkoušení italského padáku Salvator, když ho ve Kbelích předváděl italský poručík Prospero Freri. Hansa Brandenburg C I(U) číslo 369.166 byl u 81. letky zrušen 9. září 1926 po havárii. Alois Vrecl byl bývalý rakousko-uherský pilot a v řadách 1. polní letecké setniny bojoval na Slovensku. Byl jediným Čechoslovákem, který se jako aktivní pilot zúčastnil obou světových válek. Za druhé světové války sloužil mimo jiné u 24. a 501. perutě RAF (Royal Air Force – Britské královské letectvo), kde se stal velitelem letky A. Po osvobození sloužil nejprve u Letecké dopravní skupiny a poté u Leteckého dopravního pluku ve Kbelích.

Další raritou ve stavu Leteckého pluku 1 byl britský letoun De Havilland D.H.53 Humming Bird s výrobním číslem 117, který MNO získalo v roce 1924 po III. mezinárodní letecké výstavě od firmy Avia. V říjnu 1924 s ním havaroval poručík Alexander Hess a po opravě byl zařazen do stavu Leteckého pluku 1. Tam s ním v neznámé době havaroval na kbelském letišti četař Hofman a po opravě byl opět používán u Leteckého pluku 1 ještě v dubnu 1926.



Pozorovací letoun Aero A.11 z výzbroje Leteckého pluku 1 na kbelském letišti. V pozadí je patrná anténa pozemní radiostanice a jeden z hangárů typu Pícha.





*Vojáci sledují ukázkou činnosti pozemní radiostanice. V pozadí je vidět vodojem a hangár Wagner číslo 1.*

*Vodojem vedle hangáru Wagner číslo 1. V současné době je tento hangár označen číslem 87 a po rekonstrukci v roce 2008 se stal od poloviny roku 2009 součástí expozice Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.*



Mezi lety 1925 a 1928 byly u Leteckého pluku 1 postaveny další nové letky. Nejprve byla k 15. říjnu 1925 zřízena 36. letka, která ze Kbel působila až do října 1931. K 1. červenci 1926 byly zřízeny 10. a 11. letka; 10. letka zůstala ve Kbelích až do roku 1938 a 11. letka se v září 1930 již jako 14. letka přesunula do Hradce Králové. Dále byla k 1. říjnu 1926 ve Kbelích postavena 38. letka, která zde sídlila až do října 1931, ale to již byla dva roky přechíslována na 41. letku. K 1. srpnu 1928 byla zřízena 61. letka, která ve Kbelích zůstala až do ledna 1938. Jako poslední byla 1. srpna 1928 postavena 72. letka; ta ve Kbelích působila až do září 1930, tehdy však již byla téměř rok v sestavě Leteckého pluku 6.

Kromě uvedených letek využíval letiště Kbely také Vojenský vzduchoplavecký ústav vytvořený k 1. květnu 1922 a v roce 1924 přejmenovaný na Vojenský letecký ústav studijní. V jeho rámci byla zřízena pokusná letka, která na severozápadním okraji kbelského letiště využívala tři hangáry typu Pícha. Velitelem pokusné letky Vojenského leteckého ústavu studijního byl první velitel Leteckého sboru Jindřich Kostrba, který na kbelském letišti zahynul 24. září 1926, když do jeho letounu Aero Ab.11.12 narazil Breguet Bre XIX letectva Království Srbů, Chorvatů a Slovinců.

Číslování letek mělo svůj řád, nesouviselo však s jejich přiřazením ke konkrétnímu leteckému pluku, ale vyjadřovalo určení letky. Až do konce roku 1934 byla tedy čísla letek rozdělena takto: letky pozorovací měly čísla 1 až 30, lehké stíhací čísla 31 až 50, těžké stíhací čísla 51 až 60, lehké bombardovací čísla 71 až 80 a těžké bombardovací čísla 81 až 90. Ve výzbroji Leteckého pluku 1 i ostatních leteckých pluků se začaly objevovat letouny domácích konstruktérů a pomalu vytlačovaly pestrou směs rakouských, německých, francouzských či ruských letounů. Pro cvičné a školní úkoly sloužily letouny Aero A.1, Letov Š.10 a Aero A.125. U pozorovacích letek byly zařazeny letouny Aero A.11 a Letov Š.6, u stíhacích letek letouny Letov Š.4 a Avie B.21.

V prosinci 1926 došlo k další změně výsostného označení letounů a dosavadní praporové znaky na nosných plochách (křídlech) a svislé ocasní ploše nahradily kruhové kokardy rozdělené na tři stejné výšece ve státních barvách, přičemž modrá výšece směřovala vždy kupředu ve směru letu. Kromě plukovního znaku neměly letouny žádné další označení s výjimkou čísla.



Školní letoun Aero A.26. V pozadí je vidět vodárenská věž a původní podoba hangáru Wagner číslo 1, za ním v pozadí jsou patrné stavby kasáren.





Pohled na vojenskou část kbelského letiště. Letouny v popředí patří cvičné letce Leteckého pluku 1. V levé řadě stojí s označením letky 10M a 11M letouny Aero Ap.32, s označením letky 3M, 4M a 16M letouny Aero A.11n a s označením letky 25M a 5M letouny Aero A.11. První ze „stříbrných“ letounů s číslem 33 je Curtiss N2C-1 Fledgling, za ním pak Avia BH.23 a Aero A.34. V pravé řadě vidíme s označením letky 15M letoun Letov Š.16, za ním bez označení letky Aero Ap.32 a Aero A.11 a s označením letky 19M a 28M opět letouny Aero A.11.

Kasárna, sídlo velitelství Leteckého pluku 1. Jejich poloha vůči letišti je vidět na zinním leteckém snímku na straně 33.





Skupina pilotů před školním letounem Letov Š.10 z výzbroje Leteckého pluku 1. Za spodním křídlem je částečně skryt plukovní znak Leteckého pluku 1 v černobílém provedení, což potvrzuje, že snímek pochází z let 1924 až 1929.



Cvičný letoun Letov Š.218, který pravděpodobně patřil 48. letce Leteckého pluku 4. Stejný typ letounu používal k výcviku i Letecký pluk 1.





*Z let 1924 až 1929 pochází i snímek bombardovacího letounu Letov Š.6 z výzbroje Leteckého pluku 1. Letoun částečně zakrývá výhled na dva hangáry typu Pícha, vodárenskou věž a budovu kasáren za nimi.*



*Náladový snímek činnosti leteckého personálu u zvědného a pozorovacího letounu Letov Š.16 na kbelském letišti. Za letounem jsou vidět dva hangáry typu Pícha. V pozadí vlevo je mimo jiné patrná i věž majáku a stožáry vysílače.*

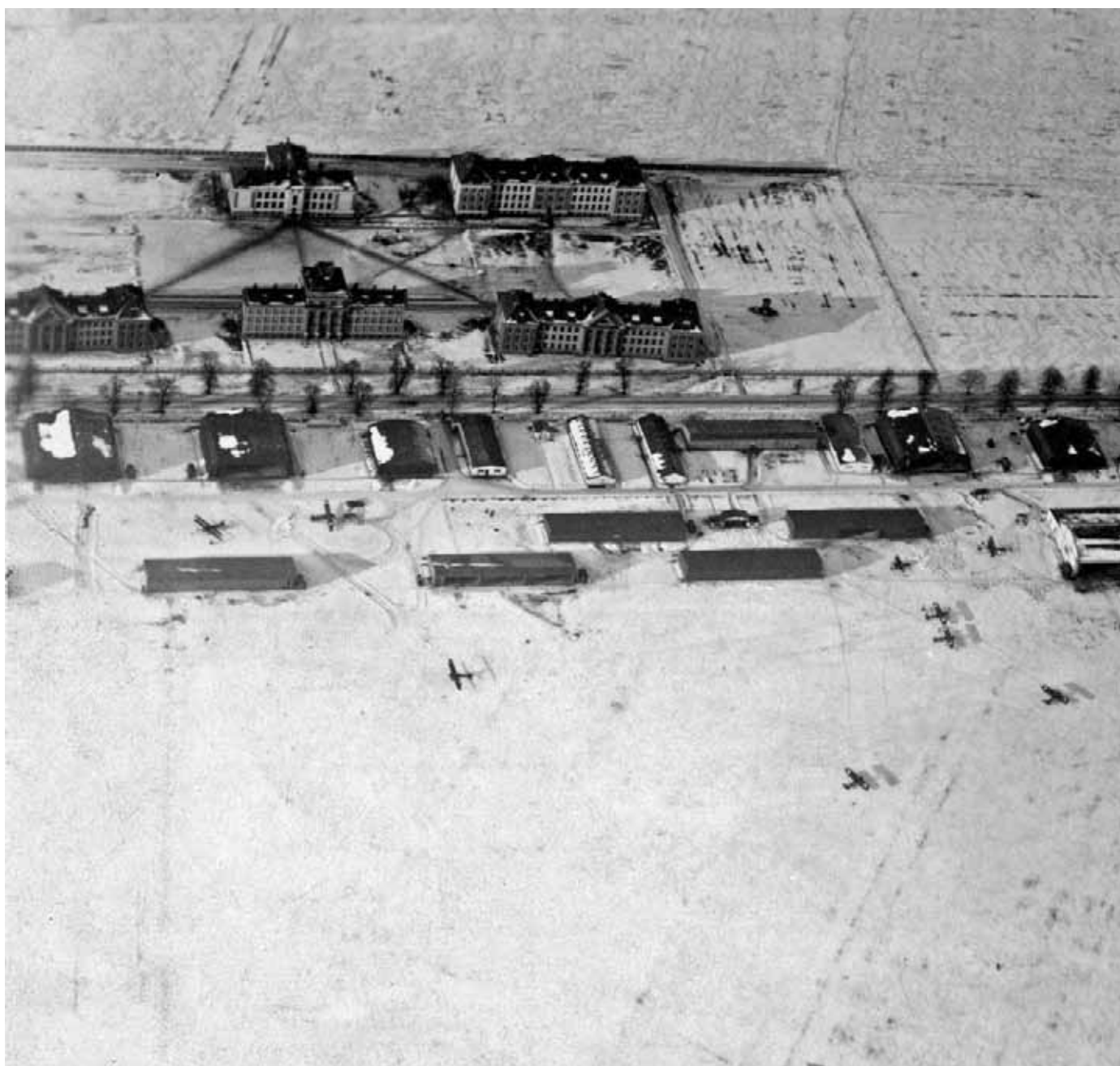


*Zvědný a pozorovací letoun Letov Š.16, který použili v roce 1927 major Jaroslav Skála a Matěj Taufer k letu do Tokia.*



*Cvičný letoun Aero A.125 z výzbroje Leteckého pluku 4 na kbelském letišti před hangárem typu Pícha. Dále v pozadí za ním stojí hangár Wagner číslo 2 a hangár typu Hart (na snímku vpravo), v němž je v současnosti umístěna expozice Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.*





*Zimní pohled na kbelské letiště z přelomu dvacátých a třicátých let minulého století.*

## Rozmach letectva v letech 1929 až 1938

Rok 1929 byl v čs. letectvu poznamenán řadou organizačních změn. Jednak se zvýšil počet leteckých pluků na plánovaných šest a došlo k přečíslování letek; některé ze stávajících letek byly také využity při výstavbě nových leteckých pluků. Další viditelnou změnou byly nové barevné plukovní znaky – například Letecký pluk 1 měl ve znaku bílého lva na modrém poli o velikosti 50 x 45 cm. Stoupající počty letounů si vynutily jejich označení značkou vyjadřující příslušnost letounu ke konkrétní letce a jeho rozlišení v ní. Za plukovním znakem směrem k ocasním plochám bylo tedy letadlo ještě označeno velkým písmenem abecedy, které bylo přiřazeno letce, a u něj číslicí rozlišující letoun v letce, obojí v bílé barvě. Tento systém plukovních znaků vydržel až do mobilizace v září 1938 a označení letounů písmeny s číslicemi až do zániku čs. letectva v roce 1939.

V sestavě Leteckého pluku 1 byla ve Kbelích přečíslována 4. letka na 1. letku a 10. letka na 2. letku. Dále byla přečíslována 2. letka v Milovicích na 3. letku a 34. letka v Chebu na 31. letku. Beze změny čísla zůstala 32. letka v Chebu a 61. letka ve Kbelích. Tři letky – 11., 36. a 38. – převzal k 15. září 1929 nový Letecký pluk 4 a další tři letky – 71., 72. a 81. – byly k 15. září 1929 předány novému Leteckému pluku 6.

Od roku 1927 měla Československá republika pronajatou část jadranského pobřeží v Boce Kotorské, kterou používala pro střelby protiletadlového dělostřelectva. Pro vlek cvičných terčů bylo v roce 1929 postaveno devět plovákových letounů Aero A.29. Každý rok proto Letecký pluk 1 zřizoval tzv. Československý letecký detachment (odloučený útvar) v Kumboru v Boce Kotorské, který tvořily čtyři letouny Aero A.29 a čtrnáct mužů. Později byla Aera A.29 přestavěna na kolový podvozek a ve službě je od roku 1935 nahradily plovákové letouny Letov Š.328v.

Výnosem prezidenta republiky (č. j. 2366 pres.) ze 7. března 1930 obdržel Letecký pluk 1 čestný název Letecký pluk 1 T. G. Masaryka. Dne 1. září 1934 doplnila sestavu Leteckého pluku 1 nově postavená 6. letka v Chebu a od Leteckého pluku 6 převzatá 43. letka ve Kbelích. Ke stejnému datu Letecký pluk 1 také dvě letky předal, a to konkrétně 32. letku v Chebu a 34. letku v Hradci Králové k Leteckému pluku 4. Od něj naopak již v roce 1933 převzal 66. letku v Milovicích. Poslední doplněk Leteckého pluku 1 tvořila 91. letka převzatá k 1. lednu 1937 od Leteckého pluku 6 a k 1. září 1937 přečíslovaná na 11. letku. Ve Kbelích působil Letecký pluk 1 až do ledna 1938, kdy si vyměnil posádku s Leteckým plukem 4 a přestěhoval se do Hradce Králové. Do ledna 1938 tedy ve Kbelích sídlila 1., 2., 11., 43. a 61. letka Leteckého pluku 1; po tomto datu zde zůstala z jeho sestavy pouze 11. letka, které velel kapitán Jan Červenka.

Ve velení Leteckého pluku 1 se postupně vystřídali plukovníci letectva Augustin Charvát (od 1. dubna 1931), podplukovník letectva Gustav Studený (od 20. září 1931), plukovník letectva Karel Janoušek (od 30. listopadu 1931), plukovník letectva Jaroslav Plass (od 31. prosince 1933) a plukovník letectva Robert Ellner (od 15. února 1936 až do zrušení pluku). Z uvedených velitelů je asi nejznámější RNDr. Karel Janoušek, nositel jednoho z nejvyšších britských vyznamenání KCB (Knight Commander of the Most Honourable Order of the Bath – rytíř – komandér Nejctihodnějšího lázeňského řádu). Od roku 1933 byl velitelem zemského letectva v Čechách a za mobilizace v roce 1938 velitelem letectva I. armády. V roce 1939 odešel do Francie, kde velel čs. letectvu, a po jejím zhroucení do Velké Británie. Zde byl 15. října 1940 jmenován generálním inspektorem čs. letectva a k 14. květnu 1945 povýšen do britské hodnosti Air Marshall. Po návratu do Československé republiky vykonával funkce podnáčelníka Hlavního štábu a inspektora protiletadlové ochrany. Po únoru 1948 byl odeslán na zdravotní dovolenou a 17. června 1948 odsouzen na 18 let těžkého žaláře. V roce 1960 byl amnestován. Zemřel 27. října 1971.

Tak, jak stoupal ve Kbelích počet letek, bylo potřeba vybudovat ve vojenské části letiště další hangáry. Proto byly směrem k obci Kbely postaveny na přelomu dvacátých a třicátých let minulého století dva železobetonové hangáry o rozměrech 76 x 25 m. První z nich byl dokončen v roce 1925 a další se ve stejném roce začal stavět. Oba stojí na letišti dodnes – jsou v místech, kde končí expozice Leteckého muzea Vojenského historického ústavu – a po válce v nich mimo jiné působily Výzkumný a zkušební letecký ústav, Výzkumné a zkušební středisko 031 a Výzkumný ústav 030.

Letecký pluk 4 byl ve Kbelích zřízen k 1. listopadu 1928, kdy bylo postaveno jeho velitelství a náhradní peruť. Znak Leteckého pluku 4 tvořil modrý lev na bílém poli o rozměrech 45 x 40 cm; jednotlivé letouny byly ještě označeny bílým písmenem a číslicí. První tři letky převzal Letecký pluk 4 teprve 1. října 1929 od Leteckého pluku 1. Jednalo se o 11., 36. a 38. letku, které byly současně přečíslovány na 14., 40. a 41. letku. V září 1930 byla 14. letka předána do podřízenosti Leteckého pluku 2 v Olomouci a nově byla k 1. říjnu 1930 postavena 66. letka v Hradci Králové, která v sestavě Leteckého pluku 4 vydržela do roku 1933, kdy ji převzal Letecký pluk 1. K 15. říjnu 1931 se Letecký pluk 4 přestěhoval do Hradce Králové a zde u něj byla ke stejnému datu zřízena 15. letka. K dalším změnám u Leteckého pluku 4





*Stíhací letoun Avia Ba.33 před předáním vojenské správě na kbelském letišti.*

došlo v srpnu 1934, kdy od Leteckého pluku 2 převzal 34. letku v Hradci Králové (k 14. srpnu 1934) a naopak svou 15. letku předal Leteckému pluku 3 (k 24. srpnu 1934). Pak ještě k 1. září 1934 převzal od Leteckého pluku 1 v Chebu 31. a 32. letku. K 1. říjnu 1937 byly zřízeny 46., 47. a 48. letka v Pardubicích a 42. letka ve Kbelích. V Hradci Králové sídlil Letecký pluk 4 až do ledna 1938, kdy si vyměnil místo s Leteckým plukem 1 a přestěhoval se do Kbel. V lednu 1938 sídlila ve Kbelích I. peruť Leteckého pluku 4 (peruť I/4) s velitelem podplukovníkem Josefem Hamšíkem, která měla podřízenou 40. letku s velitelem štábním kapitánem Karlem Sojčekem, 41. letku s velitelem štábním kapitánem Milošem Hájkem a 42. letku s velitelem štábním kapitánem Jaroslavem Svítkem. Dále zde působila II. peruť Leteckého pluku 4 (peruť II/4) s velitelem majorem Aloisem Snášelem. Ta měla podřízenou 43. letku s velitelem štábním kapitánem Václavem Kocourkem, 44. letku s velitelem nadporučíkem Františkem Novákem a 50. letku s velitelem štábním kapitánem Jaroslavem Polmou. Kromě velitelství pluku ve Kbelích byla ještě technická letka, náhradní peruť s velitelem podplukovníkem Janem Čechem, náhradní letka a cvičná letka s velitelem majorem Dmitrijem Tjunikovem. Leteckému pluku 4 postupně veleli: plukovník letectva Robert Schwarz (od 1. listopadu 1928), podplukovník letectva Jiří Hon (od 31. ledna 1934), podplukovník letectva Josef Berounský (od 28. února 1934), podplukovník letectva Josef Heřmanský (od 31. října 1935), plukovník letectva Josef Berounský (31. ledna 1936) a plukovník letectva Ladislav Syka (od 15. listopadu 1938 až do zrušení pluku).

Zde je namístě malá odbočka k organizačnímu schématu předválečných leteckých pluků. V roce 1934 bylo pozměněno číslování jednotlivých letek: pozorovací letky měly čísla 1 až 30, stíhací letky čísla 31 až 60, zvědné letky čísla 61 až 70, lehké bombardovací letky čísla 71 až 80 a těžké bombardovací letky čísla 81 až 90. V praxi se často označovaly například 50/4, což znamená 50. letka Leteckého pluku 4. Od roku 1924 měly jednotlivé letecké pluky tři peruť označené římskými číslicemi I až III. Označení například II/4 tedy znamená II. peruť Leteckého pluku 4. Peruť neměla stejný počet letek – mohly jich mít dvě až pět. Každý pluk měl pak ještě náhradní peruť s náhradní a cvičnou letkou pro pilotní a speciální výcvik. Dále také disponoval technickou letkou pro zabezpečení letové činnosti, meteorologickou službou, fotooddělením apod.

Po malém organizačním exkurzu se vraťme zpět k dalším dvěma leteckým plukům ve Kbelích. Letecký pluk 6 s velitelstvím ve Kbelích byl zřízen k 15. září 1929. Od Leteckého pluku 1 převzal 71. a 72. letku v Milovicích, které se v dubnu, respektive v září 1930 přesunuly do Kbel. Třetí letkou I. perutě Leteckého pluku 6 (peruť I/6) ve Kbelích byla 81. letka, převzatá rovněž od Leteckého pluku 1. V sestavě Leteckého pluku 6 byla do 1. října 1931, kdy byla předána Leteckému pluku 5 a dále sídlila ve Kbelích. Plukovním znakem Leteckého pluku 6 byl červený lev v bílém poli a jednotlivé letouny měl opět označeny písmenem a číslicí. K 1. říjnu 1930 doplnila sestavu Leteckého pluku 6 ve Kbelích nově zřízená 82. letka, která byla k 1. říjnu 1931 předána Leteckému pluku 5 a dále sídlila ve Kbelích. Ke stejnému datu (k 1. říjnu 1931) byla však postavena 43. letka – ta pak v sestavě Leteckého pluku 6 vydržela do září 1934, kdy ji převzal Letecký pluk 1. V září 1934 byly zřízeny 73. a 74. letka v Hradci Králové a později v Chrudimi. Ve Kbelích ke stejnému datu vznikla 91. letka, která působila v sestavě Leteckého pluku 6 do 1. ledna 1937, kdy byla předána Leteckému pluku 1. K 1. září 1937 byly ve Kbelích zřízeny 85. a 86. letka a v říjnu 1937 vznikly 75., 76. a 77. letka v Brně. Velitelství Leteckého pluku 6 bylo po celou dobu své existence umístěno ve Kbelích. V roce 1938 na kbelském letišti působila také peruť I/6 s velitelem podplukovníkem Ludvíkem Budínem, která měla podřízenou 71. letku s velitelem majorem Filipem Doležalem a 72. letku s velitelem kapitánem Emilem Bušinou. Dále se zde nacházela technická letka Leteckého pluku 6 s velitelem majorem Antonínem Sudou, náhradní peruť s velitelem podplukovníkem letectva Karlem Fulínem, cvičná letka Leteckého pluku 6 s velitelem štábním kapitánem Františkem Prokopem a náhradní letka Leteckého pluku 6 s velitelem majorem Pavlem Pochopem. Peruť II/6 se 73. a 74. letkou byly umístěny v Chrudimi a peruť III/6 s 85. a 86. letkou v Německém Brodě (dnes Havlíčkův Brod). Leteckému pluku 6 od jeho vzniku veleli plukovník generálního štábu Zdeněk Kittler (od 15. září 1929), podplukovník letectva Alois Vicherek (od 18. října 1930), podplukovník generálního štábu Karel Janoušek (od 1. května 1931), podplukovník letectva Alois Vicherek (od 30. listopadu 1931), podplukovník letectva Vladislav Květoň (od 30. září 1933) a plukovník letectva Vilém Stanovský (od 31. prosince 1933 až do zrušení pluku).

Jako poslední byl k 1. říjnu 1931 zřízen ve Kbelích Letecký pluk 5, který od Leteckého pluku 6 převzal 81. a 82. letku. Plukovní znak Leteckého pluku 5 tvořila červená šachovnicová moravská orlice na bílém poli. Jeho 81. letka působila ve Kbelích do srpna 1934, kdy se přesunula do Malacek; 82. letka zůstala ve Kbelích o něco déle – a to do září 1937. Pak se přesunula i s velitelstvím Leteckého pluku 5 do Brna. Tam již byla od 1. října 1931 nově postavená 83. letka a ke stejnému datu vznikla i 84. letka v Olomouci. V Brně zůstal Letecký pluk 5 až do svého zrušení v roce 1939. Veliteli Leteckého pluku 5 byli plukovník letectva Karel Procházka (od 1. října 1931), podplukovník letectva Jindřich Maršálek (od 31. prosince 1933), podplukovník letectva Vladimír Charousek (od 25. ledna 1938) a plukovník letectva Jaroslav Borecký (od 14. září 1938 do zrušení pluku).

*Stíhací Škoda D.1.5 na kbelském letišti. Letoun na snímku zřejmě patřil pokusné letce sídlící také ve Kbelích. Ta pro označování svých letounů používala kresbu černého lva na bílém poli, která je známá z letounů Avia Ba.33 a Avia B.534. Vzhledem k tomu, že se jedná o černobílou fotografii, je však možné, že patřil Leteckému pluku 4, který tyto letouny skutečně používal, ale jeho plukovní znak byl modrý lev v bílém poli. V pozadí za letounem je vidět vlevo hangár Hart a vpravo jeden z hangárů typu Pícha opatřený maskovacím nátěrem. Před hangárem stojí sanitní automobil.*







*Prototyp bombardovacího letounu Aero A.42 při průletu nad kbelským letištěm.*

*Doplňování pohonných hmot do stíhacího letounu Avia B.534 (tzv. 1. verze) z početního stavu Leteckého pluku 1. Mechanici používají méně rozšířený způsob doplňování – stlačený vzduch z tlakové láhve byl vháněn do sudu a usnadňoval tak čerpání pomocí ruční pumpy.*



S rostoucí německou hrozbou došlo v závěru roku 1933 k vytvoření dalších velitelských stupňů. K 31. prosinci 1933 vzniklo Velitelství zemského letectva v Praze, kterému až do jeho zrušení v roce 1939 velel brigádní generál Karel Janoušek a podléhal mu Letecký pluk 1. Obdobně bylo ke stejnému datu zřízeno Velitelství zemského letectva v Brně, Velitelství zemského letectva v Bratislavě a letecká skupina štábu Zemského vojenského velitelství v Košicích. Ke stejnému datu byla zřízena Letecká brigáda s velitelstvím v Praze, která byla přímo podřízená Ministerstvu národní obrany. Jí byly podřízeny letecké pluky 4, 5 a 6. V čele Letecké brigády stáli plukovník letectva Jaroslav Skála (od 31. prosince 1933) a brigádní generál Karel Procházka (od 31. prosince 1934 až do jejího zrušení).

Zcela záměrně byla zatím v této části vynechána výzbroj letek, neboť postupně docházelo k unifikaci a snižování počtu používaných typů letadel. Na počátku tohoto období měly cvičné a školní letky letouny Letov Š.118, Letov Š.218 a Praga E.41, stíhací letky letouny Letov Š.31, Avia B.33 a Avia Ba.33 a pozorovací a bombardovací letky letouny Letov Š.128, Aero Ab.30, Aero A.230, Aero AP.32, Aero Apb.32 a Avia/Fokker F.IX. Na konci existence čs. letectva v roce 1938 byly u cvičných a školních letek letouny Praga E.39, Praga E.241, Avia Ba.122 a Avia Bš.122, u stíhacích letek letouny Avia B.534, u pozorovacích letek letouny Letov Š.328, u zvědných letek letouny Aero A.100 a Avia B.71, u lehkých bombardovacích letek Aero Ab.101 a Avia B.71 a u těžkých bombardovacích letek letouny Aero/Bloch MB.200 a Avia/Fokker F.IX. Tyto typy letounů tvořily páteř čs. letectva a stály připraveny v roce 1938 k obraně republiky.

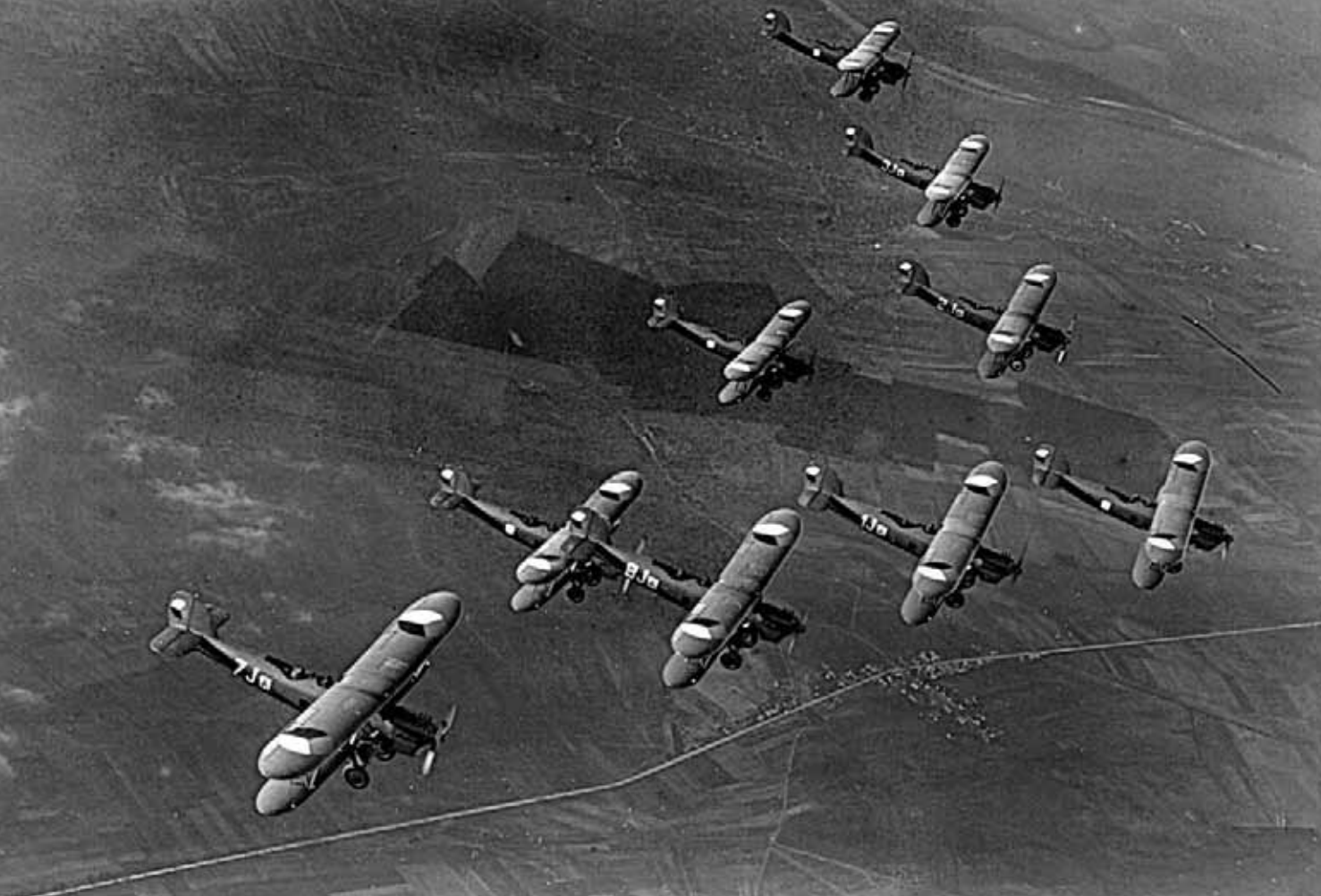
V roce 1938 se začala ještě více stupňovat agresivita sousedního Německa, proto byla vyhlášena nejprve 21. května 1938 částečná mobilizace a 28. září 1938 všeobecná mobilizace. Ještě předtím však byla vykonána další opatření. Již 13. září 1938 opustily polní a cvičné letky svá stálá letiště a zaujaly postavení na polních letištích, aby nebyly zničeny nepřátelským útokem. Následně 18. září 1938 vyhlásil letecký odbor MNO další opatření: některé letky se přesunuly na jiná letiště a byly vytvořeny další čtyři velitelství perutí a nové letky. Během mobilizace byla mimo jiné zrušena velitelství leteckých pluků 1, 2 a 3 a devíti perutí. K 30. září 1938 tedy letectvo disponovalo třiadvaceti stíhacími letkami, sedmi lehkými a šesti těžkými bombardovacími letkami, šestnácti pozorovacími letkami, pěti zvědnými letkami, šesti kurýrními letkami, osmi cvičnými letkami, dvěma školními letkami a třemi bojovými středisky. Kvůli utajení byly za částečné mobilizace v květnu 1938 zamalovány na letounech plukovní znaky a do zániku čs. letectva v roce 1939 již nebyly obnoveny. Označení letounu v letkách písmenem a číslicí zůstalo zachováno.

Po podpisu tzv. mnichovské dohody 29. září 1938 se čs. armáda vrátila do mírových posádek, ale také musela opustit pohraniční území odstoupená Německu. Po stažení do vnitrozemí došlo k další reorganizaci a po 15. březnu 1939 i zrušení čs. armády, včetně letectva.



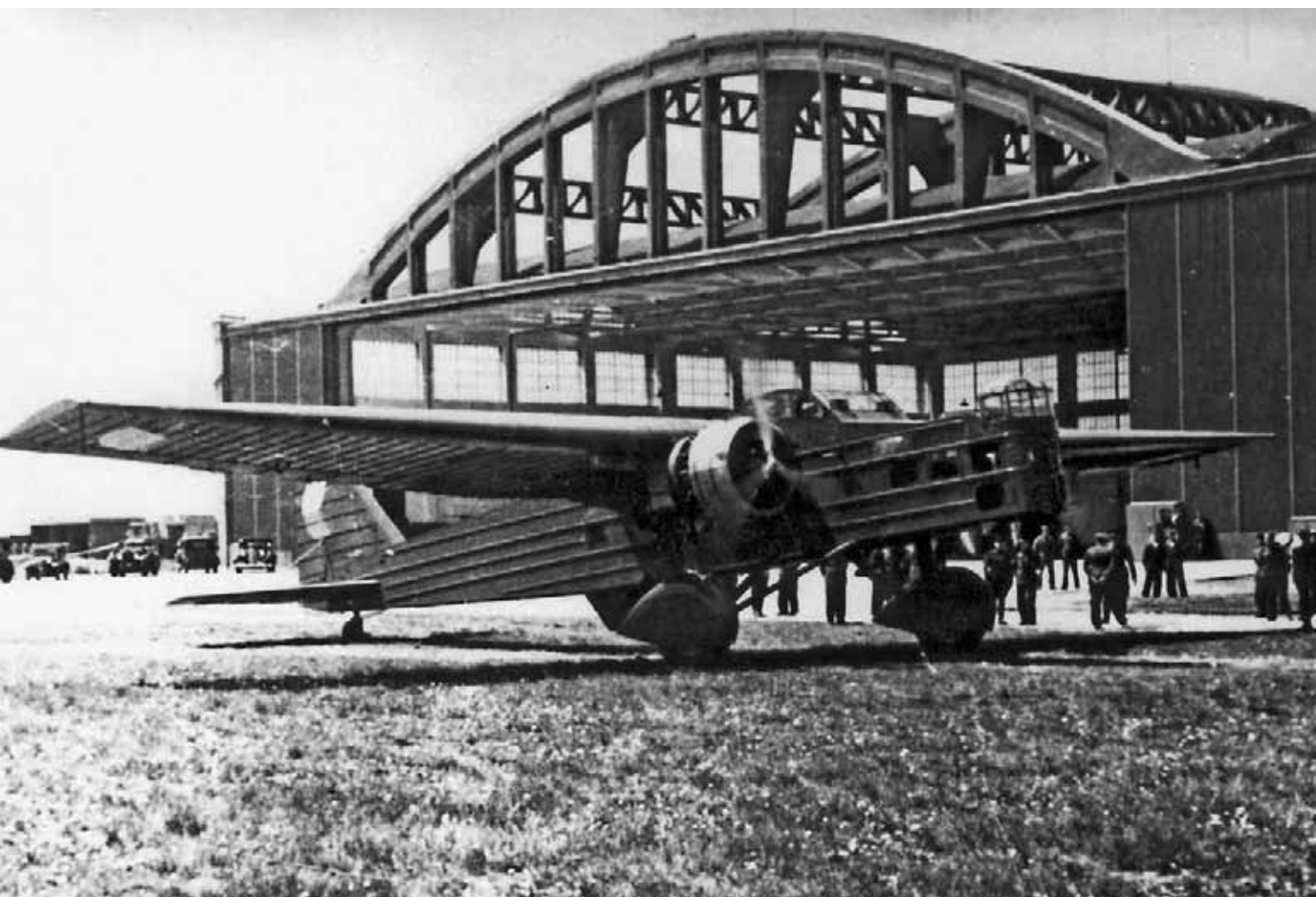
*Pozorovací letouny Aero AP.32 nebo APb.32 z výzbroje Leteckého pluku 4 na letišti v Hradci Králové.*





*Skupina bombardovacích letounů Aero A.100 od 6. letky Leteckého pluku 6 během letu.*

*Bombardovací letoun Marcel Bloch MB.200 na kbelském letišti před tzv. francouzským hangárem (civilní hangár číslo 5). Tento stroj byl vzorovým kusem pro licenční sériovou výrobu letounů Aero MB.200, které tvořily výzbroj těžkých bombardovacích letek Leteckého pluku 5 a Leteckého pluku 6.*







*Licenční bombardovací letouny Aero MB.200 během výcviku, pravděpodobně u Leteckého pluku 6.*



*Odlet čs. výpravy v roce 1937 z kbelského letiště do Curychu na 4. mezinárodní letecký mítink (4<sup>th</sup> International Aviation Meeting). V čele letadel, na fotografii uprostřed, vidíme letoun Aero MB.200 a za ním dvě Avie B.534 (tzv. 4. verze). V popředí, po stranách snímku, jsou patrné konce křídel akrobatických Avii BA.122.16 (vlevo) a BA.122.14 (vpravo).*





*Skupina polských letounů při návštěvě na kbelském letišti. V popředí jsou dva lehké bombardovací letouny Breguet XIX a za nimi dvanáct pozorovacích letounů Potez XV A2.*



*Skupina čtyř polských pozorovacích letounů Potez XV A2 při návštěvě na kbelském letišti.*

*Celkový pohled na kbelské letiště v roce 1938.*





*Letecký snímek kbelského letiště pořízený při leteckém dni v roce 1936.*





1918-1938

## Civilní letiště Kbely (1919 až 1937)

Kbelské letiště bylo až do roku 1937 rozděleno na část vojenskou a část civilní. Již 15. listopadu 1919 byla zřízena Správa civilního letiště Praha-Kbely se dvěma zaměstnanci, jimiž byli ředitel letiště ing. Bedřich Trnka a ing. Václav Vlasák. Zatímco vojenské objekty se nacházely od současného vjezdu na 24. základnu dopravního letectva směrem k obci Kbely, civilní část letiště byla situována přímo v prostoru dnešního vjezdu na 24. základnu dopravního letectva a hangáry měla postaveny v jihozápadním oblouku letištní plochy (na letišti stojí i v současnosti).

Civilní letectví bylo zpočátku ve Kbelích víceméně trpěno, a to kvůli drobným konfliktům s majiteli letadel a pro nedostatek místa v hangárech, neboť vojáci se tam sami sotva vešli. Vážná spolupráce mezi MNO a Ministerstvem veřejných prací byla zahájena až po společné schůzce v květnu 1920 a po Masarykově prohlášení, že chce ze Kbel udělat reprezentativní letiště. Také bylo potřeba splnit závazky československého státu vůči francouzsko-rumunské společnosti CFRNA (La Compagnie Franco Roumanie de Navigation Aérienne), které stát slíbil hangár pro mezinárodní poštovní lety.

Mezinárodní společnost CFRNA, později přejmenovaná na CIDNA (La Compagnie Internationale de Navigation Aérienne) a roku 1933 na Air France, měla nejprve ve Kbelích provizorní dřevěný barák pro odbavení cestujících; jeho stavba začala pravděpodobně 1. března 1920. Dne 29. dubna 1920 tato společnost uskutečnila zkušební let na trati Paříž–Praha–Varšava a jejím prvním civilním letadlem, které přistálo ve Kbelích, byl 20. srpna 1920 dvouplošník Potez VII. Pravidelný provoz pak zahájila 15. prosince 1920 na lince Paříž–Štrasburk–Praha. Teprve až v roce 1921 začala stavba hangáru Wagner typ II o rozměrech 33 x 30 m, který dnes slouží jako odbavovací terminál a kanceláře velitelství 24. základny dopravního letectva. Jeho kovová konstrukce byla vztyčena pravděpodobně do září 1921, kdy je společně se třemi hangáry Bessonneau zachycena na snímku pod prolétajícím letounem Aero Ae.04.

Tou dobou již na letišti stály tři dřevěné stavby podle návrhu inženýra architekta Josefa Gočára – a to provizorní úřední budova s pobočkou čs. celního úřadu, domek pro zaměstnance se skladištěm a provizorní garáže. Zajímavé je, že i když domky byly provizorními stavbami, přesto vydržely na letišti až do šedesátých let minulého století. Tehdy byly rozebrány a přeneseny do pražské zoologické zahrady, kde v roce 2002 přečkaly povodně, v současné době se vedou jednání o jejich záchraně.

Výstavba letiště dále pokračovala poměrně rychlým tempem. Na fotografiích z roku 1922 jsou již vedle hangáru Wagner typ II patrné vlevo hangáry číslo 1 a 2 a vpravo hangár číslo 4. V roce 1923 začala výstavba hangáru číslo 5, který má stejně jako hangáry číslo 1, 2 a 4 železobetonovou konstrukci. I tyto hangáry stojí na letišti dodnes a jsou využívány 24. základnou dopravního letectva. K hangáru číslo 1 byla mezi lety 1923 a 1925 postavena řídicí věž a za hangárem číslo 2 vznikl dílenský a opravárenský hangár. Na přelomu dvacátých a třicátých let byl vybudován hangár o rozměrech 50 x 35 x 12 m, který v současnosti využívá společnost Letecké opravy Malešice Praha, státní podnik – má zde mimo jiné umístěnou lakovnu. V době výstavby byl tento hangár železobetonové konstrukce největším svého druhu v Československé republice.

Obdobně jako ve vojenské části kbelského letiště i v jeho civilní části působila letecká továrna – na jihovýchodním okraji letiště měla hangáry firma Aero. Nejprve byl někdy koncem roku 1919 nebo začátkem roku 1920 vybudován dřevěný dvoulodní hangár se dvěma shodnými trojúhelníkovými štíty v průčelí. V březnu 1921 vyhořel a shořela v něm i uskladněná letadla z produkce firmy Aero. Hangár byl znovu ve stejné vnější podobě obnoven, ale zda ve stejné velikosti, je dosud předmětem dohadů. Pravděpodobně v roce 1922 postavila firma Aero v jeho přímém sousedství moderní zděný hangár s nápisem AERO, vyvedeným plastickým vlisem ze strany nad okny a později i velkým písmem na vratech. Dále byla mezi oběma hangáry postavena menší dřevěná stavba, pravděpodobně motorárna. Kvůli rozšíření kbelského letiště pro německou pilotní školu byly v letech 1940 a 1941 všechny stavby patřící v jeho civilní části firmě Aero zbourány a s využitím konstrukčních prvků z většího hangáru (například vrata a příhradová konstrukce krovu) byl na letňanském letišti postaven nový hangár, který byl kopií toho kbelského. Na sever od něj byla na letňanském letišti postavena hala se zvýšenou střední částí a tři další hangáry s obloukovitou střechou. Tyto objekty zde stojí do současnosti a jeden z hangárů využívá Aeroklub Letňany.

Ke kbelskému letišti patřily v té době také dvě neodmyslitelné dominanty. Již v roce 1921 zde byly vztyčeny tři stožáry radiostanice Radiožurnálu, který odtud zahájil pravidelné vysílání v květnu 1923. Od roku 1927 až do současnosti tvoří dominantu letiště maják, jehož historie je popsána samostatně dále.

Výstavbou hangárů jsme poněkud předběhli dobu, a proto je potřeba se vrátit do roku 1920. Tehdy z kbelského letiště působily dvě letecké společnosti – První pražský letecký podnik Falco a První český letecký podnik Ikarus, které



provozovaly vyhlídkové lety a příležitostnou leteckou dopravu. Později se oba podniky sloučily do Československé letecké akciové společnosti, s níž chtěly provozovat leteckou linku Praha–Drážďany, respektive Berlín. Československá letecká akciová společnost dala také podnět ke stavbě civilního letounu Šm.a1 a prototypu dopravního letounu Aero A.8. Ten 9. září 1921 ve Kbelích havaroval a jeho trosky dopadly na kancelářský barák Vojenské továrny na letadla. Do sériové výroby se nakonec dostal vylepšený dopravní letoun Aero A.10, který již Československá letecká akciová společnost nepřevzala, protože mezitím zanikla.

Po zániku Československé letecké akciové společnosti byla v únoru 1923 uzavřena dohoda mezi Ministerstvem národní obrany a Ministerstvem veřejných prací o zřízení Vojenské dopravní skupiny, kterou řídil Rudolf Holeka. Ověřovací let provedl 1. března 1923 major Jaroslav Skála v letounu Aero A.14.1 s poznávací značkou L-BARA na trati Praha–Bratislava a prvním cestujícím byla jeho manželka. Vojenská dopravní skupina provozovala tuto leteckou linku do zahájení činnosti Československých státních aerolinií (ČSA), které byly zřízeny 6. října 1923. V jejich čele stál major Karel Huppner a k letům používaly letouny Aero A.14 a Aero A.10. Slavnostní zahájení činnosti Československých státních aerolinií se uskutečnilo 28. října 1923 v rámci oslav 5. výročí založení Československé republiky. Při této příležitosti pozdější šéfpilot Československých státních aerolinií rotmistr Karel Brabenec v letounu Aero A.14.18 se značkou L-BARC obletěl (kvůli mlze pouze symbolicky) kbelské letiště. Provoz na své první zahraniční lince Praha–Brno–Záhřeb zahájily Československé státní aerolinie s letouny Fokker F.VII/3m dne 1. července 1930.

Letadlový park Československých státních aerolinií byl postupně doplňován dopravními letadly Farman F.62 „Goliáš“, de Havilland D.H.50A, Letov Š.19, Aero A.23, Aero A.35 a Aero A.38. K jejich hangárování se v civilní části kbelského letiště používaly hangáry číslo 1 a 2. Hangáry číslo 3 a 4 využívala mezinárodní letecká společnost CIDNA. Dále měl na kbelském letišti také svůj hangár Aeroklub Republiky Československé. Slavnostního otevření tohoto hangáru, stojícího vpravo od hangáru číslo 1, se 12. května 1935 mimo jiné zúčastnil i armádní generál Jan Syrový, ředitel Aeroklubu Republiky Československé Josef Alexander nebo podplukovník letectva Alois Vicherek.

Dalším československým leteckým podnikem, který využíval kbelské letiště, byla Československá letecká společnost (ČLS) založená 22. ledna 1927. Jejím ředitelem byl jmenován Karel Huppner, kterého u Československých státních aerolinií nahradil v ředitelské funkci ing. František Stočes. V letadlovém parku Československé letecké společnosti se mimo jiné nacházely dopravní letouny Avia BH.25 a Fokker F.VIIa.

Rozvíjející se letecká doprava přivedla do Kbel například 4. října 1930 Junkers G.38 německé Lufthansy. Československé státní aerolinie zařadily v roce 1931 do provozu italský hornoplošník Caproni Ca 97 a od roku 1930 až do jeho havárie provozovaly americký letoun Ford 5ATC. Československá letecká společnost pro změnu zkoušela domácí třímotorový dopravní letoun Avia Av.51. V rámci evropského turné navštívila 15. srpna 1934 kbelské letiště také skupina tří sovětských bombardovacích letounů ANT-6.

V lednu 1934 nasadily Československé státní aerolinie do provozu dopravní letouny Letov Š.32, ale používaly je jen krátkou dobu. V následujícím roce pak provozovaly dva letouny Avia/Fokker F.IXD a skutečnou raritu, kterou byl obojživelný letoun Saunders Roe A.19 Cloud. Československé státní aerolinie s ním létaly na lince Sušak–Split (později i Sušak–Split–Dubrovník) a na uvedených destinacích díky svému člunovitému trupu přistával na moři. Z Prahy do Sušaku a zpět cestující přepravoval klasický dopravní letoun a teprve na jadranském pobřeží přestupovali do letounu Saunders Roe A.19 Cloud. Po skončení letní sezony se Saunders Roe A.19 Cloud přesunoval do Kbel, kde přistával a startoval pomocí kolového podvozku.

Československá letecká společnost začala jako první čs. letecká společnost provozovat letouny Douglas DC-2. První z nich, s poznávací značkou OK-AIA, přistál ve Kbelích 16. dubna 1936. Nebyl to však úplně první letoun tohoto typu na kbelském letišti, tím byl 18. února 1936 Douglas DC-2 holandské společnosti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM – Královské holandské aerolinie). Kromě ní pak s tímto typem letounu v roce 1936 létala do Kbel i sovětská společnost Aeroflot. Československé státní aerolinie zahájily provoz na lince Praha–Moskva s letouny Airspeed AS.6 Envoy 1. září 1936. Sovětský bombardovací letoun ANT-6 se ve Kbelích objevil znovu 15. června 1936, kdy s ním přiletěl velitel sovětského letectva armádní generál Jakov Ivanovič Alkins.

To se ale již pomalu blížil konec civilní dopravy na letišti Kbel. I když na něm byly v průběhu let 1919 až 1937 uspořádány Národní lety Republiky Československé, několik leteckých dnů nebo letecké závody o cenu prezidenta republiky, bylo kbelské civilní letiště ve třicátých letech minulého století na konci svého růstu. Přibývajícím letovým provozem i výstavba v okolí letiště znemožňovaly jeho rozvoj, další problémy pak způsobovalo soužití civilního a vojenského provozu. Proto již od roku 1929 probíhaly přípravné práce na zřízení státního civilního letiště Praha a 24. července 1933 byla zahájena zemními pracemi jeho výstavba v Praze-Ruzyni. Prvním letounem, který na něm přistál a zahájil tak jeho provoz, byl 15. dubna 1937 Douglas DC-2 Československé letecké společnosti. Poté byl k 1. lednu 1938 ukončen veškerý civilní provoz na kbelském letišti a byl převeden na letiště Praha-Ruzyně, což je však již jiná kapitola letecké historie.



*Slavnostní zahájení civilního provozu mezinárodní letecké společnosti CIDNA v roce 1920.*

*Zimní letecký pohled na civilní část kbelského letiště. Na snímku v popředí vidíme tři dřevěné domky postavené podle návrhu inženýra architekta Josefa Gočára a vpravo za nimi hangáry číslo 1 a 2. Snímek pochází z doby po roce 1925, nebo u hangáru číslo 1 stojí již řídicí věž.*

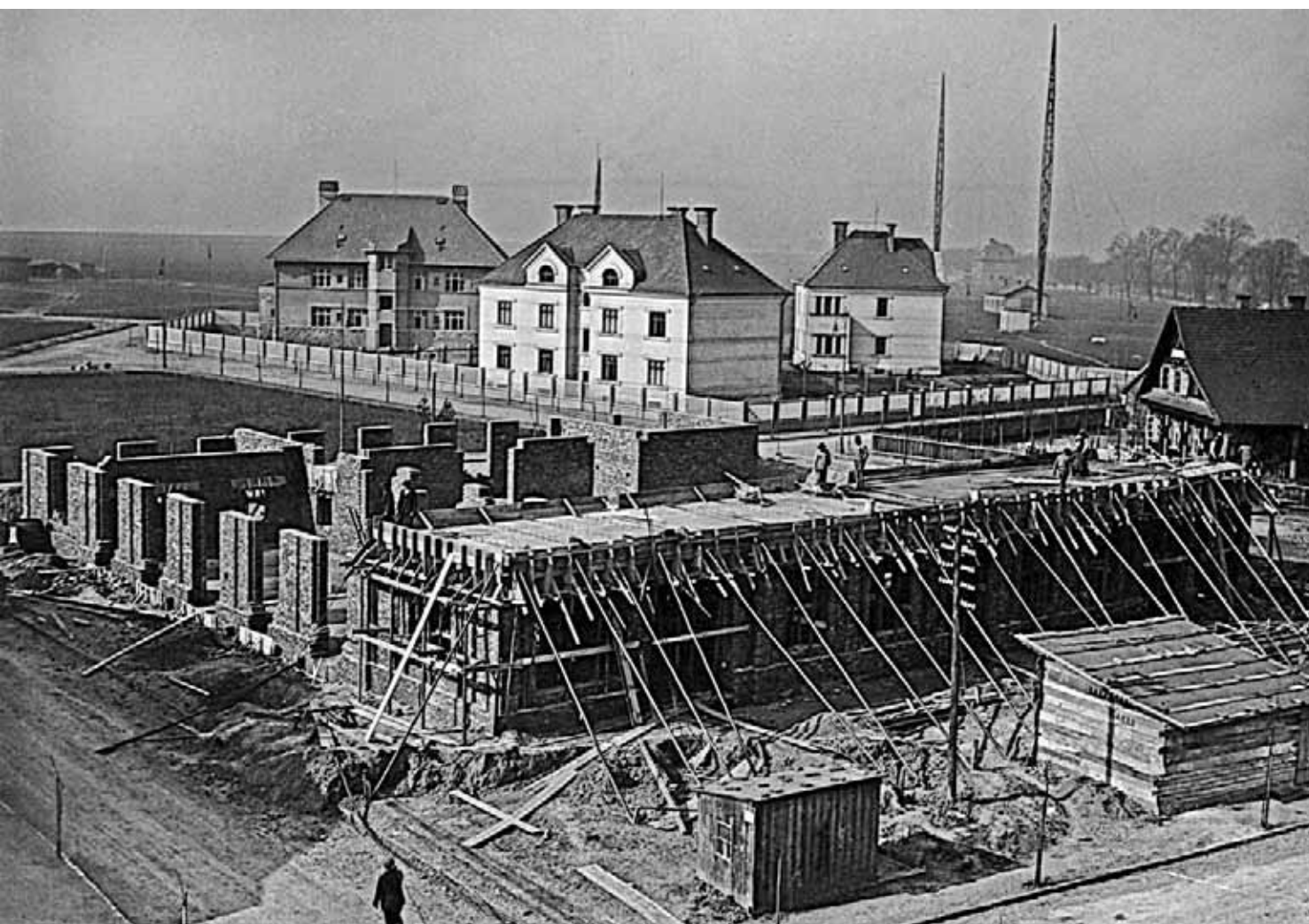




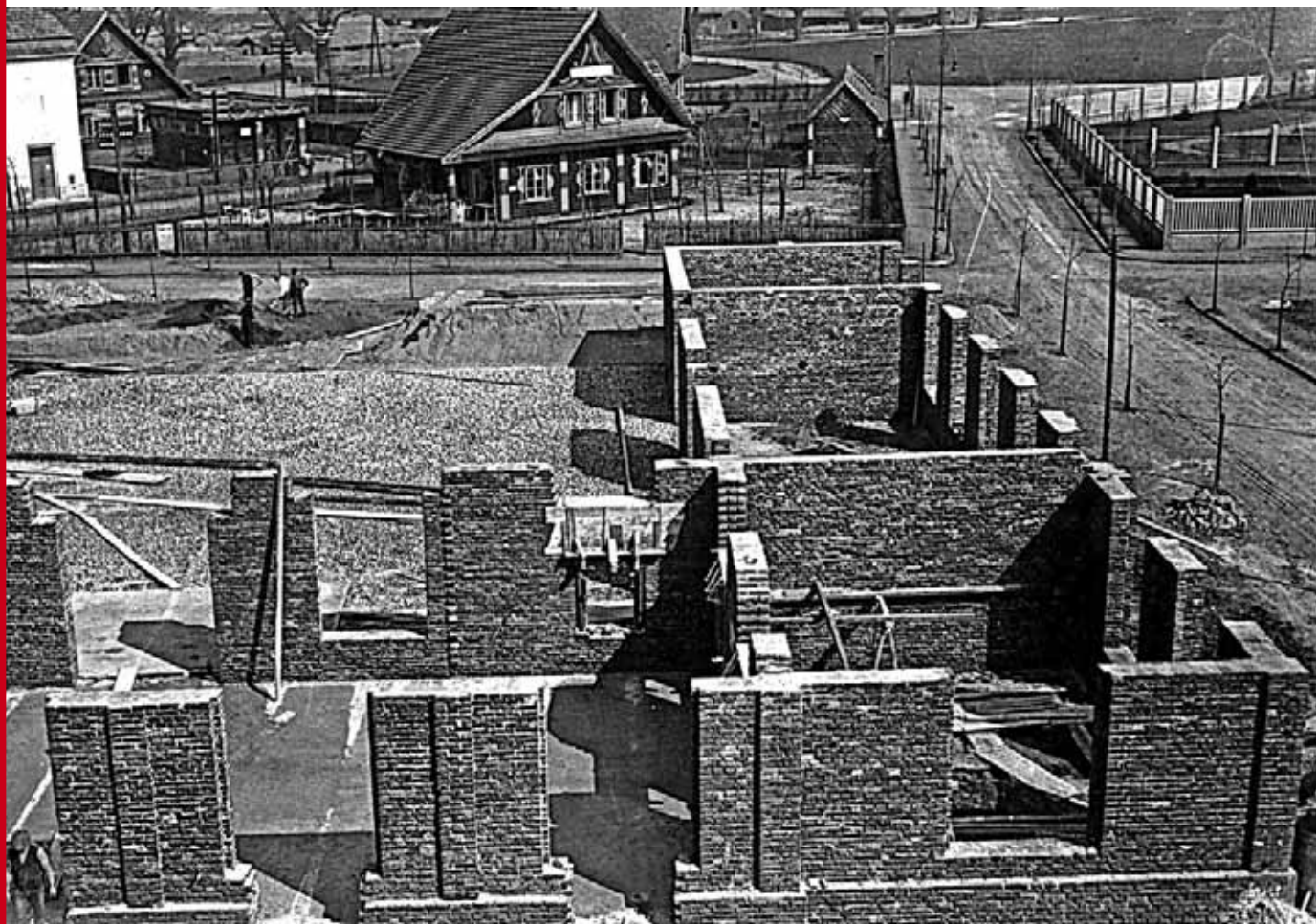


*Snímek z výstavby letiště v roce 1923. Podél současné Mladoboleslavské ulice jsou patrné (zleva doprava) hangáry Wagner číslo 1 a 2, za nimi pak hangár Hart, dřevěné baráky Vojenské továrny na letadla a další dva hangáry Wagner. V popředí, zhruba uprostřed snímku, vidíme dva železobetonové hangáry číslo 1 a 2, vpravo od nich hangár Wagner (v současnosti terminál 24. základny dopravního letectva), další železobetonový hangár číslo 4 a rozestavěný hangár číslo 5.*

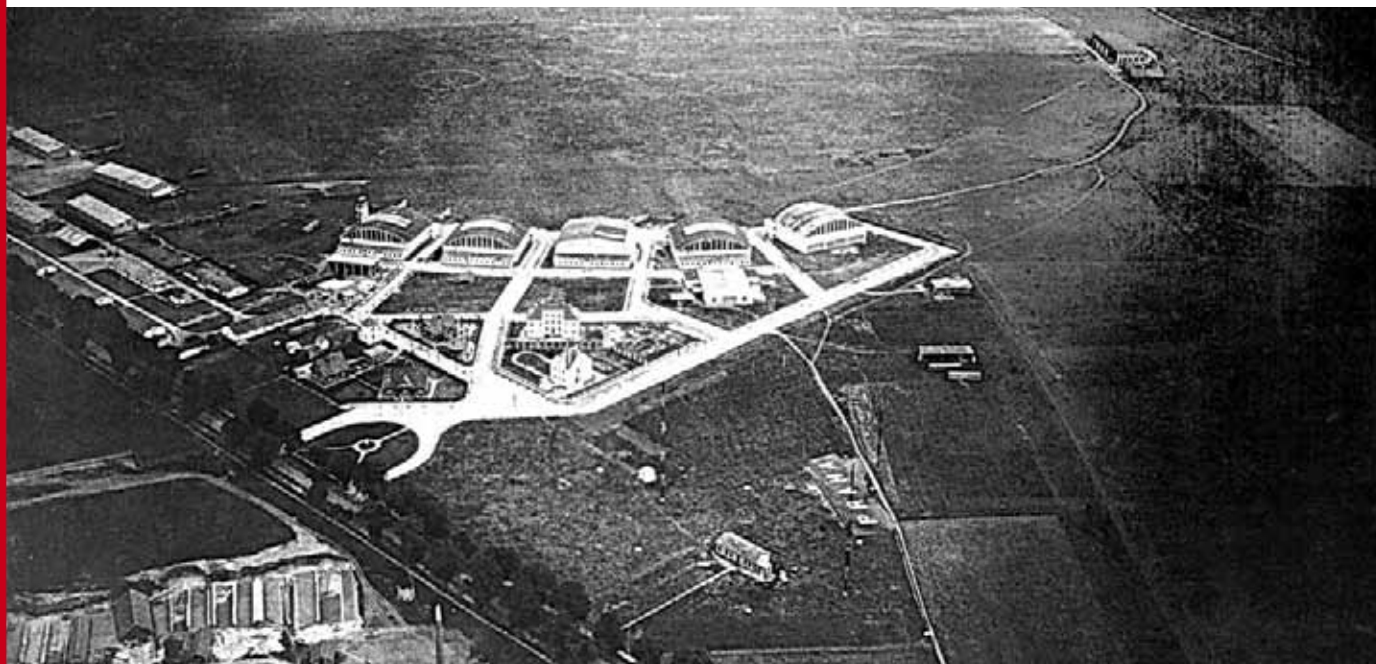
*Hrubá stavba dílenského a opravárenského hangáru. Za oploceným areálem budov jsou vidět stožáry rozhlasového vysílače.*







Záběr ze stavby dílenského a opravárenského hangáru. V pozadí jsou vidět dřevěné domky od inženýra architekta Josefa Gočára.



Další letecký pohled na civilní část kbelského letiště. V levé dolní části snímku je patrná Šternova cihelna, ve které měl Letecký sbor v roce 1918 uloženy své první letouny. Napravo od ní se mezi silnicí a nápisem PRAHA nachází domek obsluhy a stožáry rozhlasového vysílače. V pravé horní části snímku je nezřetelně vidět hangár firmy Aero a dřevěná stavba, v níž byla pravděpodobně motorárna.





*Hangáry firmy Aero na počátku dvacátých let dvacátého století.*



*Požár dřevěného hangáru firmy Aero v březnu 1921.*



*Takřka dokončená civilní část kbelského letiště.*



*Parní silniční válec používaný k hutnění podkladu komunikací v areálu letiště.*





Hangáry na civilní části kbelského letiště. Vpravo stojí hangár číslo 1 s již dostavěnou řídicí věží. V pozadí je na originálu fotografie vidět letoun Bleriot-SPAD 46, s výrobním číslem 5/3138 a poznávací značkou F-AEAZ.



Snímek dopravního letounu Šm.a1, jehož stavbu iniciovala eskoslovenská letecká akciová společnost. Za letounem jsou vidět (zleva) hangár Hart číslo 3, dřevěné baráky Vojenské továrny na letadla a hangár Wagner číslo 4.



*Letoun Aero A.14.1 s poznávací značkou L-BARA před hangárem Wagner číslo 1 před ověřovacím letem na trati Praha–Bratislava 1. března 1923. Vpravo za ním je vidět hangár Wagner číslo 2 a hangár Hart. Uprostřed skupiny osob před letounem stojí major Jaroslav Skála s manželkou.*



*Dopravní letoun Aero A.10.3 s poznávací značkou L-BALB eskoslovenských státních aerolinií Praha. Vlevo za ním je patrný plátěný hangár, pravděpodobně typ Bessonneau.*





Letoun Aero A.14.18 s poznávací značkou L-BARC, který při slavnostním zahájení provozu eskoslovenských státních aerolinií 28. října 1923 pilotoval šéfpilot aerolinií rotmistr Karel Brabenec. Dále na snímku vidíme Aero A.14.20 s poznávací značkou L-BARF a v pozadí hangáry Wagner číslo 3 a Hart.



Dopravní letoun de Havilland D.H.50A s výrobním číslem 132 a poznávací značkou L-BALG (ex G-EBKJ) eskoslovenských státních aerolinií.



Letov Š.19M s výrobním číslem 4 a poznávací značkou L-BALM eskoslovenských státních aerolinií.



Dopravní letoun Aero A.23.1 s poznávací značkou L-BAAA eskoslovenských státních aerolinií na kbelském letišti před civilním hangárem číslo 1.





*Další pohled na Aero A.23.1 s poznávací značkou L-BAAA eskoslovenských státních aerolinií.*



*Originální francouzský letoun Farman F.62 „Goliáš“ s poznávací značkou L-BALF eskoslovenských státních aerolinií na kbelském letišti. Vlevo za ním jsou vidět dva hangáry typu Pícha.*



Dopravní letoun Farman F.62 „Goliáš“ s výrobním číslem 2 a poznávací značkou L-BAGF eskoslovenských státních aerolinií na kbelském letišti. Letoun pocházel z licenční výroby Vojenské továrny na letadla.



Prototyp dopravního letounu Aero A.38.1, který byl pro československé vojenské letectvo upraven jako bombardovací (bez oken). Na snímku je v době zkoušek ve Vojenském technickém leteckém ústavu s označením letky S27 v roce 1929. Písmeno S v označení letky používal výlučně Vojenský technický letecký ústav.





*Sportovní letoun Praga BH.111.3 s poznávací značkou OK-BIH navržený a postavený pro 3. ročník závodů turistických Challenge v roce 1932. Mezinárodní závody Challenge (francouzsky Challenge International de Tourisme, anglicky International Tourist Plane Contest) pořádala Mezinárodní letecká federace (Fédération Aéronautique Internationale – FAI). V pozadí, vlevo za letadly, jsou patrné tři hangáry typu Pícha, z nichž ten levý se na kbelském letišti dochoval až do současnosti a slouží nyní jako depozitář Leteckého muzea Vojenského historického ústavu. Zbývající dva hangáry byly v závěru války poškozeny, později strženy a místo nich byl postaven současný hangár číslo 40.*



*Originální holandský dopravní letoun Fokker F.VIIa s výrobním číslem 4918 a poznávací značkou L-BAAI eskoslovenské letecké společnosti.*



*Druhý originální holandský dopravní letoun Fokker F.VIIa s výrobním číslem 4919 a poznávací značkou OK-AAH eskoslovenské letecké společnosti na kbelském letišti před civilním hangárem číslo 5.*



*Dopravní letoun Avia BH.25J.2 s poznávací značkou L-BABB eskoslovenské letecké společnosti na kbelském letišti.*





*Dopravní letoun Avia BH.25.1 s poznávací značkou L-BABA eskoslovenské letecké společnosti.*



*Dopravní letoun Avia BH.25J.3 s poznávací značkou L-BABC eskoslovenské letecké společnosti před civilními hangáry kbelského letiště.*



*Dopravní letoun Caproni Ca 97 s výrobním číslem 3080 a poznávací značkou OK-BEK československých státních aerolinií.*



*Dopravní letoun Ford 5ATC s výrobním číslem 50 a poznávací značkou OK-FOR na kbelském letišti. V pozadí jsou vidět hangáry Pícha a před nimi letoun Letov Š. 16.*





*Třímotorový dopravní letoun Avia Av.51.1 s poznávací značkou OK-ABV eskoslovenské letecké společnosti.*



*První prototyp čtyřmotorového dopravního letounu Junkers G.38 s poznávací značkou D-2000 německé letecké společnosti Lufthansa po přistání na kbelském letišti.*



Dopravní letoun Junkers F 13 s výrobním číslem 741 a poznávací značkou L-BALH zkoušený eskoslovenskými státními aeroliniemi.



Dopravní letoun Fokker F.VII/3m s výrobním číslem 2 a poznávací značkou OK-AFB z licenční výroby firmy Avia a provozovaný eskoslovenskými státními aeroliniemi.





Dopravní letoun Bleriot-SPAD 46 s výrobním číslem 17 a poznávací značkou F-AEFX mezinárodní letecké společnosti CIDNA. V pozadí za ním stojí letoun Farman F.62 „Goliáš“ s výrobním číslem 2 a poznávací značkou L-BAGF eskoslovenských státních aerolinií.



Francouzský dopravní letoun Wibault-Penhoet 283.T12 s výrobním číslem 11 a poznávací značkou F-AMVD společnosti Air France na kbelském letišti. Dne 24. prosince 1937 tento letoun s dvoučlennou posádkou, šéfpilotem Františkem Lehkým a telegrafistou Pierrem Austrucem, a jediným cestujícím, státním návladním JUDr. Karlem Flanderkou, narazil poblíž Podlesí v místě zvaném Knappenberg ve výšce 1 080 metrů do severovýchodního svahu Hu ské hory a všichni tři zahynuli.



Dva dopravní letouny Aero A.35 společnosti Ba a na kbelském letišti. Vlevo stojí Aero A.35.9 s poznávací značkou OK-ATN, vpravo Aero A.35.8 s poznávací značkou OK-ATK. V pozadí je vidět civilní hangár číslo 2, který patřil Ministerstvu veřejných prací, vlevo pak část hangáru Wagner (v současnosti terminál 24. zDL).



Jeden z dopravních letounů Fokker F.VII/3m. Letoun stojí před hangárem firmy Avia na kbelském letišti a patří ke čtyřem letounům (s poznávacími značkami F-ALGR, F-ALGS, F-ALGT a F-AMBH), které tato firma vyrobila v licenci pro mezinárodní leteckou společnost CIDNA.





Obojživelný letoun Saunders Roe A.19 Cloud s výrobním číslem 5 a poznávací značkou OK-BAK před kbelskými hangáry. V pozadí vedle něj stojí Fokker F.VII/3m s výrobním číslem 16 a poznávací značkou OK-AFG československých státních aerolinií. Trup letounu Saunders Roe A.19 Cloud se nachází v depozitáři Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.



Sportovní letoun Heinkel He 64c se startovním číslem A8 a poznávací značkou D-2302 pilota Wolfganga Steina na 3. ročníku závodů turistických letadel typu Challenge v roce 1932.



Aero A.34 Kos s výrobním číslem 6 a poznávací značkou OK-ASR z Ústřední letecké školy před hangáry firmy Aero na kbelském letišti.



Douglas DC-2 používaný eskoslovenskou leteckou společností. Letoun stejného typu s poznávací značkou OK-AIA od stejné společnosti přistál 16. dubna 1936 ve Kbelích jako první DC-2 v čs. rejstříku.





*Dopravní letoun Airspeed AS.6 Envoy eskoslovenských státních aerolinií.*

## Kbelský maják

**Díky laskavosti Ing. Lubomíra Dudáčka, CSc., je na dalších stránkách otištěna historie kbelského majáku z jeho pera.**

Na rok 2008 připadlo výročí, kterým jsme si připomněli osmdesát let od dokončení výstavby dominantního devíti-podlažního, 43,5 m vysokého letištního objektu, účelově kombinovaného – vodárenské věže se světelným naváděcím majákem, v té době ojedinělé stavby svého druhu. Do provozu byl uveden v roce 1928, deset let po vzniku československého letectví.

Než se vrátíme k tomuto dílu, připomeňme si některé z dalších hlavních technických počínů té doby ve kbelském prostoru. V roce 1921 ve Kbelích vznikly vojenské Hlavní letecké dílny a v témže roce byla v těsném sousedství letiště postavena radiotelegrafní stanice pro dálkové spojení československého státu.

O dva roky později, 18. května 1923, tam zahájil pravidelné vysílání pro veřejnost Radiožurnál. Československo se tak zařadilo mezi pět prvních evropských států s pravidelným rozhlasovým vysíláním. V červnu 1925 společnost Radiožurnál (předchůdce Českého rozhlasu) uzavřela první smlouvu s Československou tiskovou kanceláří (ČTK), která tento subjekt zavazovala, že bude Radiožurnálu dodávat rozhlasové zpravodajství telefonicky. Tento způsob přenosu zapříčiňoval řadu chyb, a proto Československá tisková kancelář později začala vysílat rozhlasové zprávy sama. Prvním hlasatelem rozhlasových zpráv Československé tiskové kanceláře byl František Soldán. Později, 30. září 1938, přečetl herec Zdeněk Štěpánek do rozhlasu úřední zprávu o mnichovském diktátu.

V roce 1926 byly ve Kbelích nedaleko letiště zřízeny Vojenské telegrafní dílny. Ty téhož roku zhotovily první pokusné letecké palubní radiostanice.

S rozvojem civilní letecké dopravy, mezinárodní a od roku 1923 i vnitrostátní, pokračovala výstavba letiště až do třicátých let minulého století, kdy došlo k výstavbě nového civilního letiště pro Prahu v Ruzyni.

Nyní již ke kbelské dominantě, majáku. Původní projekt dle dispozic Ministerstva veřejných prací zhotovila firma ing. B. Hollmanna a ing. B. Babušky. Předpokládal založení objektu na betonové desce tloušťky jednoho metru v houbce dva metry pod terénem. Architektonické řešení objektu navrhl inženýr architekt Otakar Novotný. Na výstavbu objektu byla nakonec vypsaná veřejná soutěž, které se zúčastnilo dvanáct uchazečů.

Na základě výsledků soutěže byla stavba zadána firmě V. Diviš & J. Blažek z Prahy. Na základě požadavku stavební správy si firma pořídila jednak soupravu sít pro třídění přirozené písčité směsi z řeky Jizery u Toušeně, jednak Ahlersemovu váhu pro samočinné vážení množství vody a cementu v požadovaném poměru, aby byla zabezpečena potřebná pevnost základového betonu. Bylo to první zařízení tohoto druhu v Evropě, které do Prahy v roce 1927 osobně přivezl jeho vynálezce pan Ahlersem.

Stavba byla nakonec založena ve čtyřmetrové hloubce na opukové skále. Nad základy byl vybudován masivní šestihranný podstavec s výrazně vyklenutou římsou, na něž navazuje spodní stavba se šesti pilíři propojenými v jednotlivých patrech objektu vodorovnými výztužemi. Pilíře pomocí úložného věnce o průměru 8 m ve výšce 28,5 m (šesté nadzemní podlaží) podpírají vodní nádrž navrženou prof. dr. ing. Otto Intzem s výstupní šachtou o průměru 5,7 m. Vodní sloupec železobetonové nádrže o obsahu 150 m<sup>3</sup> dosahoval výšky 3,6 m. Nádrž byla opatřena tlakovým čerpadlem s možností alternativní dodávky vody přímo z vrtů nebo ze dvou podzemních nádrží o celkovém objemu 600 000 litrů. Zamrzání vody měl zabránit jednak kruhový izolační prostor vyplněný křemičitým pískem, jednak vytápění věže pomocí teplovzdušného rozvodu. Letiště tak disponovalo dostatečným množstvím vody užitkové i pro hasební účely.

Vnější železobetonový plášť vodní nádrže ve výšce téměř 30 m nad okolním terénem byl opatřen čtyřmi plastikami s leteckými motivy podle návrhu akademického sochaře J. Landy.

V suterénu objektu byl umístěn náhradní zdroj elektrické energie, čerpadla a čtyřsegmentový kotel na uhlí pro temperování vnitřku objektu pomocí teplovzdušného rozvodu, instalovaného v uzavřené šachtě mezi výtahem a schodištěm. Potřebné množství vzduchu, pro hoření odebíraného z prostoru kotelní, umožňovaly dvě perforované mříže v horní části pláště kotle. Přívod vzduchu pro elektrodmychadlo byl regulován pomocí zasouvací záklopy ovládané ručně. Kotel byl atypický, konstruovaný speciálně pro předmětnou stavbu. Uhlí bylo skladováno v malém bočním sklípku.

V šachtě mezi výtahem a schodištěm bylo instalováno vodovodní potrubí s korkovou izolací proti zamrzání. Větrání objektu umožňovala výtahová šachta vedoucí až k ochozu pod světlometem. Dešťová voda z horní části věže byla odváděna potrubím, které současně plnilo funkci bleskosvodu.

Věžní prostor mezi pilíři byl uzavřen cihlovými parapety a 24 velkoplošnými okny z polokatedrálního skla o téměř 19 m<sup>2</sup> a síle 4 mm. Okna byla zasazena do mřížové kovové konstrukce. Uprostřed věžního prostoru byla situována výtahová šachta opláštěná rámovou konstrukcí s drátěným pletivem. Strojovna výtahu pro šest osob s nosností 480 kg byla umístěna v osmém podlaží.



Po jedné straně byly zřízeny železné dvouramenné schody se třinácti dřevěnými schodnicemi, spojující všech pět pater. Schodiště mezi šestým a sedmým podlažím bylo vedeno mezi výtahovou šachtou a vodní nádrží. Do osmého podlaží byl umožněn přístup jednoramenným schodištěm s vyústěním na vyhlídkovém ochozu nad vodní nádrží, který je ve výšce 34 m nad terénem.

Na horní plošině objektu, terase, ve výšce 40 m, přístupné po kovovém žebříku, byl nainstalován výkonný otáčecí světlomet francouzské firmy Barrier, Ténard & Turenne o svítivosti 2,698 milionů cd. Pilotům umožňoval vizuální orientaci až do vzdálenosti 80 km od letiště. Přístup ke světlometu byl rovněž možný po žebříku vedoucím k poklopu v lucerně na vrcholu objektu s ukazatelem směru větru, dnes doplněným vojenským anténním systémem.

Při stavbě bylo použito zhruba 940 m<sup>3</sup> betonové směsi, více než 54 tun kruhového armovacího železa a na jeden výškový metr stavby bylo spotřebováno asi 7 m<sup>3</sup> stavebního dřeva. Investiční náklady na výstavbu kromě trubních rozvodů, výtahu a světlometu činily kolem 830 000 korun tehdejší měny.

Objekt z architektonického hlediska, úrovně stavebního a technického řešení včetně technologického vybavení je i dnes dokladem mimořádného díla z počátků minulého století a jako takový si z hlediska památkové hodnoty zaslouží mimořádnou pozornost a péči.

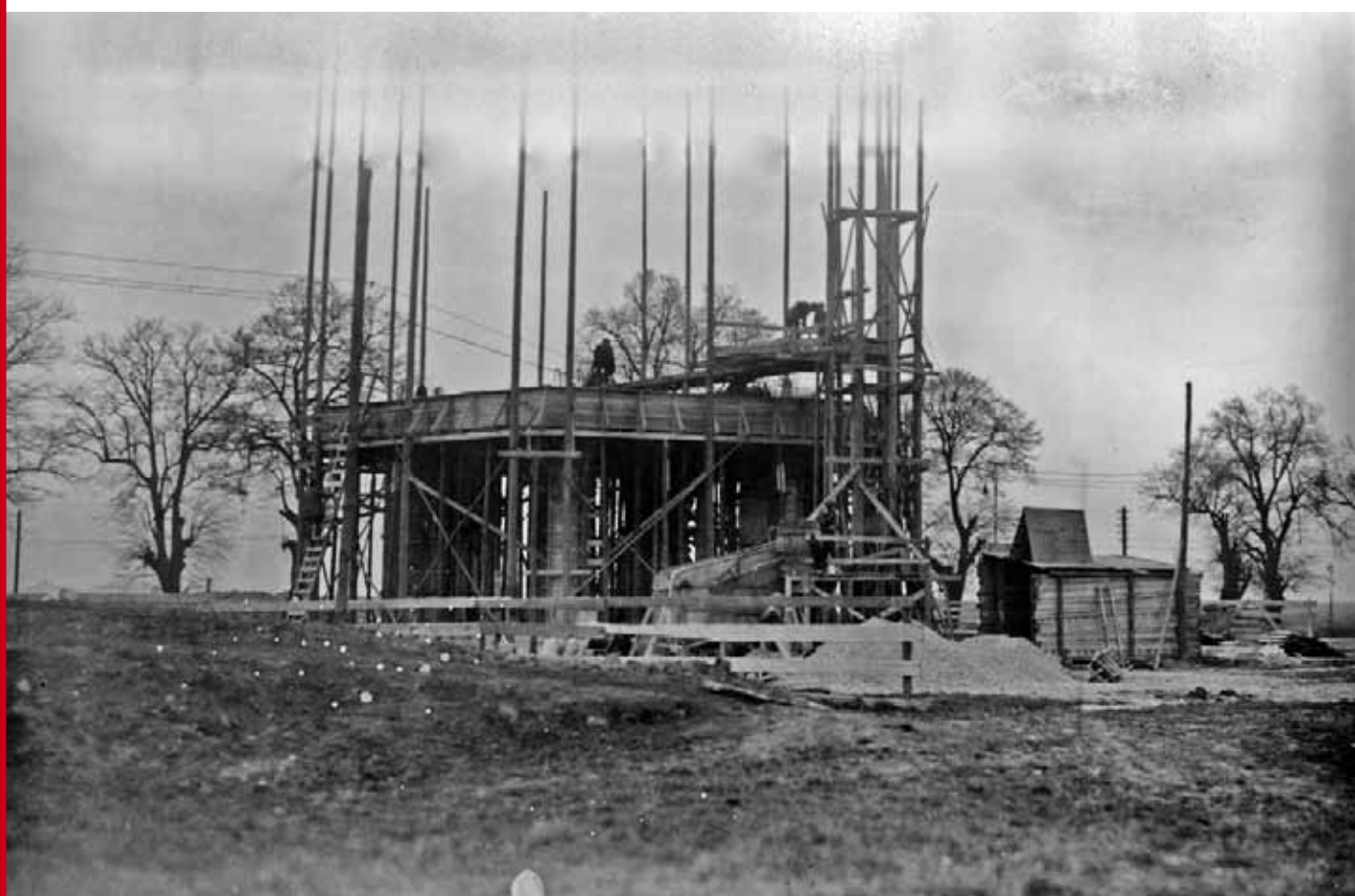
Po dvouletém projednávání a přípravě došlo v roce 2006 k zahájení první etapy náročné rekonstrukce objektu zahrnující opravu vnějšího pláště, ochozu a střechy, kterou realizovala Armáda České republiky pod dohledem památkářů. Po dokončení této etapy se 15. února 2007 uskutečnil slavnostní akt za účasti vrcholných představitelů Armády ČR, městské části Praha-Kbely a řady hostů. Opravu fasády provedla firma Isam, s. r. o., Plzeň, prosklení firma Kavoka, s. r. o., Praha. Klempířské práce zajistila pražská společnost Pama, s. r. o.

Mezitím Ministerstvo kultury ČR – ve smyslu § 2 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – prohlásilo maják, umístěný na pozemku parcelní číslo 1992/148, za kulturní památku, která bude sloužit dalším generacím a připomínat úspěšné počiny našich předchůdců.

Jen na okraj připomeňme, že maják ještě v první polovině šedesátých let minulého století při nočním létání vysílal původní identifikační Morseovu značku a že se dostal do znaku městské části Praha-Kbely.



*Podoba majáku po rekonstrukci, fotografie byla pořízena v roce 2008.*







1918-1938







# OKUPACE 1938–1945

Zástupci Německa, Velké Británie, Francie a Itálie podepsali 29. září 1938 tzv. mnichovskou dohodu o odstoupení pohraničního území Československa Německu. Odstoupená území měl mezi 1. až 10. říjnem 1938 obsadit wehrmacht (branná moc nacistického Německa) a vykonávat na nich prozatímní správu. Civilní správu začal 20. října 1938 od wehrmachtu přebírat říšský komisař pro sudetoněmecká území Konrád Henlein. Prezident dr. Edvard Beneš abdikoval 5. října 1938. Dne 22. října 1938 odletěl s doprovodem letounem DC-2-115 (c/n 1562, poznávací značka OK-AIC) Československé letecké společnosti do Rotterdamu, odkud pak pokračoval linkou KLM do Londýna. Koncem listopadu 1938 byl prezidentem zvolen JUDr. Emil Hácha a československý stát začal používat nový úřední název Česko-Slovensko. Od voleb do slovenského sněmu (snem Slovenskej krajiny, tzv. autonómny snem) 18. prosince 1938 se začalo stupňovat napětí mezi oběma částmi okleštěné republiky, které vyvrcholilo 14. března 1939 vyhlášením samostatného Slovenska. Následující den obsadila zbytek Čech a Moravy německá armáda. Výnosem vůdce z 16. března 1939 byl zřízen tzv. protektorát Čechy a Morava (nacistické označení českých zemí za okupace – dále jen protektorát) a do konce roku 1939 byla zlikvidována čs. armáda, včetně letectva – respektive to, co z ní zbylo.

Ještě v roce 1939 zabralo hitlerovské Německo Polsko a v roce 1940 zaútočilo na západní Evropu, posléze ji téměř celou obsadilo a poté v červnu 1941 přepadlo Svaz sovětských socialistických republik (SSSR). Tak rozpoutalo druhou světovou válku, nejrozsáhlejší a nejničivější konflikt v dějinách lidstva, do kterého bylo postupně vtaženo 61 zemí. Stranou válečného úsilí Spojenců (států protifašistické koalice – Velké Británie, USA a SSSR) nezůstali ani čs. letci, z nichž mnozí odešli bojovat do zahraničí. Někteří bojovali ještě v Polsku, po jeho pádu ve Francii a pak ve Velké Británii nebo Sovětském svazu. Na západní frontě dosáhl jejich počet více než 2 400 osob; z nich bylo 52 zajato, 250 zraněno a 520 jich padlo. Na východní frontě byl jeden zajatý, 14 zraněných a 19 padlých.

## Situace v pražském prostoru za protektorátu

Luftwaffe přeměnila po obsazení zbytku Československa část letišť v Čechách a na Moravě na výcvikové základny a prováděla na nich zhruba 15% německého pilotního výcviku. V protektorátu byly umístěny letecké výcvikové pluky (Flieger Ausbildungs Regiment – FAR) tvořené leteckými školami (Schule) a leteckými výcvikovými prapory (Flieger Ausbildungs Batalion). Kromě nich v systému německého leteckého výcviku působily ještě samostatné pilotní školy (Flugzeugführerschule – FFS) těchto kategorií: FFS (A), FFS (B) a FFS (C). Školy kategorií FFS (A) a FFS (B) byly na počátku války sloučeny do společné kategorie FFS (A/B) a probíhal v nich elementární a pokračovací výcvik. Školy kategorie FFS (C) byly určeny pro výcvik pilotů vícemotorových letounů. V roce 1943 byly německé letecké školy reorganizovány a školy kategorie FFS (A/B) přejmenovány na FFS (A) a kategorie FFS (C) na FFS (B). Pro rozlišení jednotlivých škol se na počátku války k jejich označení připojovalo jméno hlavního letiště, které bylo od roku 1940 nahrazeno pořadovým číslem. Dalšími stupni leteckého výcviku byly školy pro výcvik v létání bez vnější viditelnosti (Blindflugschule – BFS) a letecké válečné školy (Luftkriegsschule – LKS). Jejich absolventi pak ještě pokračovali ve výcviku na operačně-výcvikových školách, které se nacházely mimo území protektorátu.

Protektorát byl v hlubokém zázemí až do začátku roku 1944, kdy se stal operačním prostorem spojeneckého letectva – to zde první významnější akce uskutečnilo až v květnu 1944. Letouny letectva americké armády (United States Army Air Forces – USAAF) a Britského královského letectva (Royal Air Force – RAF) útočily na zbrojní a petrochemický průmysl, komunikační uzly a narušovaly železniční dopravu v hlubokém týlu Německa, respektive v okupovaných zemích ve střední Evropě. Hlavní úkol provádět letecké útoky na Německo a jím okupovaná území z jižního směru připadl americké 15. letecké armádě (15<sup>th</sup> Air Force) sídlící v jihoitalském Bari, která od léta 1944 vystupňovala svou činnost také nad územím Čech, Moravy a Slezska.

Operační útvary Luftwaffe se v protektorátu objevovaly velmi sporadicky, ve větší míře se sem začaly stahovat teprve v souvislosti s vývojem na východní frontě koncem roku 1944. Dne 20. dubna 1945 velení Luftwaffe pověřilo Oberstleutnanta Hermanna Hogebacka velením všech svých útvarů v prostoru Velká Praha (německy Grossraum Prag), kam kromě pražských letišť patřila i letiště Čakovice, Klecany, Kralupy nad Vltavou, Plzeň a Žatec. Uskupení, pojmenované po veliteli bojový svazek Hogeback (Gefechtsverband Hogeback), operačně podléhalo velitelství IX. leteckého sboru (stíhacího) [IX. Fliegerkorps (J)] v Treuenbritzen u Berlína a do bojů o Berlín poskytlo všechny své bojeschopné pístové a proudové letouny.

Dne 25. března 1945 se severovýchodní okraj Prahy stal terčem útoku spojeneckých bombardovacích letounů ze sestavy americké 15. letecké armády (15<sup>th</sup> Air Force). V 11.40 h bombardovaly letouny Consolidated B-24 Liberator od 49. bombardovacího křídla (49<sup>th</sup> Bomber Wing) libeňské a vysočanské provozy firmy Aero a Českomoravských strojiren a. s. Praha (německy Böhmisch-Mährische Maschinenfabriken Prag) a letouny Boeing B-17 Flying Fortress od 5. bombardovacího křídla (5<sup>th</sup> Bomber Wing) zároveň napadly letiště Kbely a Letňany. Během náletu přišlo o život 370 osob a dalších 416 utrpělo zranění. Ve Kbelích byly zasaženy tři čtvrtiny obytných domů, zahynulo 117 osob a zraněno bylo 184 osob. Velké ztráty na životech byly způsobeny zřejmě i chováním lidí při náletu, neboť na rozdíl od náletu ze 14. února 1945 na vnitřní Prahu, kde byly použity 227kg pumy, začali obyvatelé hledat záchranu nikoli v krytech, ale v polích okolo Kbel. Zde je pak zasáhly střepiny ze 113kg pum a hlavně z 9kg střepinových pum.

Podle poválečných hlášení byly ve vysočanské Aerovce bombardováním úplně zničeny budovy o ploše 5 350 m<sup>2</sup> v hodnotě 116 971 850 Kčs. Budovy Českomoravských strojiren a. s. (závod Auto Praga) ve Vysočanech byly poškozeny ze 70%. Na letišti Kbely byl bombardováním mimo jiné poškozen hangár Českomoravských strojiren a. s. (závod letadlové oddělení Praga) v hodnotě 700 000 Kčs. Akciová společnost Letov hlásila škody na budovách v hodnotě 4 387 610 Kčs, na vrtulích a různých dílech letounů za 51 663 173 Kčs. Od firmy Avia nejsou obdobné údaje k dispozici, i když pravděpodobně byla bombardováním rovněž zasažena. Kromě bombardovacích letounů napadl kbelské letiště také jejich stíhací doprovod s letouny P-51 Mustang a P-38 Lighting – tzv. hloubkaři nebo hloubkoví letci. Ti kbelské letiště „navštěvovali“ opakovaně a patřili zejména k americké 15. letecké armádě (15<sup>th</sup> Air Force). Od počátku května 1945 se k útokům na pozemní cíle na našem území připojily i letouny P-47 Thunderbolt americké 9. letecké armády (9<sup>th</sup> Air Force). Během leteckých útoků na kbelské letiště byly rovněž poškozeny některé plechové hangáry typu Pícha stojící podél dnešní pojižďecí dráhy. Dva z nich byly proto strženy a místo nich byl postaven hangár číslo 40, kde je v současnosti umístěna hlavní expozice Leteckého muzea Vojenského historického ústavu. Další poškozený plechový hangár stojí dosud na letišti, je v něm umístěn depozitář Leteckého muzea Vojenského historického ústavu a na jeho plechové konstrukci jsou patrné stopy války i dnes.



## Luftwaffe ve Kbelích

Letiště Praha-Kbely (německy Prag-Gbell) nezůstalo stranou zájmu Luftwaffe – výcvikové útvary zde měla umístěny už od října 1939. Nejprve ve Kbelích působila škola 4. leteckého výcvikového pluku (FAR 4 Prag-Gbell), které velel Oberstleutnant Herbert Hülsewig. Byla zřízena v říjnu 1939 z Pilotní školy E (A/B) Norimberk [FFS E (A/B) Nürnberg] a k výcviku používala letouny Bücker Bü 131, Focke Wulf Fw 44, Focke Wulf Fw 58 a Klemm Kl 35. Kromě Kbel dále využívala i satelitní letiště v Letňanech, Kralupech nad Vltavou a Klecanech. K 16. lednu 1940 byla škola 4. leteckého výcvikového pluku (FAR 4 Prag-Gbell) přeznačena na Pilotní školu (A/B) 4 [FFS (A/B) 4] a k výcviku používala letouny Arado Ar 66, Arado Ar 96, Avia Ba.122, Beneš Be.50, Beneš Be.51, Bücker Bü 131, Bücker Bü 181, Focke Wulf Fw 44, Focke Wulf Fw 56, Focke Wulf Fw 58, Gotha Go 145, Heinkel He 70, Junkers Ju 88, Klemm Kl 35, Letov Š.328, Junkers W 34 i věttroně Grunau Baby. Jak je z výčtu používaných typů letadel patrné, nepohrdla Luftwaffe ani letouny z výzbroje čs. letectva a použila je k výcviku pilotů.

V červenci 1941 se Pilotní škola (A/B) 4 [FFS (A/B) 4] přesunula na rakouské letiště Wien-Schwechat a ve Kbelích ji nahradila Pilotní škola (C) 14 [FFS (C) 14], která se sem přemístila z letiště v Ohlau (dnes Oława v Polsku). Velitelem Pilotní školy (C) 14 [FFS (C) 14] byl Oberstleutnant Kurt von Haustein a k výcviku na letištích Kbely, Letňany a Ruzyně používala letouny Arado Ar 96, Caudron C.445, Dornier Do 17, Dornier Do 215, Focke Wulf Fw 58, Heinkel He 111, Junkers W 34, Junkers Ju 52/3m, Junkers Ju 86, Junkers Ju 88, Siebel Si 204 i výkonné dvousedadlové věttroně DFS Kranich. V červnu 1942 se škola pravděpodobně přesunula na letiště v Ruzyni, ale kbelské letiště dále využívala k výcviku.

K 15. říjnu 1943 byla Pilotní škola (C) 14 [FFS (C) 14] přejmenována na Pilotní školu (B) 14 [FFS (B) 14] a vrátila se zpět do Kbel. Jejím velitelem zůstal Oberstleutnant Kurt von Haustein a k výcviku používala letouny Dornier Do 215, Heinkel He 111, Junkers Ju 52/3m, Junkers Ju 86, Junkers Ju 88 a Siebel Si 204. Poslední piloti Pilotní školy (B) 14 [FFS (B) 14] ukončili kompletní výcvik v červenci 1944, ale oficiálně byla rozpuštěna až k 15. březnu 1945 a je zřejmě posledním školním útvarem Luftwaffe, který působil na kbelském letišti.



Fotografie z poválečného období zachycuje stíhací letoun Messerschmitt Bf 109G-10 „bílá 9“ od 6. bombardovací (stíhací) eskadry [KG(J) 6] na jihovýchodním okraji kbelského letiště. V pozadí je jasně patrná silnice z Hloubětína na Prosek. (Sbírka nakladatelství JaPo)

Bojové útvary Luftwaffe se ve Kbelích stejně jako v celém protektorátu objevovaly velmi sporadicky – a to jen kvůli odpočinku, doplnění nebo před nasazením na frontu. Na úvod, pro lepší orientaci v textu, se stručně zmíníme o jejich organizaci a označování. Označení bojových útvarů Luftwaffe se skládalo z dvojice nebo trojice písmen, což byla zkratka typu útvaru – například KG z Kampfgeschwader (bombardovací eskadra). Jednotlivé eskadry (Geschwader) se skládaly ze štábu (Stab) a několika skupin (Gruppe), které se označovaly římskými číslicemi. Každá skupina (Gruppe) se dále členila na letky (Staffel) označené pořadovým číslem arabskými číslicemi. V textu je německé označení útvarů uvedeno v závorce.

V souvislosti s okupací Čech a Moravy se na kbelském letišti ve dnech 15. až 17. března 1939 pravděpodobně objevila I. skupina 254. bombardovací eskadry (I./KG 254) vyzbrojená letouny Junkers Ju 86D a vedená Oberstleutnantem Hansem Belauem. Vzhledem k nepříznivému počasí se z Fritzlaru v Hessensku do Kbel přesunula zřejmě až v poledních nebo odpoledních hodinách a zmíněného 17. března 1939 se vrátila zpět na své domovské letiště. V dubnu 1939 se z německého Merseburgu přemístila do Kbel I. skupina 153. bombardovací eskadry (I./KG 153) s velitelem Majorem Balckem, která byla k 1. květnu 1939 reorganizována na I. skupinu 77. bombardovací eskadry (I./KG 77). Současně byl ve Kbelích umístěn i štáb 77. bombardovací eskadry (Stab/KG 77) s velitelem Oberstleutnantem Heinrichem Seywaldem. Reorganizace 153. bombardovací eskadry (KG 153) na 77. bombardovací eskadru (KG 77) souvisela s přípravami na přepadení Polska a obě části 77. bombardovací eskadry (KG 77) byly vyzbrojeny bombardéry Dornier Do 17Z. Jejich působení na kbelském letišti skončilo v říjnu 1939, kdy se přesunuly do Porýní-Vestfálska – štáb 77. bombardovací eskadry (Stab/KG 77) do Düsseldorfu a I. skupina 77. bombardovací eskadry (I./KG 77) do Werlu.

Postup spojeneckých vojsk na západní i východní frontě vyvolal koncem roku 1944 také přesuny bojových útvarů Luftwaffe do Kbel. Nejprve se 19. října 1944 přemístil z Jeny do Prahy-Vokovic štáb 6. bombardovací (stíhací) eskadry [Stab/KG(J) 6] s velitelem Oberstleutnantem Hermannem Hogebackem. Od 21. října 1944 byla I. skupina 6. bombardovací (stíhací) eskadry [I./KG(J) 6] s velitelem Hauptmannem Ernstem Hallerem umístěna v Klecanech, II. skupina 6. bombardovací (stíhací) eskadry [II./KG(J) 6] s velitelem Hauptmannem Hans-Joachimem Faulhaberem na kbelském letišti a III. skupina 6. bombardovací (stíhací) eskadry [III./KG(J) 6] s velitelem Hauptmannem Hansem Baasnerem na letišti Praha-Ruzyně. Zde se měla 6. bombardovací (stíhací) eskadra [KG(J) 6] přeškolit z bombardovacích letounů Junkers Ju 88 na stíhací letouny Messerschmitt Bf 109. V lednu 1945 se část příslušníků štábu 6. bombardovací (stíhací) eskadry [Stab/KG(J) 6] přesunula na letiště Praha-Ruzyně, kde se společně se III. skupinou 6. bombardovací (stíhací) eskadry [III./KG(J) 6] přeškolovala na proudové letouny Messerschmitt Me 262. Ve Kbelích a Klecanech pokračovala I. a II. skupina 6. bombardovací (stíhací) eskadry [I./KG(J) 6 a II./KG(J) 6] ve výcviku na stíhačkách Messerschmitt Bf 109G až do 9. dubna 1945, kdy byly obě skupiny rozpuštěny a jejich personál se přesunul k 10. a 11. parašutistické divizi (10. a 11. Fallschirm-Jäger Division) do rakouského Grazu (Štýrského Hradce).

Dne 18. února 1945 se na kbelské letiště současně přesunul štáb 30. bombardovací (stíhací) eskadry [Stab/KG(J) 30] z Hradce Králové a I. skupina 30. bombardovací (stíhací) eskadry [I./KG(J) 30] z Chrudimi. Hlavní část 30. bombardovací (stíhací) eskadry [KG(J) 30] byla však umístěna na letišti Praha-Ruzyně, kde měla prodělat výcvik na letounech Mistel. Štáb 30. bombardovací (stíhací) eskadry [Stab/KG(J) 30] s velitelem Oberstleutnantem Hannsem Heisem měl ve výzbroji stíhačky Focke Wulf Fw 190 a bombardéry Junkers Ju 88. Velitelem I. skupiny 30. bombardovací (stíhací) eskadry [I./KG(J) 30] byl Major Karl-Heinz Greve a měla ve výzbroji stíhací letouny Messerschmitt Bf 109, Focke Wulf Fw 190 a bombardéry Junkers Ju 88. Obě posledně zmíněné části 30. bombardovací (stíhací) eskadry [KG(J) 30] byly rozpuštěny k 18. dubnu 1945.

Jedinými stíhacími útvary Luftwaffe ve Kbelích byly části 27. stíhací eskadry (JG 27) a 76. eskadry těžkých stíhačů (ZG 76). Pod velením Hauptmanna Dr. Petera Werffta se sem 15. dubna 1945 z Grossenhainu přesunula III. skupina 27. stíhací eskadry (III./JG 27) se stíhačkami Messerschmitt Bf 109K. Skupina se 20. dubna 1945 střetla se stíhacími letouny North American P-51 Mustang od americké 355. stíhací skupiny (335<sup>th</sup> Fighter Group) a byla při tomto střetnutí prakticky zdecimována. Zbylí příslušníci se pak ještě týž den přesunuli pozemní cestou do bavorského Bad Aiblingu. Těsně předtím – 19. dubna 1945 – přilétla z Grossenhainu do Kbel také I. skupina 27. stíhací eskadry (I./JG 27) vedená Hauptmannem Emilem Cladem a vyzbrojená rovněž stíhacími letouny Messerschmitt Bf 109K. Pobyla zde však pouze dva dny a 21. dubna 1945 se i ona přesunula do Bad Aiblingu. Mezi 25. dubnem 1944 a 12. červnem 1944 se ve Kbelích objevily letouny Messerschmitt Bf 110 a Me 410 z výzbroje 76. eskadry těžkých stíhačů (ZG 76). Štáb 76. eskadry těžkých stíhačů (Stab/ZG 76) vedený Oberstleutnantem Robertem Kowalewskim, I. skupina 76. eskadry těžkých stíhačů (I./ZG 76) s neznámým velitelem a II. skupina 76. eskadry těžkých stíhačů (II./ZG 76) s velitelem Majorem Herbertem Kaminským byly umístěny ve Kbelích a v Praze-Ruzyni. Z obou letišť se pak všechny tři části 76. eskadry těžkých stíhačů (ZG 76) během června a července 1944 přesunuly na letiště Wien-Seyring a Malacky.

Koncem války se do Kbel dostaly také části nočních stíhacích útvarů, z nichž nejznámějším byla 100. noční stíhací eskadra (NJG 100). Ještě před ní byly však ve Kbelích umístěny části výcvikových nočních stíhacích útvarů – 101. noční



stíhací eskadra (NJG 101) a 102. noční stíhací eskadra (NJG 102). Nejprve v prosinci 1944 z letiště Oels (dnes Olešnica v Polsku) dorazila 2. letka 102. noční stíhací eskadry (2./NJG 102) vyzbrojená letouny Junkers Ju 88, Dornier Do 217 a Messerschmitt Bf 110. Pobyla zde ale pouze do 15. ledna 1945, kdy se přesunula na dánské letiště Kodaň-Kastrup. Z něj pak naopak přiletěla 1. letka 102. noční stíhací eskadry (1./NJG 102), která byla od 30. ledna 1945 umístěna na ruzyňském letišti a od 12. února 1945 ve Kbelích. Podřízena byla 2. letecké školní divizi (2. Flieger Schul Division) v Neurphinu a ve výzbroji měla letouny Junkers Ju 88 a Messerschmitt Bf 110. Rozpuštěna byla 28. března 1945 ve Kbelích. Dále se pravděpodobně na kbelském letišti objevily také letouny od III. skupiny 102. noční stíhací eskadry (III./NJG 102). Ta sice byla již dříve rozpuštěna na letišti Stubendorf (dnes Kubicko v Polsku), ale údaje z konce války jsou tak kusé, že rekonstruovat jejich pohyb je dnes obtížné. Počátkem roku 1945 přiletěla z Ingolstadt-Manchingu do Kbel 3. letka 101. noční stíhací eskadry (3./NJG 101), která byla podřízena 4. letecké školní divizi (4. Flieger Schul Division) v Döberitz-Elsgrund. Ve výzbroji měla letouny Messerschmitt Bf 110, Dornier Do 217 a Junkers Ju 88 a k 15. březnu 1945 zde byla rozpuštěna. V březnu 1945 do Čech dorazila i část II. skupiny 100. noční stíhací eskadry (II./NJG 100) s velitelem Majorem Paulem Zornerem a vyzbrojená nočními stíhačkami Junkers Ju 88G. Štáb II. skupiny 100. noční stíhací eskadry (Stab II./NJG 100) byl umístěn na letišti v Ruzyni a její jednotlivé části ve Kbelích, Prostějově, Českých Budějovicích a Karlových Varech. Počátkem května 1945 byla II. skupina 100. noční stíhací eskadry (II./NJG 100) rozpuštěna.

V samém závěru války přilétly do Kbel rovněž části průzkumných útvarů. S letouny Dornier Do 217M-1 a Junkers Ju 188D-2 přelétla 15. dubna 1945 z ruzyňského letiště do Kbel 4. letka dálkového průzkumu/noční [4. (F)/Nacht] podřízená 3. dálkové průzkumné skupině (Fernaufklärungsgruppe 3 – FAGr. 3) v Hradci Králové. Spolu s ní se ve stejný den z Ruzyně do Kbel přemístila 1. letka (dálková) 122. průzkumné skupiny [1. (F)/122] s velitelem Hauptmannem Friderichem Dünkelem, která byla rovněž podřízena 3. dálkové průzkumné skupině (Fernaufklärungsgruppe 3 – FAGr. 3) v Hradci Králové a byla vyzbrojena letouny Messerschmitt Me 410A-3 a Junkers Ju 88T-3. Obě letky pobýly ve Kbelích pouze čtyři dny a pak se přesunuly do Vysokého Mýta.

Pro dopravu nových letounů z továren na frontu k bojovým útvarům působil od 17. dubna 1944 ve Kbelích štáb 1. eskadry pro přelety letounů Skupiny jihozápad (Stab/Flugzeugüberführungsgeschwader 1/Gruppe Südost) pod vedením Hauptmanna Schulze-Eckela. Dne 24. dubna 1945 se do Kbel přesunula i 3. letka 1. eskadry pro přelety letounů Skupiny jihozápad (3./Flugzeugüberführungsgeschwader 1/Gruppe Südost), která zabezpečovala přelety letounů Messerschmitt Bf 109G-10/U-4 na frontu. Messerschmitt vyroběla továrna Diana GmbH v Tišnově, odtud byly dopravovány vlakem na letiště v Letňanech a Kralupech nad Vltavou, kde byly kompletovány a zalétávány. V dubnu 1945 se ve Kbelích objevily také letouny Heinkel He 177 a Junkers Ju 52/3m, které původně patřily Doplnovací transportní skupině (Ergänzungs Transportgruppe – Erg. TG) působící na letišti Berlin-Schönwalde. Ta byla oficiálně rozpuštěna k 22. červenci 1944, proto zůstává nezodpovězenou otázkou, zda se její letouny dostaly do Kbel s jinou jednotkou, která je převzala, ale v závěrečném chaosu již nepřeznačila.

Kromě leteckých útvarů Luftwaffe byly za okupace ve Kbelích umístěny i některé pozemní útvary a vyšší velitelství. V dubnu 1944 bylo zformováno Velitelství letiště A (o) 16/XVII Praha-Kbely (Fliegerhorst Kommandantur A (o) 16/XVII Prag-Gbell), které podléhalo Velitelství letištního obvodu 2/XVII (Flughafen Bereichs 2/XVII). To sídlilo ve Kbelích pravděpodobně už od října 1941 a do prosince 1944 bylo podřízeno Letecké župě XVII (Luftgau XVII) ve Vídni, pak od prosince 1944 až do února 1945 podléhalo Letecké župě XV (Luftgau XV) v Praze a poté znovu Letecké župě XVII (Luftgau XVII).

Během dubna a května 1945 byla situace v protektorátu již poměrně nepřehledná a vystopovat pohyb jednotlivých útvarů Luftwaffe je dnes značně obtížné. Obecně lze říci, že veškeré zde umístěné útvary byly určeny převážně k podpoře skupiny armád Mitte na východní frontě a v omezené míře pak patřily k protivzdušné obraně Říše. Po bezpodmínečné kapitulaci Německa, podepsané 7. května 1945 v Remeši, začal platit rozkaz nového vůdce velkoadmirála Dönitze k rychlému stažení německých útvarů k americkým liniím. Vzhledem k nedostatku paliva se to podařilo pouze menšině leteckých útvarů Luftwaffe, zbývající část nechávala opuštěné a záměrně poškozené letouny na letištích. Někdy téměř okamžitě po jejich odchodu přicházely na letiště útvary Rudé armády nebo jednotky revolucionářů – a nejinak tomu bylo i ve Kbelích.



Pohled na kbelské vrakoviště po válce. Zhruba uprostřed levé části snímku je vidět trup proudového letounu Me 262A od 7. stíhací eskadry (JG 7). Vpravo v pozadí leží vrak stíhacího letounu Messerschmitt Bf 109G-10 „bílá 8“ od 6. bombardovací (stíhací) eskadry [KG(J) 6] s jasně patrným šachovnicovým pásem kolem trupu. (Sbírka nakladatelství JaPo)

Vrak letounu Messerschmitt Bf 109K-4 „červená 7“ na okraji kbelského letiště. Letoun původně patřil III. skupině 27. stíhací eskadry (III./JG 27). V pozadí je vidět někdejší civilní hangár. (Sbírka nakladatelství JaPo)







Noční stíhací letoun Junkers Ju 88G-6 s německým označením W7(?) + BP z výzbroje 6. letky 100. noční stíhací eskadry (6./NJG 100) na kbelském letišti. (Sbírka nakladatelství JaPo)

Stíhací letoun Messerschmitt Bf 110G-4. Nr. 110026 s německým označením 7J+3E, který patřil 102. noční stíhací eskadře (NJG 102), stojící po válce na kbelském letišti. (Sbírka nakladatelství JaPo)

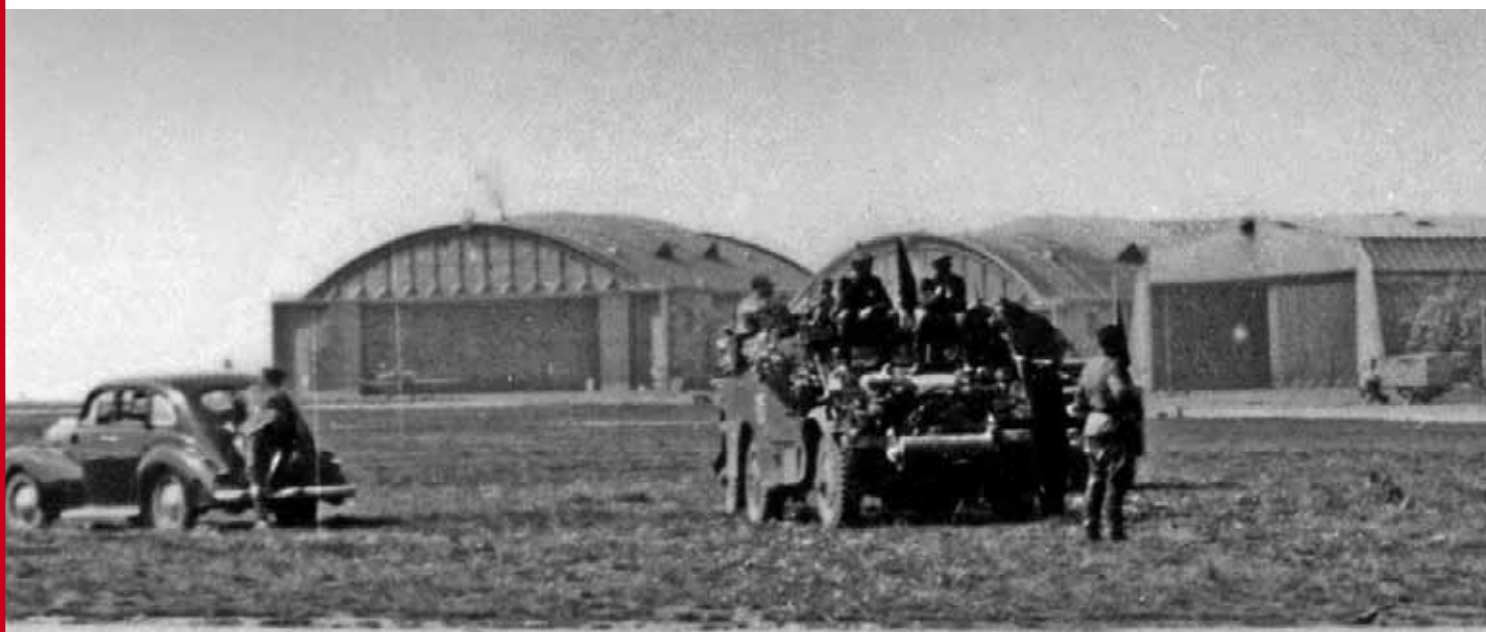


## Pražské povstání v květnu 1945

Po vypuknutí Pražského povstání 5. května 1945 vyhlásil plukovník letectva Josef Hanuš, důstojník předválečného velitelství čs. letectva, rozkaz pro všechny příslušníky letectva, kteří nebojovali za války a žili v protektorátu, aby se okamžitě v uniformách dostavili na nejbližší letiště a obsadili je, pokud již nebylo obsazeno spojeneckými vojsky. Při pražském revolučním vojenském velitelství Bartoš bylo zřízeno improvizované revoluční Velitelství letectva, jemuž velel podplukovník letectva Jan Štrof (bývalý velitel II. perutě Leteckého pluku 1). Jeho příslušníky byli například podplukovník letectva Gustav Studený, podplukovník Schinder, podplukovník letectva Vladimír Nosek nebo podplukovník letectva Jaroslav Borecký. Improvizované revoluční Velitelství letectva řídilo v pražské oblasti zhruba 900 lidí.

Velitelský rámec Pražského povstání byl odvozen z organizační struktury pražské policie a kopíroval policejní členění Prahy na šest úseků. Severní část Prahy s kbelským a letňanským letištěm spadala pod samostatný úsek Praha-Sever (úsek II), jemuž během povstání velel podplukovník intendant František Prajer. Letňanské letiště povstalci obsadili už 5. května 1945 a z čakovického letiště ten samý den odpoledne odstartovalo Arado Ar 396A-1 (RT+WL, W.Nr. 460042) pilotované Antonínem Krausem a Františkem Jančou k dvacetiminutovému letu nad Prahou. Naproti tomu sousední kbelské letiště zůstávalo i nadále obsazeno silnou německou posádkou, která ale omezila bojové aktivity na minimum a s povstalci udržovala příměří. V Praze se zatím během bojů uskutečnila jednání mezi povstalci a Němci, která nakonec skončila 8. května 1945 v 16 hodin podpisem dohody o způsobu provedení kapitulace německých vojsk. Ta měla 8. května 1945 v 19 hodin zastavit boje a poté opouštět Prahu. Většina z nich byla mimo Prahu už před druhou hodinou ranní 9. května 1945. Současné do Prahy v brzkých ranních hodinách vstupovaly první sledy pozemních jednotek Rudé armády.

Ve Kbélích se 8. května 1945 shromáždila skupina čs. důstojníků a rotmistrů vedená štábním kapitánem Emanuele Cenerem (původně Letecký pluk 4) a pokusila se neúspěšně obsadit letiště. To německá posádka opustila v noci z 8. na 9. května 1945 a ráno převzal velení letiště podplukovník letectva Karel Fulín (bývalý velitel náhradní peruti Leteckého pluku 6) s nadporučíkem Procházkou a praporčíkem Plášilem (v tomto a několika dalších případech se nepodařilo získat křestní jména velitelů). Převzetí letiště se rovněž zúčastnili vedoucí učňovské školy Aero major letectva Josef Crha (bývalý přednosta materiálního oddělení velitelství letectva Hlavního štábu) se stovkou učňů, štábní kapitán Emanuel Cener, kapitán Aušprung, praporčík Václav Janoušek (původně Letecký pluk 4), praporčík Josef Havlík (původně Letecký pluk 4), praporčík Alois Loun (původně Letecký pluk 4) a praporčík Maška. Tato skupina již používala název Velitelství letiště Kbely. V poledne převzal štábní kapitán Cener strážní službu od zaměstnanců Aera, neboť letiště již ráno zaplavili civilisté, kteří mimo jiné začali také rozkrádat materiál. Strážní služba zajišťovala a střežila budovy, majetek i leteckou techniku proti rozkradení a dalšímu ničení. Ještě 9. května 1945 vydal velitel letiště Kbely rozkaz číslo 1. o rozdělení funkcí: velitelem letiště byl určen podplukovník letectva Karel Fulín, jeho zástupcem major letectva Jan Drobný (bývalý velitel II. peruti Leteckého pluku 3) a technickým pobočníkem major letectva Josef Crha.







*Postavení vojáků Rudé armády na Mladoboleslavské ulici u již zrušené benzinové stanice.*

*Snímek kbelského letiště z května 1945. Zhruba uprostřed levé poloviny snímku vidíme automobil s vojáky Rudé armády.*



Téhož dne – tedy 9. května 1945 – se nad kbelským letištěm také objevily dva bombardovací letouny Petljakov Pe-2FT ze stavu 8. samostatného průzkumného leteckého pluku 8. letecké armády vzdušných sil Rudé armády, které na rozkaz jejího velitele generálporučíka Vasilije Nikolajeviče Ždanova vzlétly z polního letiště Dolní Benešov na průzkum letiště Kbely a Letňany. Na palubě jednoho z letounů byl i bývalý příslušník Leteckého pluku 3 a četnických leteckých hlídek Ministerstva vnitra, nyní šturman (navigátor) 1. čs. smíšené letecké divize v SSSR, podplukovník letectva František Rypl. Posádku letounu dále tvořili pilot starší poručík F. I. Michaljev, navigátor kapitán P. M. Chripkov a radista/střelec starší seržant M. B. Melamed. Navigátorem druhého letounu byl starší poručík A. P. Medjanik. Při průzkumu okolí letiště posádky obou letounů zaregistrovaly vyvěšené čs. vlajky, a tak po vystřelení smluvené světlice přistály na kbelském letišti, kde se setkaly se skupinou podplukovníka letectva Karla Fulína. Před polednem oba letouny odlétly západním směrem a pravděpodobně po průletu nad ruzyňským letištěm, Břevnovem, Malou Stranou a Vltavou se vrátily zpět na letiště Dolní Benešov.

Dopoledne 10. května 1945 převzal velení kbelského letiště plukovník letectva Ladislav Syka (bývalý velitel Leteckého pluku 4) a jeho zástupcem se stal podplukovník letectva Karel Fulín. Odpoledne v 15.30 hodin do Kbel přiletěla v doprovodu sovětského velvyslance Valerije A. Zorina a velitele 2. ukrajinského frontu maršála SSSR Radiona Jakovleviče Malinovského československá vláda Národní fronty Čechů a Slováků v čele s předsedou Zdeňkem Fierlingerem. Douglas C-47-15-DK (s/n 42-92765, číslo 12) kapitána Karatkovy, kterým vláda přicestovala z Košic, přivítali ve Kbelích členové České národní rady, velitel sovětské 3. gardové tankové armády generálplukovník Pavel S. Rybalko a další osobnosti politického a kulturního života.

Novým velitelem letectva byl jmenován brigádní generál Alois Vicherek, který před druhou světovou válkou působil jako přednosta I. oddělení III. (leteckého) odboru MNO. Za mobilizace v září 1938 byl přednostou operační skupiny Velitelství letectva Hlavního velitelství. V roce 1940 odešel do emigrace a působil ve Francii a Velké Británii, odkud byl na jaře 1945 převelen do Sovětského svazu. K 1. květnu 1945 byl jmenován velitelem čs. letectva v SSSR a na osvobozeném území. V rychlém závěru války nestačil oficiálně převzít funkci a 11. května 1945 přiletěl do Prahy, kde jej přivítal plukovník letectva Josef Hanuš, pozdější náčelník štábu Velitelství letectva. Velitelem čs. letectva byl tedy brigádní generál Vicherek oficiálně jmenován až 29. května 1945 – šlo vlastně pouze o formální potvrzení jeho funkce, neboť některé rozkazy vydával již před tímto datem, zřejmě z titulu své předchozí funkce. K 30. červnu 1950 byl z funkce velitele letectva odvolán a nahrazen Josefem Hanušem.

Podle nařízení brigádního generála Aloise Vicherka (č. j. 1/oper.) z 20. května 1945 měly být na letištích obsazených k tomuto datu čs. armádou vytvořeny strážní letky. Nařízení bylo mimo jiné určeno i pro velitele letiště Kbely plukovníka letectva Syku a stanovovalo mu rovněž základní úkoly. Měl jednak provést přípravné práce k zabezpečení nástupu záloh a jednak postavit strážní letku ke střežení letiště a materiálu. V nařízení bylo výslovně uvedeno, že německý materiál je válečnou trofejí Rudé armády a nelze na něj uplatňovat nárok – dal se tedy využít pouze po dohodě se sovětskými vojenskými orgány. Podle citovaného výnosu měl být vytvořen rámec pro hospodářskou a technickou správu, zabezpečeno ubytování a stravování, případně zajištěn materiál z německých záloh (tj. jen tehdy, pokud si na něj nečinila nárok Rudá armáda, a při jeho zajištění se mělo postupovat v dohodě s příslušným sovětským velitelem). Dále měl být shromážděn spojovací materiál a zajištěno spojení s Velitelstvím letectva pro hlášení potřebných dat, zabezpečena použitelná vozidla a pohonné hmoty, podle možností měla být uvedena do použitelného stavu letištní plocha a soustředěn, vytříděn a uskladněn ostatní materiál, včetně letadel.

Kromě již zmíněné strážní letky byla k 26. květnu 1945 zřízena *Technická správa Kbely* v čele s technickým hospodářem štábním kapitánem letectva Františkem Egertem. Ta měla za úkol v přiděleném okruhu působnosti vyhledávat sklady leteckého materiálu, soustřeďovat tento materiál na letištích, uložit ho, evidovat a dále s ním nakládat podle potřeb Velitelství letectva. V působnosti Technické správy Kbely byla letiště Liberec, Kumr (současný název Hradčany), Hvězdov (u Mimoně), Hodkovice, Zbraslavice, Boží Dar (později Mladá), Čakovice, Pardubice, Havlíčkův Brod, Vysoké Mýto, Humpolec, Skuteč a příslušné sklady.

Po plukovníkovi letectva Sykovi, který byl ustanoven velitelem letiště Ruzyně, převzal 1. června 1945 velení letiště Kbely opět podplukovník letectva Fulín. Během května 1945 se z Albrechtic do Prahy přesunula také 1. čs. smíšená letecká divize v SSSR. Nejprve přilétl do Letňan (14. května) ubytovací sled a pak v následujících dnech (15. a 16. května) letouny jednotlivých pluků. V Letňanech přistály stíhací letouny La-5FN, ULa-5 a La-7 od 1. a 2. čs. stíhacího leteckého pluku. Do Kbel přilétly bitevní letouny Il-2 typ 3 od 3. čs. bitevního leteckého pluku; zůstaly zde však pouze do 30. května 1945 a pak také přelétly do Letňan. V Letňanech se dne 1. června 1945 uskutečnila přehlídka, které se v doprovodu ministra národní obrany brigádního generála Ludvíka Svobody zúčastnil prezident republiky dr. Edvard Beneš. Hlášení mu podávali nový velitel letectva brigádní generál Alois Vicherek a velitel 1. čs. smíšené letecké divize v SSSR plukovník letectva Ludvík Budín. Letouny Il-2 typ 3 se po přehlídce vrátily 5. června 1945 zpět do Kbel, ale zde setrvaly pouze do 14. června 1945 a pak se znovu přemístily do Letňan.



Jako předzvěst dalších organizačních změn nastoupili 5. června 1945 na kbelské letiště povolání záložníci. Velitelství letiště Kbely bylo k 18. červnu 1945 reorganizováno na Letištní peruč Kbely a jejím velitelem byl jmenován podplukovník Karel Navrátil. Další letištní peruč vznikly i jinde a měly za úkol zabezpečit materiální potřeby pro bojové a zpravodajské letecké útvary – tj. zejména ubytování, stravování, zdravotní a meteorologickou službu i další činnosti k zajištění jejich letového provozu a bojeschopnosti. Do sestav letištních peruč byly organicky začleněny strážní letky i hospodářské a technické správy. Tak byla do Letištní peruti Kbely začleněna i Technická správa Kbely. Letištní peruč měla mimo jiné také za úkol takzvané uschopnění letiště, k tomu patřilo roztrídění leteckého materiálu a oprava nebo odstranění poškozených budov. Vraký letounů a ostatní techniky byly shromažďovány na jihozápadním okraji kbelského letiště, kde se zřejmě i dále třídily. Také musely být zbourány tři nebo čtyři hangáry Pícha (v místech současného hangáru číslo 40), které byly poškozeny spojeneckými útoky v závěrečných měsících války.

K 24. září 1945 byla Letištní peruč Kbely přejmenována na Letištní peruč 1 – ta však již měla trochu jiné určení: měla zabezpečovat předvídané bojové útvary, a to nejen na kbelském letišti, ale i jinde, kam by je následovala. Pro zajištění stálé provozuschopnosti mírových letišť byly zřizovány letištní správy. Tak v říjnu 1945 vznikla Letištní správa Kbely, která měla zabezpečovat zdejší letiště i poté, když ho opustila Letištní peruč 1. Ta byla přidělena předvídané letecké divizi a měla ji následovat i v případě přesunu jinam. Pokud bylo letiště obsazeno současně letištní správou a letištní peručí, což byl případ Kbel, dávala jí letištní správa k dispozici svoje zařízení a personál.

Výše uvedené změny však již souvisely s umístěním 310. čs. stíhací peručě a 313. čs. stíhací peručě, které na kbelském letišti působily od 14. září 1945.



*Pohled na zničený hangár typu Pícha. Hangár se nacházel v místech, kde dnes stojí hangár číslo 40 Leteckého muzea Vojenského historického ústavu. Vlevo od směrovky letounu Messerschmitt Me 108 Taifun je vidět štít hangáru Wagner číslo 2, který byl později stržen.*



*Jiný pohled na letoun Messerschmitt Me 108 Taifun. V pozadí je mimo jiné vidět i kbelský maják (vlevo).*



*Stíhací letoun La-5FN s výrobním číslem 39213453 a evidenčním číslem 53 z výzbroje 1. československého stíhacího leteckého pluku během přehlídky na letanském letišti.*





*Bitevní letoun Il-2 typ 3 s evidenčním číslem 26 z výbroje 3. československého bitevního leteckého pluku během přehlídky na letánskému letišti.*









# POVÁLEČNÁ OBNOVA 1945–1950

Bezpodmínečnou kapitulací Německa a Japonska skončila druhá světová válka, která zásadním způsobem změnila poválečné politické a vojenské uspořádání světa. Prakticky už od prvních poválečných měsíců se začaly projevovat rozpory mezi dosavadními Spojenci, zejména USA a Velkou Británií na straně jedné a SSSR na straně druhé. Přesto se ještě mezi 17. červencem a 2. srpnem 1945 podařilo uspořádat v Postupimi konferenci o poválečném uspořádání v Evropě.

Československo se prakticky již od závěrečných okamžiků druhé světové války dostávalo do sovětské sféry vlivu. Jeho poválečná armáda, včetně letectva, měla být budována podle tzv. Košického vládního programu – tj. sice na základě válečných zkušeností ze západní i východní fronty, ale zejména ve spolupráci s Rudou armádou a podle jejího vzoru; nekompromisní přebírání sovětských zkušeností nakonec převládlo. V únoru 1948 navíc v ČSR vyvrcholil politický zápas o moc a vedoucí úlohu ve společnosti a také v armádě se začala uplatňovat na dalších více než čtyřicet let Komunistická strana Československa.

Na základě jednotek z východu (1. čs. smíšené letecké divize v SSSR) i ze západu (310., 312. a 313. čs. stíhacích perutí a 311. čs. bombardovací peruti z Velké Británie) a doplňků z domácích zdrojů začala od prvních květnových dnů roku 1945 výstavba čs. poválečného letectva. K tomu mělo jeho velení k dispozici zhruba 200 letounů a 2 300 osob létajícího i pozemního personálu. Po únoru 1948 ale začala perzekuce čs. letců ze západní fronty. Většina z nich byla postupně propuštěna z armády a vězněna. Část jich odešla do exilu, někteří v krátké době již podruhé. To vše mělo za následek úbytek zkušeného velitelského kádru, který nemohl být tak rychle nahrazován absolventy Letecké vojenské akademie nebo Leteckého učiliště.

## Vyšší velitelství a bojové útvary

Nařízením velitele letectva (č. j. 8103 taj. let. 45) z 9. září 1945 se na letiště Kbely přesunuly z Ruzyně 310. a 313. čs. stíhací perutě a zahájily zde svoji činnost jako rámcové jednotky. Podle tehdejší terminologie byla rámcová (nebo také rámcovaná) jednotka na neúplných početních (tabulkových) stavech. Na plné počty byla doplňována povolanci jen při větších cvičeních nebo při případné mobilizaci. Rámcová jednotka byla nadále součástí organizace letectva (eventuelně i u jiné zbraně) a byla by z ní vyřazena až zrušením.

Z podstaty 310. čs. stíhací perutě vzniklo 28. října 1945 velitelství 1. letecké divize (VÚ 2226), které nejprve podléhalo velitelství 1. letecké oblasti, od ledna 1946 Velitelství letectva 1. oblasti (VÚ 2220) a od srpna 1947 velitelství I. leteckého sboru (VÚ 2220). Nejpozději do 6. března 1948 bylo velitelství 1. letecké divize (VÚ 2226) rámcováno a poté i zrušeno. Velitelem 1. letecké divize byl k 28. říjnu 1945 jmenován plukovník letectva (od října 1946 brigádní generál) Karel Mareš-Toman a od března 1947 jej ve funkci zastupoval podplukovník generálního štábu František Fajtl.

Z podstaty letky A 310. čs. stíhací perutě byl nařízením velitele letectva (č. j. 8104 taj. let. 45) zřízen k 28. říjnu 1945 Letecký pluk 10 (VÚ 2216) a z podstaty letky B 310. čs. stíhací perutě byl stejným nařízením a ke stejnému datu zřízen Letecký pluk 12 (VÚ 4678). Velitelem Leteckého pluku 10 byl 28. října 1945 jmenován podplukovník letectva Emil Foit a Leteckého pluku 12 podplukovník letectva František Vancí. Oba letecké pluky byly podřízeny 1. letecké divizi a vyzbrojeny letouny Spitfire Mk.IXE (S-89). Letecké pluky 10 a 12 je v létě 1947 předaly Letecké vojenské akademii (VÚ 4640) a Stíhacímu výcvikovému středisku při velitelství 2. letecké divize (VÚ 9997). Do konce roku 1947 nebo nejpozději do března 1948 byly letecké pluky 10 a 12 rámcovány a pak i zrušeny. Údaj v závorce za typem letounu znamená vojenské označení daného typu v ČSR. Do září 1947 byly rozlišovány pouze kategorie C a D, poté byly zavedeny další kategorie s přiděleným rozsahem čísel: cvičné – C čísla 1 až 30, bitevní – B čísla 31 až 40, dopravní – D čísla 41 až 60, kurýrní – K čísla 61 až 75, lehké bombardovací – LB čísla 76 až 80, stíhací – S čísla 81 a vyšší, nákladní kluzáky – NK čísla 1 a vyšší, vrtulníky – VR čísla 1 a vyšší, kluzáky, větroně – VT čísla 1 a vyšší.

Výnosem velitele letectva (č. j. 1814 dův. let. 1945) byl u velitelství Letecké oblasti 1 v Praze zřízen Letecký náhradní pluk 1 (VÚ 2225), který měl za úkol evidenci záloh, výcvik povolanců a záloh a za mobilizace postavení nových útvarů podle mobilizačních plánů. Po zrušení velitelství Letecké oblasti 1 k 31. prosinci 1945 přešel do podřízenosti Velitelství letectva 1. oblasti (VÚ 2220). Ke své činnosti na kbelském letišti používal i několik, převážně cvičných a spojovacích letounů. Veliteli Leteckého náhradního pluku 1 byli podplukovník letectva Ferdinand Secký (od 9. ledna 1946), plukovník letectva Vítězslav Rosík (od 30. listopadu 1946) a podplukovník letectva Miloslav Doležel (od 1. dubna 1947). Od 5. února 1948 působil Letecký náhradní pluk 1 na letišti ve Vysokém Mýtě.

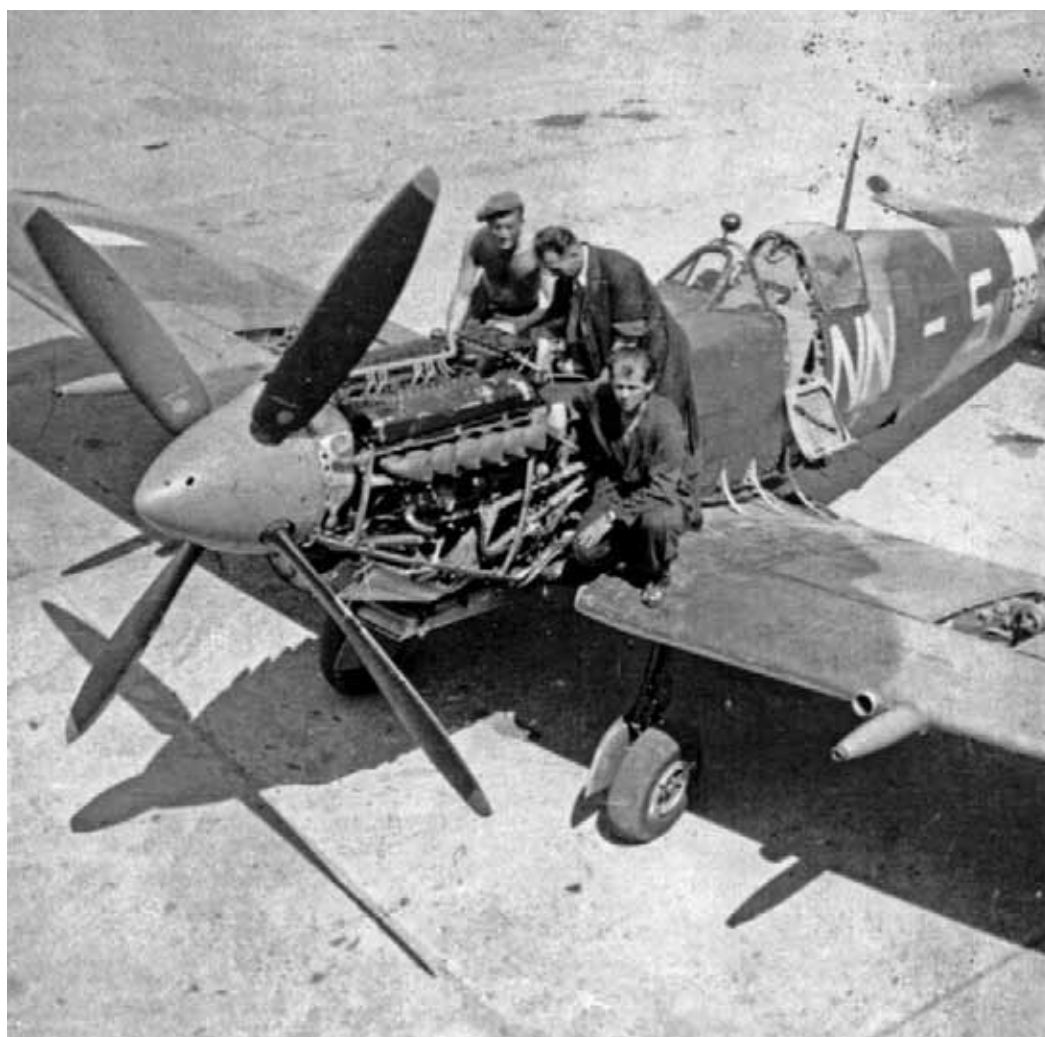
Pro přecvičování leteckého personálu na novou techniku a udržovací výcvik aktivních pilotů z vyšších velitelství byla k 1. srpnu 1946 v podřízenosti Velitelství letectva 1. oblasti zřízena ve Kbelích Cvičná letka 1 (VÚ 2244). Ve výzbroji měla nejvíce letouny Piper L-4 Cub (C-8, K-68), které postupně doplňovaly letouny Arado Ar 96 (C-2), Bücker Bü 131 (C-4/C-104), Bücker Bü 181 (C-6/C-106), Fieseler Fi 156 (K-65), Siebel Si 204 (C-3), Messerschmitt Bf 108 (K-70), La-7 (S-97), Spitfire Mk.IXE (S-89), Taylorcraft Auster AOP Mk.III (K-61), Percival Proctor Mk.I (K-71) a M1C Sokol (K-63). K 1. srpnu 1947 přešla Cvičná letka 1 do podřízenosti velitelství I. leteckého sboru (VÚ 2220) a od 6. března 1948 byla podřízena Leteckému dopravnímu pluku. Poté byla k 1. červenci 1948 nově podřízena 2. letecké divizi (VÚ 9997), která byla k 15. únoru 1949 rámcována, tak byla Cvičná letka 1 dočasně podřízena Leteckému pluku 25 (VÚ 2149), od 1. dubna 1950 je opět podřízena Leteckému dopravnímu pluku. Během reorganizace letectva byla Cvičná letka 1 od 1. října 1950 podřízena 3. letecké divizi a k 1. červnu 1951 byla již jako 1. cvičná letka zrušena. Veliteli Cvičné letky 1 byli postupně kapitán letectva Viktor Kašík, štábní kapitán letectva Josef Flekal, štábní kapitán letectva Zdeněk Bachůrek, poručík letectva Václav Bohata a kapitán letectva Václav Dlásk.

Na základě nařízení velitele letectva (č. j. 8103 taj. let. 45) vzniklo k 28. říjnu 1945 z podstaty 313. čs. stíhací perutě také velitelství 3. letecké divize (VÚ 5433), které bylo přechodně umístěno ve Kbelích. Nejprve podléhalo velitelství Letecké oblasti 3 a od ledna 1946 Velitelství letectva 3. oblasti (VÚ 5488). Velitelem 3. letecké divize byl k 28. říjnu 1945 jmenován plukovník letectva Karel Mrázek a po jeho odchodu na Vysokou školu válečnou ho ve funkci zastupoval major letectva František Pohlodek.

Z podstaty letky B 313. čs. stíhací perutě byl nařízením velitele letectva (č. j. 8104 taj. let. 45) k 28. říjnu 1945 zřízen Letecký pluk 7 (VÚ 5446) a z podstaty letky A 313. čs. stíhací perutě byl stejným nařízením a ke stejnému datu zřízen Letecký pluk 8 (VÚ 5448). Oba letecké pluky byly podřízeny 3. letecké divizi (VÚ 5433) a ve výzbroji měly letouny Spitfire Mk.IXE (S-89). Velitelem Leteckého pluku 7 byl 28. října 1945 jmenován podplukovník letectva Hugo Hrbáček



*Stíhací letoun  
Spitfire Mk.IXE s/n TE512  
s britským označením NN-S  
z výzbroje  
310. československé  
stíhací perutě  
po návratu  
do SR.*



1945–1950

a Leteckého pluku 8 štabní kapitán letectva Jiří Hartman. Na jaře 1946 se personál velitelství 3. letecké divize a leteckých pluků 7 a 8 s potřebným vybavením přesunul na letiště Brno-Černovice, které uvolnila Rudá armáda. Letouny Spitfire Mk.IXE ze stavu 3. letecké divize, respektive leteckých pluků 7 a 8, zůstaly však nadále ve Kbelích, kde o ně pečoval detachement (odloučená jednotka) pod velením nadporučíka letectva Františka Masaříka až do podzimu 1946. Detachement s letouny Spitfire Mk.IXE se na brněnské letiště přesunul mezi 23. zářím až 5. říjnem 1946.

Odsunem personálu 3. letecké divize se kbelské letiště trochu uvolnilo, a tak jeho místo zaujal Letecký dopravní pluk, který byl nástupcem Letecké dopravní skupiny. Ta vznikla 26. května 1945 na letišti Ruzyně pro zajištění letecké dopravy a později převzala z rozpuštěné Cvičné a dopravní skupiny při 1. čs. smíšené letecké divizi větší část personálu a techniky. Po obnovení civilní letecké dopravy přešla část personálu Letecké dopravní skupiny do nově zřízených Československých aerolinií, n. p., což byly v podstatě pod novou hlavičkou obnovené předválečné Československé státní aerolinie. Z podstaty Letecké dopravní skupiny Ruzyně a Letištní perutě Ruzyně byl k 1. dubnu 1946 založen Letecký dopravní pluk (VÚ 5407), k němuž přešli i zbývající příslušníci Letecké dopravní skupiny. Mezi 7. červnem a 18. červencem 1946 se Letecký dopravní pluk přesunul do Kbel. K 1. říjnu 1949 bylo změněno jeho krycí číslo na VÚ 2073 a název na Letecký dopravní pluk 1. Ve výzbroji měl letouny Junkers Ju 52/3m (D-7), Avro Anson C.Mk.XII (D-41), Siebel Si 204 (C-3/D-44), Piper L-4 Cub (C-8, K-68), Fieseler Fi 156 (K-65), Bücker Bü 181 (C-6/C-106), Messerschmitt Bf 108 (K-70), Siebel Fh 104 (C-30), M1C Sokol (K-63) a Aero Ae-45 (K-75), které byly od roku 1947 doplňovány Douglasy C-47 (D-47). K hangárování letounů pluk využíval zejména původní civilní část kbelského letiště. K 1. říjnu 1950 byl Letecký dopravní pluk 1 přejmenován na 1. letecký dopravní pluk (VÚ 2073). Veliteli dopravního pluku v tomto období byli podplukovník letectva Bohuslav Tobyška (od 1. dubna 1946), plukovník letectva Bohumil Liška (od 31. května 1947), major letectva Viktor Kašík (od 8. března 1948), podplukovník letectva Antonín Liška (od 12. dubna 1948), major letectva František Taiber (od 1. února 1949) a podplukovník letectva Josef Sucharda (od 28. března 1950 do 7. srpna 1953).

Historie dopravního pluku přesahuje do pozdějšího období stejně, jako je tomu u dalších dvou útvarů, které působily ve Kbelích do roku 1951. Prvním z nich byla Fotoletecká skupina při Vojenském zeměpisném ústavu. Její činnost byla obnovena v roce 1945 a do jara 1946 působila na letňanském letišti, pak se přesunula na kbelské letiště. V roce 1949 byla reorganizována na Fotosekci při Vojenském zeměpisném ústavu a k 23. únoru 1950 na Fotoleteckou skupinu (VÚ 9681), která podléhala přímo Generálnímu štábu Ministerstva národní obrany. Ve výzbroji měla letouny C-3, K-65 a LB-77 (Heinkel He 111H) a jejími veliteli byli major Antonín Šárovec a štábní kapitán Josef Fousek. Koncem roku 1951 se Fotoletecká skupina Generálního štábu Ministerstva národní obrany přesunula do Hradce Králové.

Dne 12. srpna 1948 náčelník štábu Velitelství letectva generál Josef Hanuš rozhodl o trvalém umístění rámcované 6. letecké divize (VÚ 8948) na Letecké základně 1 Kbely. Opatření se však týkalo jen Leteckého pluku 25 „Atlantického“ (VÚ 2149), neboť rámcovaná 6. letecká divize a rámcovaný Letecký pluk 24 „Biskajský“ (VÚ 8842) již nebyly obnoveny. První část Leteckého pluku 25 se přesunula do Kbel mezi 12. a 17. zářím 1948. Jeho druhá část zůstala na letišti Plzeň-Bory, protože se z něj její letouny De Havilland Mosquito FB Mk.VI (B-36) měly do 20. září 1948 přesunout do Havlíčkova Brodu, což se nestalo a celý Letecký pluk 25 nakonec působil z kbelského letiště. K 15. únoru 1949 byla rámcována 2. letecká divize (VÚ 9997), a tak Letecký pluk 25 převzal do své podřízenosti dočasně Cvičnou letku 1 (VÚ 6993). K 1. říjnu 1949 bylo změněno krycí číslo Leteckého pluku 25 na VÚ 5224. Ve výzbroji měl Letecký pluk 25 letouny Petljakov Pe-2 (B-32/CB-32), De Havilland Mosquito FB Mk.VI a T Mk.III (B-36/CB-36), Siebel Si 204 (C-3), Bücker Bü 131 (C-104), Fieseler Fi 156 (K-65), Piper L-4 Cub (K-68) a Airspeed Oxford Mk.II (D-42). V době jeho působení ze Kbel mu veleli major letectva Jaroslav Týkal (od 1. října 1948), štábní kapitán letectva Bohumil Prokopec (od prosince 1949) a štábní kapitán letectva Josef Pimassl (od 27. března 1950). K 31. březnu 1950 byl Letecký pluk 25 ve Kbelích jako nespolehlivý zrušen a z jeho počtů byla postavena 4. letka zpravodajského Leteckého pluku 41 „T. G. Masaryka“ (VÚ 8863) – jako jeho odloučená část na letišti Kbely. Ta od 1. dubna 1950 zajišťovala kurýrní službu pro Velitelství letectva a pro tyto úkoly obdržela 6. dubna 1950 od Leteckého dopravního pluku 1 několik letounů Aero Ae-45 (K-75).

V květnu 1950 proběhla reorganizace letectva a současně byly i odbourány čestné názvy leteckých útvarů. V jejím rámci byl Letecký pluk 41 k 1. květnu 1950 přechíslován na Letecký pluk 47 a do 5. července 1950 přesunut na kbelské letiště. Jeho tamní pobyt však neměl dlouhého trvání – již v září 1950 se totiž přestěhoval do Brna a byl podřízen 4. letecké divizi v Brně. Činnost 4. letky Leteckého pluku 41 v dalším období není prozatím známa, zřejmě její letouny a personál byly začleněny zpět k Leteckému dopravnímu pluku 1.

Zhruba během října 1949 byla na kbelském letišti rovněž dokončena výstavba betonové vzletové a přistávací dráhy, která nahradila doposud používanou travnatou dráhu. Betonová dráha byla doplněna betonovou pojezdnicí dráhou kopírující západní okraj letiště. V listopadu 1949 se do Kbel přesunula Výcviková letka tryskových letadel při Leteckém výzkumném ústavu, zřízená výnosem velitele letectva (č. j. 23 172 taj. let. 1949) k 1. dubnu 1949 na letišti v Žatci. Jejím úkolem byly zkoušky proudových letounů Messerschmitt Me 262 (Avia S-92/CS-92) a výcvik vojenských pilotů na proudové letouny. Velitelem letky byl nadporučík letectva Ludevít Solár a kromě letounů Avia S-92/CS-92 disponovala letouny C-3, S-199, C-106 a K-168, z nichž některé měla zapůjčeny od jiných útvarů. Koncem září 1950 byla Výcviková letka tryskových letadel při Leteckém výzkumném ústavu rozpuštěna a její personál i letouny byly převedeny ke Stíhací letce 5 v Mladé.

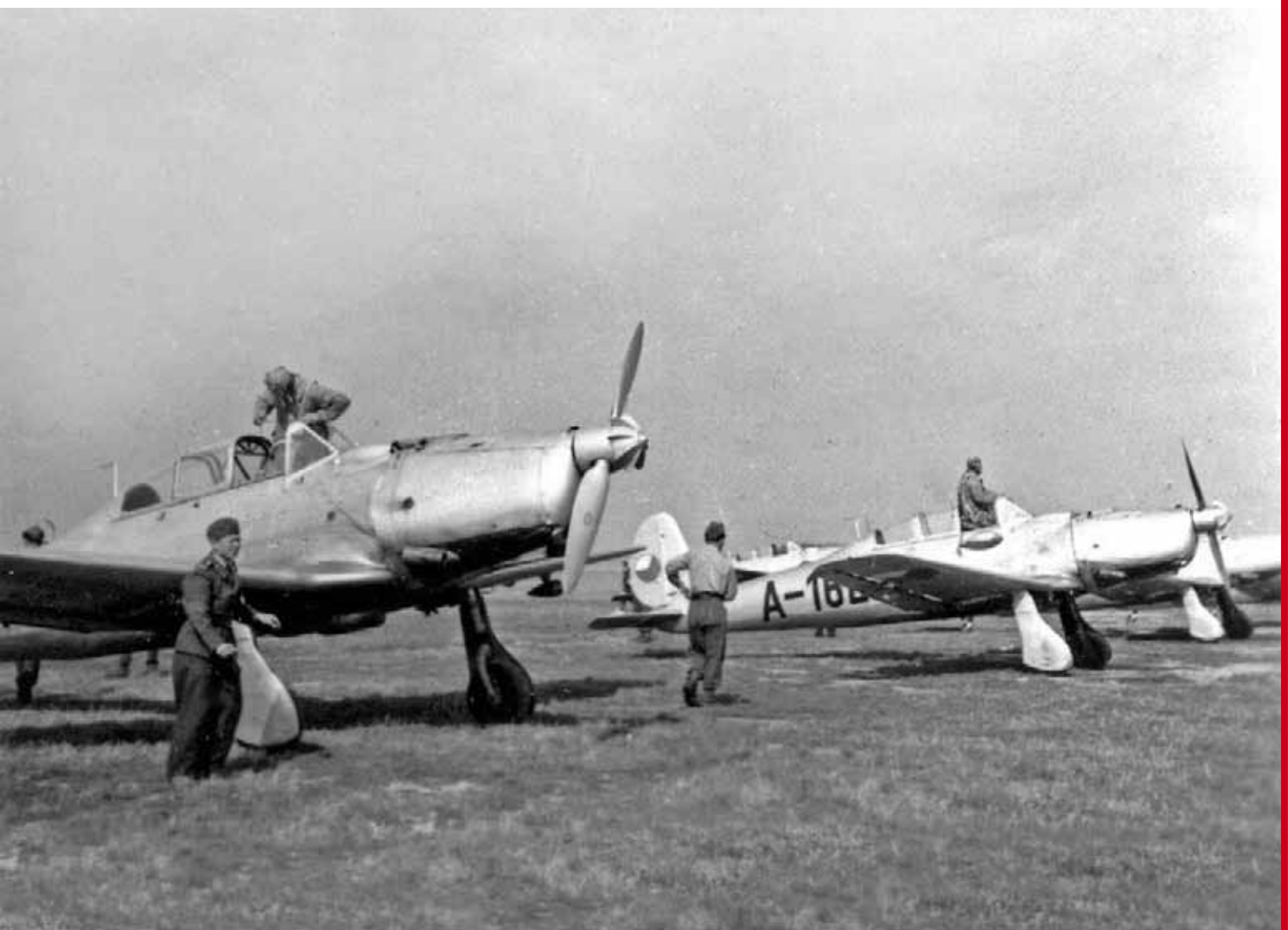
Na tomto místě je vhodné se také zmínit o označování vojenských letounů v poválečném období. Jako výsostné označení byla používána poslední kokarda z předválečného období, která je ostatně používána i v současnosti, pouze na bojových letounech a vrtulnících bylo její barevné provedení nahrazeno variantou ve dvou odstínech šedé barvy. V letech 1946 až 1957 byly jednotlivé letouny opět označovány písmeny a číslicí. Tentokrát však měla každá letka, velitelský roj, letecká základna atd. přiděleny tzv. znaky příslušnosti, což byla dvojice písmen nebo výjimečně jedno písmeno a číslice. Od léta roku 1957 jsou československé, později české vojenské letouny označovány čtyřmístným číslem, které je většinou odvozeno od výrobního čísla.





*Stíhací letoun Spitfire Mk.IX s/n TE521 se znaky příslušnosti KR-4 z výzbroje 1. letky Leteckého pluku 10 na leteckém dni v Pardubicích v roce 1946.*

*Cvičný letoun Arado Ar 96 (Avia C-2) z Letecké vojenské akademie v Hradci Králové. Stejný typ letounu používala i Cvičná letka 1 ve Kbelích.*





Cvičný letoun Bücker Bü 131 (Aero C-4/C-104) z Letecké vojenské akademie v Hradci Králové. Letoun stejného typu používala i Cvičná letka 1 ve Kbelích.



Cvičný letoun Bücker Bü 181 (C-6/C-106), který používala i Cvičná letka 1. Fotografie pochází z let 1951 až 1953, kdy tento typ letounu se znaky příslušnosti UP-52 používal pro výcvik 6. letecký školní pluk v Piešanech.





*Kurýrní letoun Polikarpov Po-2 se znaky příslušnosti AZ-5 z výzbroje velitelského roje 1. letecké divize ve Kbelích.*



*Kurýrní letoun Fieseler Fi 156 (K-65) s výrobním číslem 5685 a znaky příslušnosti D-58 z výzbroje Leteckého dopravního pluku na leteckém dni 10. října 1948 v Životicích.*



*Letoun Siebel Si 204 (C-3) se znaky příslušnosti LV-23 z výzbroje 1. letky Leteckého pluku 25.*



*Kurýrní letoun Messerschmitt Bf 108 (K-70) se znaky příslušnosti D-55 z výzbroje Leteckého dopravního pluku.*





*Dopravní letoun Junkers Ju 52/3m (D-7) z výbroje Leteckého dopravního pluku.*



*Dopravní letoun Junkers Ju 52/3m (D-7) se znaky příslušnosti D-3 z výbroje Leteckého dopravního pluku.*



*Letoun Siebel Si 204 (Aero C-3/D-44). Stejný typ letounu používal i Letecký dopravní pluk.*



*Dopravní letoun Siebel Fh 104 (C-30) se znaky příslušnosti D-72 z výzbroje Leteckého dopravního pluku.*

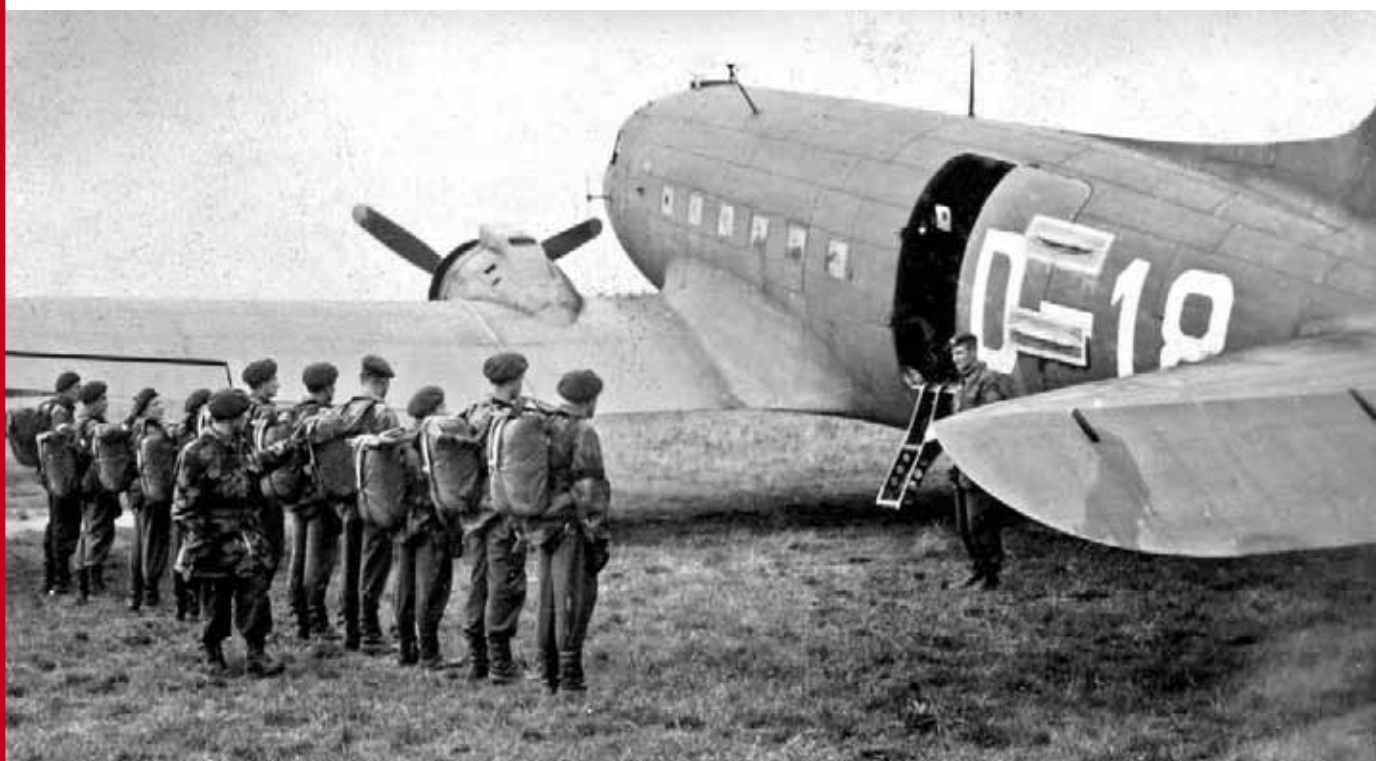




*Dopravní letoun Avro Anson C.Mk.XII (D-41) s/n PH650 se znaky příslušnosti D-71 z výzbroje Leteckého dopravního pluku.*



*Dopravní letoun Douglas C-47 (D-47) s/n 43-48919 se znaky příslušnosti D-16 z výzbroje Leteckého dopravního pluku. Letoun byl upraven na salonní provedení a byl využíván pro lety činitelů Ministerstva národní obrany.*



Dopravní letoun Douglas C-47 (D-47) s/n 43-48406 se znaky příslušnosti D-18. V červenci 1947 byl tento letoun nasazen do bojů proti banderovcům na Slovensku a o necelý rok později, 14. června 1948, jej použili plukovník letectva Hugo Hrbáček, generál Alois Liška a majitel Ernest Růžek k útěku do Manstonu.



Letoun Siebel Si 204 (Aero C-3) se znaky příslušnosti FV-11 z výzbroje Fotoletecké skupiny. Fotografie pochází z doby jejího působení v Hradci Králové.





*Letoun LB-77 (Heinkel He 111H) se znaky příslušnosti FV-07 z výzbroje Fotoletecké skupiny. Snímek pochází z jejího působení v Hradci Králové.*



*Bombardovací letoun Petljakov Pe-2 (B-32) se znaky příslušnosti LV-11 z výzbroje 1. letky Leteckého pluku 25.*



Bombardovací letoun De Havilland Mosquito FB Mk.VI (B-36) s/n RF823 se znaky příslušnosti IY-5 z výzbroje 1. letky Leteckého pluku 24.



Bombardovací letoun De Havilland Mosquito FB Mk.VI (B-36) s/n MM 416 se znaky příslušnosti IY-10 z výzbroje 1. letky Leteckého pluku 24. Snímek pochází z působení pluku na letišti Plzeň-Bory.

Letouny tohoto typu se ve Kbelích objevily ve výzbroji Leteckého pluku 25, respektive později Leteckého pluku 47.



Kurýrní letoun Aero Ae-45 (K-75) z výzbroje Leteckého dopravního pluku 1. Snímek byl patrně pořízen na kbelském letišti, v pozadí je pravděpodobně původní civilní hangár číslo 5.





Letouny Avia CS-92 (vlevo) a Avia S-92 (vpravo). Fotografie pochází ze zkoušek na letišti v Žatci. Oba typy letounů používala ve Kbelích Výcviková letka tryskových letadel při Leteckém výzkumném ústavu.



Letoun Avia C-10.2 (S-99.2) se znaky příslušnosti EV-9 z výzbroje velitelské letky 2. letecké divize, respektive Stíhacího výcvikového střediska v eských Budějovicích. Letouny tohoto typu byly na kbelském letišti použity k přeškolení příslušníků Bezpečnostního letectva Sboru národní bezpečnosti.

## Letištní a týlové zabezpečení

Jak již bylo uvedeno, k 24. září 1945 vznikla ve Kbélích Letištní peruč 1 určená pro zabezpečení předvídaných útvarů 1. letecké divize. Peruč byla nejprve podřízena velitelství 1. letecké oblasti a po jeho reorganizaci koncem roku 1945 podléhala Velitelství letectva 1. oblasti. Do 28. října 1945 zabezpečovala 310. a 313. čs. stíhací peruti, které byly k uvedenému datu reorganizovány na 1. leteckou divizi (s leteckými pluky 10 a 12) a 3. leteckou divizi (s leteckými pluky 7 a 8). Posledně jmenovanou divizi zabezpečovala pouze dočasně – do doby, než mohla být přesunuta do stálé posádky v Brně. Veliteli Letištní peruč Kbely, respektive od 24. září 1945 Letištní peruti 1, byli podplukovník letectva Karel Navrátil (od 18. června 1945) a major letectva Bohumír Sedlák (od 4. prosince 1945).

Od ledna 1946 byla Letištní peruč 1 podřízena velitelství leteckých základen 1. oblasti a v březnu 1946 byla reorganizována na Leteckou základnu 1 (VÚ 4638). Letecká základna zpravidla sloužila pro zabezpečení jednoho letiště, kde mohl být umístěn jeden nebo více leteckých pluků, respektive letek. Skládala se z velitelství se štábem, hospodářské správy (hospodářské oddělení, účtárna, intendantní sklad a technický sklad), letištní správy, technické letky (spojovací četa, dopravní četa a fotoroj), pomocné letky (ošetřovna, kuchyně, strážní a pomocné mužstvo) a dílen. Od března 1946 se součástí Letecké základny 1 stala také Letištní správa Kbely, která byla do té doby sice začleněna do Letištní peruti 1, ale působila samostatně.

Od jara 1946 Letecká základna 1 zabezpečovala 1. leteckou divizi s leteckými pluky 10 a 12 a pravděpodobně také detachment (odloučenou jednotku) 3. letecké divize. Od června 1946 začala Letecká základna 1 zabezpečovat Letecký dopravní pluk a od 1. srpna 1946 také Cvičnou letku 1. Nadřízené velitelství leteckých základen 1. oblasti bylo k 1. červnu 1947 sloučeno s velitelstvím leteckých základen 2. oblasti (VÚ 4681) a reorganizováno na velitelství



*Mechanik dohlíží na motorovou zkoušku letounu Siebel Si 204 (Aero C-3). Místo bílých domků v pozadí dnes stojí správní budova Leteckého muzea Vojenského historického ústavu. Vpravo je vidět průčelí hangáru číslo 40.*



I. leteckého okruhu (VÚ 8985), kterému byla podřízena také Letecká základna 1 (VÚ 4638). Po zrušení leteckých pluků 10 a 12 zabezpečovala Letecká základna 1 pouze Letecký dopravní pluk, Cvičnou letku 1 a Fotoleteckou skupinu, od září 1948 do 31. března 1950 k nim navíc přibyl i Letecký pluk 25. K 1. říjnu 1949 dostala Letecká základna 1 přiděleno nové krycí číslo VÚ 9450 a zabezpečovala také provoz na letištích v Klecanech a Žatci. Od listopadu 1949 začala zabezpečovat Výcvikovou letku tryskových letadel při Leteckém výzkumném ústavu, od dubna 1950 také 4. letku Leteckého pluku 41 a od července do září 1950 Letecký pluk 47. V říjnu 1950 se Výcviková letka tryskových letadel při Leteckém výzkumném ústavu přesunula do Mladé a její místo zaujaly 1. a 8. letecký pluk. Veliteli Letecké základny 1 byli major letectva Bohumír Sedlák (od března 1946), podplukovník letectva Eduard Jokl (od 15. února 1949), major letectva Čestmír Frič (od 1. března 1949) a plukovník letectva František Sklenář (od 31. července 1949). K 1. lednu 1951 byla Letecká základna 1 (VÚ 9450) přejmenována na 1. leteckou základnu (VÚ 9450).



*Kurýrní letoun Aero Ae-45 (K-75) v péči mechanika při startování.*



*Letecký snímek kbelského letiště z roku 1947.*



## Spojovací a další útvary

Pro zabezpečení spojení v rámci I. leteckého sboru byla k 1. září 1947 ve Kbelích zřízena Spojovací letka 1 (VÚ 4683). Jejími veliteli byli postupně kapitán Vojtěch Miller a major Bohuslav Vejnar. Letka disponovala jedenácti radiovozy, telefonní ústřednou a dalšími dopravními a spojovacími prostředky. V neznámé době se přesunula do Jičína, kde byla k 15. dubnu 1949 reorganizována na Letecký spojovací pluk 1 (VÚ 8875), respektive na 1. letecký spojovací pluk.

Pro zjišťování povětrnostní situace byly v roce 1946 zřizovány povětrnostní stanice, které byly rozmístěny v jednotlivých vojenských oblastech a řídily je povětrnostní ústředny I až III. Pro oblast Čech byla ve Kbelích zřízena Povětrnostní ústředna I (VÚ 5438), která disponovala k 13. listopadu 1947 celkem dvanácti povětrnostními stanicemi: ve Kbelích, Českých Budějovicích, Havlíčkově Brodu, Hradci Králové, Chrudimi, Jincích, Liberci, Milovicích, Pardubicích, Plzni, Hoře Svatého Šebestiána a na Zlatém návrší. K 1. říjnu 1949 bylo změno krycí číslo Povětrnostní ústředny I na VÚ 8864 a pro řízení jednotlivých povětrnostních ústředn byla zřízena Hlavní povětrnostní ústředna (VÚ 6388) ve Kbelích, jejímž velitelem byl štábní kapitán letectva Václav Čejka. K 1. dubnu 1950 byla povětrnostní služba reorganizována, ale jednotlivé povětrnostní ústředny i Hlavní povětrnostní ústředna zůstaly zachovány.

K 20. červenci 1945 byl také ve Kbelích ve prospěch leteckých útvarů 1. oblasti zřízen Oblastní letecký sklad 1. Funkci technického hospodáře u něj od počátku vykonával major letectva Ludvík Horáček, který byl k 1. září 1945 ustanoven jeho zatímním velitelem. K 27. březnu 1946 byl Oblastní letecký sklad 1 změněn na Letecký sklad 1 a k 13. říjnu 1947 obdržel krycí číslo VÚ 8149. Letecký sklad 1 byl pak zrušen k 1. dubnu 1951.







# REORGANIZACE A VÝSTAVBA 1951–1968

Již uvedený přesun Leteckého pluku 47 do Brna, rozpuštění Výcvikové letky tryskových letadel při Leteckém výzkumném ústavu a změna názvu Letecká základna 1 na 1. letecká základna byly součástí podstatné reorganizace letectva, která začala v roce 1950. Jejím účelem byla redislokace bojových útvarů směrem na západ a výcvikových útvarů směrem na východ. Tyto změny vyvolala válka v Koreji, která vypukla 25. června 1950, kdy vojska Korejské lidově demokratické republiky (KLDŘ) překročila 38. rovnoběžku a vstoupila na území Jižní Koreje (Korejské republiky). Vzhledem k tomu, že se na straně KLDŘ do konfliktu zapojily Sovětský svaz a Čína a na druhé straně USA, Velká Británie a další státy (pod hlavičkou OSN), hrozilo nebezpečí, že v podstatě lokální konflikt přeroste do konfliktu celosvětového. Ve druhé polovině roku 1950 bylo proto rozhodnuto o urychlené výstavbě ozbrojených sil ve většině států sovětského bloku, včetně Československa.

Vojenské rozpočty zvyšovaly i státy na západ od našich hranic, ty ostatně již od července 1948 usilovaly o vytvoření vojenské aliance jako protiváhy na zvyšující se vliv SSSR v Evropě. Jejich snaha vyvrcholila 4. dubna 1949, kdy ve Washingtonu podepsalo dvanáct států (Belgie, Dánsko, Francie, Island, Itálie, Kanada, Lucembursko, Nizozemsko, Norsko, Portugalsko, USA a Velká Británie) Severoatlantickou smlouvu, která se stala základním dokumentem NATO (North Atlantic Treaty Organization – Organizace Severoatlantické smlouvy). Tento akt vedl k další eskalaci studené války; navíc pak byly 9. května 1955 do vojenských struktur NATO přijaty ještě Itálie a Německo. Odvetou sovětského bloku bylo 14. května 1955 podepsání Smlouvy o přátelství, spolupráci a vzájemné pomoci a vytvoření vojenskopolitického uskupení Varšavská smlouva, jehož členy se staly Albánie, Bulharsko, Československo, Maďarsko, Německá demokratická republika, Polsko, Rumunsko a Sovětský svaz.

Podle rozhodnutí Hlavní politické právy začala čs. armáda od června 1954 používat nový oficiální název Československá lidová armáda (ČSLA) – jako symbol změn, kterými prošla od února 1948. V důsledku celosvětového vývoje se v letech 1950 a 1951 změnila koncepce výstavby čs. armády, včetně letectva. To nejprve prošlo v roce 1950 reorganizací a redukcí, které od roku 1951 vystřídala mohutná výstavba. Vrcholu dosáhla v letech 1956 až 1958, kdy velení čs. letectva disponovalo největším počtem svazků a útvarů, což se již nikdy v jeho historii nepodařilo překonat. V roce 1958 se uskutečnila další reorganizace letectva, která vedla ke snižování počtu leteckých útvarů a ke změnám v jejich dislokaci. Tento stav s malými změnami v podstatě vydržel až do roku 1968.

Počátkem roku 1968, po změnách ve vedení Ústředního výboru Komunistické strany Československa a státu, došlo v Československé socialistické republice k celkovému uvolnění politického a společenského života, což se následně projevilo také v její armádě. Změny však s nelibostí pozorovalo vedení ostatních států Varšavské smlouvy, zejména pak vedení sovětské, které navíc kromě politických cílů sledovalo i cíle vojenské.

Československá lidová armáda měla v případě ozbrojeného konfliktu vytvořit prvosledový svazek (tzv. Československý front) a postupovat směrem na Západ, aby vytvořila prostor pro nasazení druhého strategického sledu, což byly útvary sovětské 57. letecké armády ze sestavy Příkarpatského vojenského okruhu. Politický vývoj v Československé socialistické republice plány sovětského velení ohrožoval, a proto hledalo způsoby, jak uvedeného záměru docílit jinak – třeba i za cenu jejího násilného obsazení a následného umístění sovětských vojsk. Mezi 15. květnem až 18. červnem 1968 se konalo na území Československa cvičení vojsk Varšavské smlouvy s názvem Šumava, ale velení Varšavské smlouvy jej neustále prodlužovalo a bylo ukončeno až na nátlak čs. veřejnosti 30. června 1968. Sovětské útvary opustily naše území dokonce až 3. srpna 1968. Cvičení prověřilo řídicí štáby Varšavské smlouvy, ovšem jeho skutečný záměr se naplno ukázal 21. srpna 1968, kdy během operace Dunaj vojska Varšavské smlouvy obsadila území ČSSR.

## Vyšší velitelství a bojové útvary

Součástí reorganizace letectva počátkem padesátých let byl přesun velitelství 3. letecké divize a části 8. leteckého pluku (VÚ 6354) z Brna do Kbel v létě 1950. Od 4. letecké divize (VÚ 7702) převzala 3. letecká divize do podřízenosti 1. letecký pluk (VÚ 8514), který se přesunul do Kbel ze Zvolena, a dále její sestavu doplnil 5. letecký pluk (VÚ 7750) v Plzni-Borech, který byl do té doby přímo podřízený Velitelství letectva Ministerstva národní obrany. Současně 3. letecká divize předala 3. letecký pluk (VÚ 8257) v Brně do podřízenosti 4. letecké divize (VÚ 7702) tamtéž. Ve výzbroji podřízených útvarů 3. letecké divize byly letouny Avia S-199/CS-199, které sloužily hlavně k výcviku stíhacích pilotů. Pro potřeby velitelství 3. letecké divize byl ve Kbelích umístěn jeho velitelský roj s letouny Avia S-199 a pravděpodobně i dalšími typy letadel. Veliteli 3. letecké divize byli v té době plukovník letectva Július Trnka (od června 1950) a podplukovník letectva Jaroslav Týkal.

Ve Kbelích působil 8. letecký pluk pouze do konce roku 1950, kdy se přesunul do Klecan. Velitelem 1. leteckého pluku byl v té době major letectva Vladimír Křiško a 8. leteckému pluku velel štábní kapitán letectva Josef Vosáhlo. V červnu 1951 se 1. letecký pluk a 8. letecký pluk přesunuly do Mladé, kde je čekalo přeškolení a přezbrojení na proudové letouny MiG-15 a MiG-15UTI (S-102/CS-102). V červenci 1951 je do Mladé následovalo i velitelství 3. letecké divize.

Jako určitou raritu lze uvést, že v době, kdy se začínalo s výcvikem na letounech MiG-15 v Mladé, přistály na kbelském letišti 8. června 1951 kvůli nedostatku paliva dva zbloudilé americké stíhací letouny Republic F-84E-10-RE Thunderjet (s/n 49-2244, FS-244 a s/n 49-2273, FS-273) ze stavu 526. stíhací bombardovací peruti 86. stíhacího bombardovacího křídla (526<sup>th</sup> Fighter Bomber Squadron 86<sup>th</sup> Fighter Bomber Wing). Podle výpovědi vedoucího dvojice 1<sup>st</sup>/Lt Luthera G. Rollanda odstartovala dvojice pilotů z letiště v bavorském Giebbelstadtu k cvičnému letu nad Německem a po ztrátě orientace přistáli na prvním letišti, které objevili. Vedoucí dvojice 1<sup>st</sup>/Lt Rolland byl předán americké straně 4. července 1951 na přechodu Rozvadov a druhý z dvojice, norský pilot Bjorn Johansen, požádal o návrat do své vlasti, kam se vrátil běžnou linkou Československých aerolinií. Po výměnách diplomatických nót, vyčíslení nákladů za uložení strojů a ubytování pilotů a jejich uhrazení byly oba letouny 5. července 1951 vráceny zpět do Německa. Ještě předtím je však detailně prohlédli a zdokumentovali čs. odborníci z letňanského Leteckého výzkumného ústavu. V depozitáři Leteckého muzea Vojenského historického ústavu je stále uložena servisní knížka jednoho z letounů, která byla do roku 2007 vystavena na výstavě Vysoká rudá zeď (v přístavku hangáru číslo 40).

Výcvik pilotů na proudové letouny MiG-15 ze sovětských dodávek, později i z licenční výroby v národním podniku Rudý Letov a od roku 1953 v národním podniku Středočeské strojírny ve Vodochodech, probíhal od června 1951 u Proudového výcvikového střediska letectva (VÚ 8044) v Mladé. Do záletu prvního letounu MiG-15 v srpnu 1953 ve Vodochodech byly všechny letouny MiG-15 z produkce Rudého Letova zalétávány ve Kbelích. Rudý Letov v té době sídlil na letňanském letišti a vyráběl pouze některé části draku MiG-15, zadní část trupu vyráběl národní podnik Aero ve Vysočanech a závěrečná montáž probíhala v objektech pozdějšího národního podniku Letecké opravy Kbely. Protože letňanské letiště neumožňovalo bezpečné zálety letounů MiG-15, byly letouny cestou kolem nynější zahrádkářské kolonie přetahovány na kbelské letiště, kde probíhal jejich zálet a přejímka zástupcem vojenské správy. Z kbelského letiště je pak vojenští piloti přelétávali jednotlivým leteckým útvarům.

S přibývajícími letouny MiG-15 byly postaveny další útvary, a proto bylo k 15. listopadu 1951 zřízeno v Praze velitelství 15. leteckého sboru. Jeho velitelský roj měl na kbelském letišti umístěno několik letounů MiG-15 a zřejmě i kurýrní letouny. V podřízenosti velitelství 15. leteckého sboru byla nejprve pouze 3. letecká divize, od roku 1952 pak také 1. a 5. letecké divize a Proudové výcvikové středisko letectva v Mladé, které bylo v lednu 1953 reorganizováno na 7. letecký školní pluk (VÚ 8010). V souvislosti s reorganizací Velitelství protiletadlové ochrany státního území (PLOSÚ) na Velitelství protivzdušné obrany státu (PVOS) k 1. listopadu 1954 bylo velitelství 15. leteckého sboru nejprve k 15. listopadu 1954 reorganizováno na velitelství 15. stíhacího leteckého sboru a následně k 1. březnu 1955 zrušeno. Velitelství protivzdušné obrany státu převzalo do své podřízenosti 1., 2. a 5. stíhací letecké divize. Veliteli 15. leteckého sboru a 15. stíhacího leteckého sboru byli podplukovník letectva Jaroslav Týkal (od 1. března 1952) a generálmajor Vladimír Hlavatý (od 16. června 1953 do 14. února 1955).

V roce 1952 byla u 1. leteckého dopravního pluku ve Kbelích zřízena 4. letka (kluzáková) s nákladními kluzáky Cybin C-25 a Jakovlev Jak-14, která měla sloužit pro dopravu výsadkářů s organickou výzbrojí na bojiště. Pro jejich vleč dostala 3. letka 1. leteckého dopravního pluku zřejmě v roce 1952 dva letouny Iljušin Il-12. V roce 1952 obdržel 1. letecký dopravní pluk pro dopravu výsadků a další dopravní úkoly ještě letouny Lisunov Li-2. K 1. listopadu 1954 byl název 1. leteckého dopravního pluku změněn na 1. dopravní letecký pluk (VÚ 2073). Od prosince 1954 do podzimu 1955 působil v Prešově pro potřeby výcviku 22. výsadkové brigády odloučený oddíl 1. dopravního leteckého pluku, který se skládal ze 3. a 4. letky.





*Letoun Avia S-199 se znaky příslušnosti JW-36 z výzbroje 2. letky 1. leteckého pluku.*



*Cvičný stíhací letoun MiG-15UTI (CS-102) se znaky příslušnosti MP-30 z výzbroje 1. letky 5. leteckého pluku. Stejný typ letounu používal také 8. letecký pluk ve Kbelích.*



*Letoun Republic F-84E-10-RE Thunderjet s/n 49-2244 s americkým označením FS-244 z výzbroje 526. stíhací bombardovací perutě 86. stíhacího bombardovacího křídla (526<sup>th</sup> Fighter Bomber Squadron 86<sup>th</sup> Fighter Bomber Wing) po přistání na kbelském letišti.*

V roce 1955 byly k 1. dopravnímu leteckému pluku dodány první letouny Il-14P a v květnu 1956 vrtulníky Mi-4. Vrtulníky převzala do stavu 4. letka – respektive 5. letka, neboť na letišti Kbely ještě existovala 4. (kluzáková) letka 1. dopravního leteckého pluku. V návaznosti na zavedení letounů Il-14 a vrtulníků Mi-4 byl 1. dopravní letecký pluk k 1. říjnu 1956 reorganizován na 1. dopravní výsadkový letecký pluk (VÚ 2073). V roce 1958 obdržel 1. dopravní výsadkový letecký pluk letouny Av-14T, později také Av-14-32 a Av-14-40 Super z licenční výroby Il-14 v Avii. Jejich dodávky umožnily v roce 1960 vyřadit z jeho výzbroje poslední letouny D-47, které byly prodány do Francie, a letouny Li-2, které převzala Fotoletecká skupina v Hradčanech, kde po úpravě sloužily jako fotogrammetrické. Ve dnech 17. až 30. srpna 1959 byl 1. dopravní výsadkový letecký pluk přemístěn do Prostějova, ale bez vrtulníků, které předal 50. spojovacímu leteckému pluku v Klecanech. Veliteli dopravního pluku v tomto období byli podplukovník letectva Josef Sucharda (od 28. března 1950), podplukovník Jaromír Novák (od 8. srpna 1953) a podplukovník Štefan Jurkovič (od 6. března 1957 do 24. října 1961).

Kromě výše uvedených útvarů působila ve Kbelích do roku 1951 i Fotoletecká skupina, jejíž historie byla popsána v předchozí kapitole. V roce 1952 ji na kbelském letišti doplnil 47. letecký zpravodajský pluk (VÚ 8863), který byl vytvořen z části původního 47. leteckého pluku (VÚ 8863). Větší část personálu 47. leteckého pluku s letouny C-3 přelétla 14. září 1951 z Brna na letiště Hradčany, kde posloužila jako základ 46. bombardovací letecké divize (VÚ 6806), zbytek personálu s letouny B-36 a několika K-65 a C-3AF byl shromážděn na letišti Kbely, kde se stal k 8. březnu 1952 základem „nového“ 47. leteckého zpravodajského pluku (VÚ 8863). Jeho veliteli byli kapitán letectva Jozef Končíř (od 8. března 1952; výkonem funkce byl však zřejmě pověřen nadporučík Antonín Elleder) a kapitán Emil Racko (od 29. října 1953 do 21. listopadu 1958). K 30. říjnu 1954 se 47. letecký zpravodajský pluk přesunul do Mladé.

V roce 1952 byla na letišti Kbely zřízena Týlová základna letectva (VÚ 8050), která sloužila pro uložení nadbytečných letounů – převážně bitevních Il-10 (B-33) a menšího počtu stíhacích strojů MiG-15 (S-102). Základnu tvořilo pouze 71 osob technického personálu a 78 osob strážního mužstva. V letech 1955 až 1957 pečovala také o vrtulové letouny Avia S-199/CS-199, ale zda je skladovala už ve Kbelích, nebo až v Prešově, kam se přesunula k 1. dubnu 1955, zůstává zatím neobjasněno.

V říjnu 1954 se do Kbel vrátil 8. letecký stíhací pluk s letouny MiG-15, MiG-15bis a MiG-15UTI (S-102, S-103 a CS-102), který byl podřízen velitelství 3. letecké divize (VÚ 8271) v Líních a sloužil v systému PVOS pro protivzdušnou obranu Prahy. Pravděpodobně v této souvislosti byl v předstihu mezi lety 1951 až 1953 upraven a rozšířen dráhový systém letiště. To bylo vybaveno paralelní pojízděcí dráhou se dvěma stojánkami na obou koncích a zároveň byla prodloužena vzletová a přistávací dráha směrem k Satalicím. Obě dráhy byly spojeny pěti spojovacími drahami.

K 1. listopadu 1954 došlo ke změnám názvu leteckých útvarů – například místo letecký stíhací pluk se používá název stíhací letecký pluk a obdobně je tomu i u divizí. V září 1958 byl 8. stíhací letecký pluk (VÚ 6354) předán z podřízenosti 3. stíhací letecké divize do podřízenosti 22. stíhací letecké divize (VÚ 7357) v Brně a v říjnu 1959 se přesunul do Mošnova. Veliteli 8. stíhacího leteckého pluku v době jeho působení ze Kbel byli major Miloslav Krejča (od roku 1953), kapitán Jan Jančík (od roku 1954) a major Valentín Palček (1955 až 1960).

Pro potřeby Velitelství letectva byla k 1. listopadu 1954 na letišti ve Kbelích také vytvořena Velitelská letka Velitelství letectva s dopravními, kurýrními i „bojovými“ letouny, které používali jeho funkcionáři pro kondiční létání. Skladba a počet letounů se za její existence měnily – kromě „osobního“ letounu MiG 17F generála Vosáhla měla například jeden D-47, dva Il-14, dva K-75, šest MiG-15bis, jeden Il-28, dva B-33 a dva CB-33. K 1. listopadu 1954 bylo rovněž přejmenováno Velitelství protiletadlové ochrany státního území na Velitelství protivzdušné obrany státu a k 1. březnu 1955, kdy bylo podřízeno náměstkovi ministra národní obrany pro PVOS a letectvo, vznikl ve Kbelích velitelský roj Velitelství PVOS. Jeho přímým předchůdcem byl velitelský roj 15. stíhacího leteckého sboru, od něhož převzal i letouny – například kurýrní K-60 (L-60 Brigadýr). Jména velitelů Velitelské letky Velitelství letectva a velitelského roje Velitelství PVOS se prozatím nepodařilo dohledat.

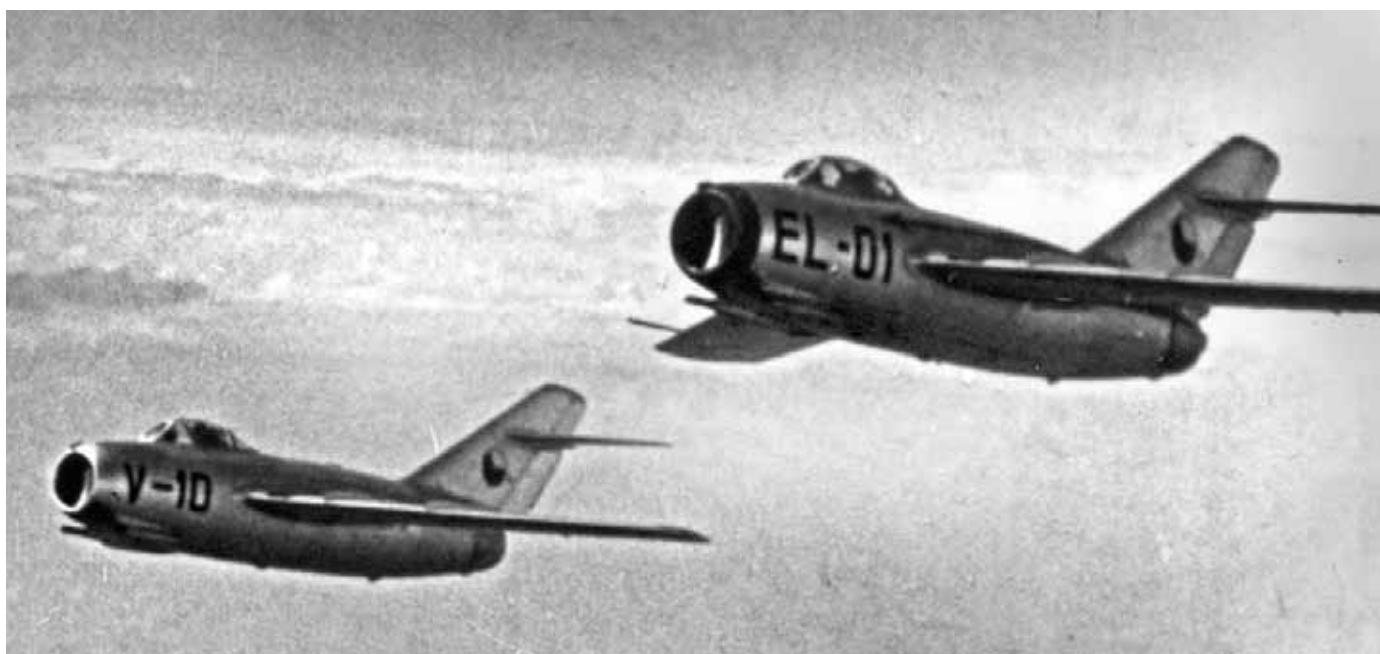
K 1. lednu 1957 bylo na základě Velitelství letectva a Velitelství PVOS vytvořeno Velitelství letectva a PVOS. Zřejmě v té době byl sloučen i velitelský roj Velitelství PVOS s Velitelskou letkou Velitelství letectva. Z té byl pak k 1. říjnu 1959 zřízen Letecký oddíl Velitelství letectva a PVOS, který dál působil na kbelském letišti a k 1. lednu 1960 disponoval sedmi letouny MiG-15bis, dvěma MiG-15 UTI, dvěma MiG-19S, jedním Il-28, pěti Il-14 a jedním L-200. Ve stejné době byly jeho tabulkové počty 90 důstojníků, 36 poddůstojníků z povolání a 113 vojáků v základní službě. Bohužel ani u Leteckého oddílu Velitelství letectva a PVOS se prozatím nepodařilo dohledat jména velitelů, ale podle některých náznaků jím byl kapitán (později major) Josef Vintrlík.

K 1. říjnu 1960 bylo zřízeno velitelství 7. armády PVOS a letectva. Ke stejnému datu byl reorganizován Letecký oddíl Velitelství letectva a PVOS na 7. letecký oddíl v podřízenosti velitelství 7. armády PVOS a letectva. Od 1. září 1961 byl 7. letecký oddíl (VÚ 5957) nově podřízen náměstkovi ministra národní obrany pro letectvo a PVOS. Změna souvisela se zřízením velitelství 1. samostatného smíšeného leteckého sboru v Hradci Králové (od roku 1962 10. letecká armáda), kterým bylo vytvořeno samostatné frontové letectvo a samostatné stíhací letectvo PVOS – 7. armáda PVOS.





Letoun Republic F-84E-10-RE Thunderjet s/n 49-2273 s americkým označením FS-273 z výzbroje 526. stíhací bombardovací perutě 86. stíhacího bombardovacího křídla (526<sup>th</sup> Fighter Bomber Squadron 86<sup>th</sup> Fighter Bomber Wing) po přistání na kbelském letišti. V pozadí jsou patrné (zleva) hangár Wagner, dnes terminál 24. základny dopravního letectva a původní civilní hangár číslo 2 a 1.



Vzácný letový snímek stíhacího letounu MiG-15 (S-102) se znaky příslušnosti EL-01 z výzbroje velitelského roje 15. stíhacího leteckého sboru ve Kbelském a MiG-15 (S-102) se znaky příslušnosti V-10 z početního stavu Leteckého výzkumného ústavu.

Do podřízenosti 7. armády PVOS byl 7. letecký oddíl opět převzat k 1. září 1965, 1. září 1967 bylo jeho krycí číslo změněno na VÚ 8591 a k 1. listopadu 1969 byl zrušen. Výzbroj oddílu se postupně měnila a v závěru své existence disponoval dopravními letouny Il-14, spojovacími letouny L-200 a od roku 1967 také dopravními letouny An-24B. Velitelem jak Leteckého oddílu Velitelství letectva a PVOS, tak i 7. leteckého oddílu byl až do jejich zrušení podplukovník Josef Vintrlík.

V květnu 1963 se z Klecan do Kbel přesunul 50. spojovací letecký pluk (VÚ 8041), který sloužil hlavně pro spojovací a kurýrní úkoly v rámci Velitelství letectva a PVOS. V době příchodu do Kbel disponoval dvěma letkami středních vrtulníků Mi-4 a dvěma letkami malých vrtulníků Mi-1. Těsně před 21. srpem 1968 se 50. spojovací letecký pluk přesunul i s technikou na polní letiště u Mladé Boleslavi, kde se měl zúčastnit letecko-taktického cvičení. Kromě něj zde byl od 20. srpna 1968 i další účastník cvičení, a to 12. vrtulníkový pluk z Olomouce-Neředína. V tomto období 50. spojovací leteckému pluku veleli podplukovník Eduard Beneš (1956–1966) a major Ivan Adam (1966–1971). Historie 50. spojovacího leteckého pluku a 7. leteckého oddílu pokračuje i v další části publikace, která pojednává o letech 1969 až 1989.

Důležitou roli hrálo kbelské letiště i v plánu operace Dunaj, neboť na něm měl být vysazen sovětský 119. výsadkový pluk ze sestavy 7. gardové výsadkové divize. Kvůli zahájené rekonstrukci kbelské dráhy se však tento záměr neuskutečnil a 119. výsadkový pluk byl vysazen na továrním letišti národního podniku Středočeské strojírny ve Vodochodech. Z důvodu rekonstrukce stály totiž na kbelské dráze stavební stroje, které zabránily přistání transportních letounů An-12 s výsadkáři. Zda tam byly jen shodou náhod, nebo na něčí popud se nepodařilo ověřit. Kbelské letiště tak zřejmě obsadily během 21. srpna 1968 pozemní útvary sovětské 20. gardové vševojskové armády, které při operaci Dunaj přišly ze severozápadního směru (tj. z území Německé demokratické republiky). Hlavním úkolem 20. gardové vševojskové armády bylo obsadit strategické objekty ve středních a jižních Čechách a její velitelství sídlilo v Praze. Zda je později na kbelském letišti vystřídal jednotky bulharského 22. motostřeleckého pluku, obdobně jako ve Vodochodech, a dokdy bylo kbelské letiště blokováno, se nepodařilo zjistit.



*Dopravní letoun Lisunov Li-2 v péči pozemního personálu.*





*V době nástupu dopravních letounů Lisunov Li-2 dosluhovaly u 1. dopravního leteckého pluku zastaralé dopravní letouny Junkers Ju 52/3m (D-7).*

*Kurýrní letoun Fieseler Fi 156 (K-65) v sanitní úpravě, pravděpodobně z výzbroje 1. dopravního leteckého pluku, předváděný v padesátých letech minulého století o leteckém dni na ružyňském letišti.*





*Vrtulník Mi-4 se znaky příslušnosti D-56 z výzbroje 1. dopravního vísadkového leteckého pluku dne 2. září 1956 na leteckém dni v Praze-Ruzyni. Do prostoru bojové činnosti vísadkářů z něj kapitán Jiří Zahradka a kapitán Bohumil Rejhon vysadili kanon PTK-57 s obsluhou.*



*Vrtulník Mi-4 se znaky příslušnosti D-55 z výzbroje 1. dopravního vísadkového leteckého pluku.*





*Vrtulník Mi-1 s evidenčním číslem 0002 během letu.*



*Vrtulník HC-2 se znaky příslušnosti RA-05 z výzbroje velitelského roje 50. spojovacího leteckého pluku během zkoušek v Klecanech.*



Aero C-3AF  
z výzbroje 47. leteckého pluku.



Skupina letounů Avia B-33/CB-33 (Il-10) z výzbroje 28. leteckého pluku. O stejné typy letounů pečovala také Týlová základna letectva.



První sériový dopravní letoun Avia Av-14-18 (Il-14) s výrobním číslem 601101 a znaky příslušnosti V-18 během zkoušek v Leteckém výzkumném ústavu. Stejný typ letounu používal i 7. letecký oddíl.





*Výsadkář opustil kurýrní letoun Fieseler Fi 156 (K-65) se znaky příslušnosti L-06 z výzbroje Velitelské letky Velitelství letectva.*



*Prototyp cvičného letounu Tom-8. V hangáru je vidět vrtulník Mi-4 s evidenčním číslem 5153 z výzbroje 50. spojovacího leteckého pluku.*



*Vrtulník Mi-4 z výbroje 50. spojovacího leteckého pluku při hašení požáru v michelské plynárně 6. ledna 1961.*



*Vrtulník Mi-4 s evidenčním číslem 5153 z výbroje 50. spojovacího leteckého pluku.*





*Spojovací letoun L-200A s výrobním číslem 170102 a evidenčním číslem 0102. Letoun používal 7. letecký oddíl, ale zřejmě také 50. spojovací letecký pluk.*



*Dopravní letoun An-24B z výzbroje 7. leteckého oddílu ve Kbelích.*



Vrtulník Mi-4 s evidenčním číslem 8145 z výzbroje 7. leteckého oddílu na kbelském letišti.



Vrtulník Mi-8P s evidenčním číslem 0210 z výzbroje 7. leteckého oddílu na kbelském letišti.





*Dopravní letoun Avia Av-14-32A salon (Il-14) s výrobním číslem 911109 a evidenčním číslem 1109, který používal jak 7. letecký oddíl, tak i 50. spojovací letecký pluk. V pozadí je vidět původní civilní hangár číslo 1 se starou řídicí věží.*



*Dopravní letoun Avia Av-14 salon (Il-14) s výrobním číslem 015101 a evidenčním číslem 5101 před řídicí věží kbelského letiště.*



*Dopravní letoun Avia Av-14 salon (Il-14) s výrobním číslem 015101 a evidenčním číslem 5101 na ploše kbelského letiště. Vpravo v pozadí je vidět muzejní dopravní letoun Tu-104A s výrobním číslem 76600503 a poznávací značkou OK-LDA.*

## Letištní a týlové zabezpečení

K 1. lednu 1951 vznikla reorganizací Letecké základny 1 (VÚ 9450) ve Kbelích 1. letecká základna (VÚ 9450). Jejím velitelem byl plukovník letectva František Sklenář a zabezpečovala 1. letecký pluk (VÚ 8514) a Cvičnou letku 1 (VÚ 6993). Při reorganizaci týlu na letištní prapory v březnu 1951 byl z podstaty 1. letecké základny (VÚ 9450) ve Kbelích zřízen 1. letištní prapor (VÚ 9450), jehož velitelem byl i nadále plukovník letectva František Sklenář. Když byl 1. letecký pluk (VÚ 8514) z důvodu přezbrojení na letouny MiG-15 v červnu 1951 přemístěn do Mladé, následoval jej tam také 1. letištní prapor (VÚ 9450).



Údržba motoru M-211 (Jumo 211) na letounu Avia S-199. Zajímavostí jsou zpevňovací plechové rošty pod koly podvozku.



V souvislosti s přemístěním 1. leteckého pluku, 8. leteckého pluku a velitelství 3. letecké divize do Kbel se stala situace v zajištění všech útvarů na letišti neúnosnou, a proto zde byla v předstihu k 1. prosinci 1950 pro zabezpečení činnosti 1. leteckého dopravního pluku zřízena 5. letecká základna. Jejím velitelem se stal podplukovník letectva Augustin Žáček. Při reorganizaci týlu byl v březnu 1951 z 5. letecké základny ve Kbelích zřízen 5. letištní prapor (VÚ 5951), který opět zabezpečoval činnost 1. leteckého dopravního pluku. Letištnímu praporu zpočátku zase velel podplukovník letectva Augustin Žáček a ve Kbelích působil až do podzimu 1959, kdy byl přemístěn do Prešova.

K 1. prosinci 1952 vznikl ve Kbelích 31. letištní prapor (VÚ 9687). Ten byl určen pro týlové zabezpečení 47. leteckého zpravodajského pluku, který zabezpečoval až do 30. října 1954, kdy byl již jako 47. průzkumný letecký pluk přesunut do Mladé. Do Kbel byl místo něj přemístěn 8. letecký stíhací pluk z Líní. Pro jeho týlové zabezpečení sloužil 31. letištní prapor až do 5. října 1959, kdy byly oba útvary přesunuty do Mošnova. Prvním velitelem 31. letištního praporu byl zřejmě major Sosenka (v tomto a několika dalších případech se opět nepodařilo získat křestní jména velitelů).

Pokud jde o Letecký oddíl Velitelství letectva a PVOS, respektive 7. letecký oddíl, není zatím známo, jakým způsobem byl až do roku 1963 zabezpečován.

Kvůli týlovému zabezpečení 50. spojovacího leteckého pluku byl do Kbel v dubnu 1963 přesunut 8. letištní prapor (VÚ 8148). Ten zřejmě zabezpečoval i 7. letecký oddíl. Veliteli 8. letištního praporu byli podplukovník Koiš, podplukovník ing. Miloslav Zika a podplukovník Slavomír Akman – období, odkdy dokdy praporu veleli, se zatím nepodařilo spolehlivě zjistit, je však pravděpodobné, že někteří z nich veleli 8. letištnímu praporu i později. Ve Kbelích působil 8. letištní prapor také po roce 1968, a tak jeho historie pokračuje v příslušné kapitole.



*Pohled do kabiny kurýrního letounu Aero Ae-45 (K-75) z výzbroje 1. dopravního leteckého pluku ve Kbelích. V pozadí jsou vidět pravděpodobně letouny Douglas C-47 (D-47).*



*Ukázková  
předstartovní  
příprava pilotů  
jednoho ze stíhacích  
leteckých pluků.*

*Celkový (letecký) pohled na kbelské letiště v roce 1951. V horní části snímku je nad kbelským letištěm vidět letánské letiště, které využíval jak Výzkumný a zkušební letecký ústav, tak i národní podnik Letecké opravy Kbely. Vpravo nahoře je patrné tovární letiště firmy Avia v Rakovicích.*







*Celkový (letecký) pohled na kbelské letiště v roce 1953. Stejně jako na předchozím snímku je i zde znatelné letánské letiště s budovami Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu a národního podniku Letecké opravy Kbely. Dobře je vidět také souběžná pojižděcí dráha postavená právě mezi lety 1951 až 1953.*



Celkový (letecký) pohled na kbelské letiště v roce 1963. Na ploše letiště jsou znatelné letouny Li-2, Av-14 a Il-28. Na levém okraji snímku je patrný hloubětínský kruhový objezd, v jehož středu byla konečná zastávka tramvají. Nad ním je vidět původní dělnická kolonie nazývaná ína, která byla zrušena v sedmdesátých letech minulého století. Kruhový objezd byl v osmdesátých letech nahrazen světelnou křižovatkou.





*Nástup jednoho z kbelských útvarů před hangárem Wagner.*



*Údržba motoru AŠ-82V vrtulníku Mi-4 na kbelském letišti.*



*Pozemní personál před vrtulníkem Mi-1.*



*Údržba motoru AI-26V vrtulníku Mi-1.*

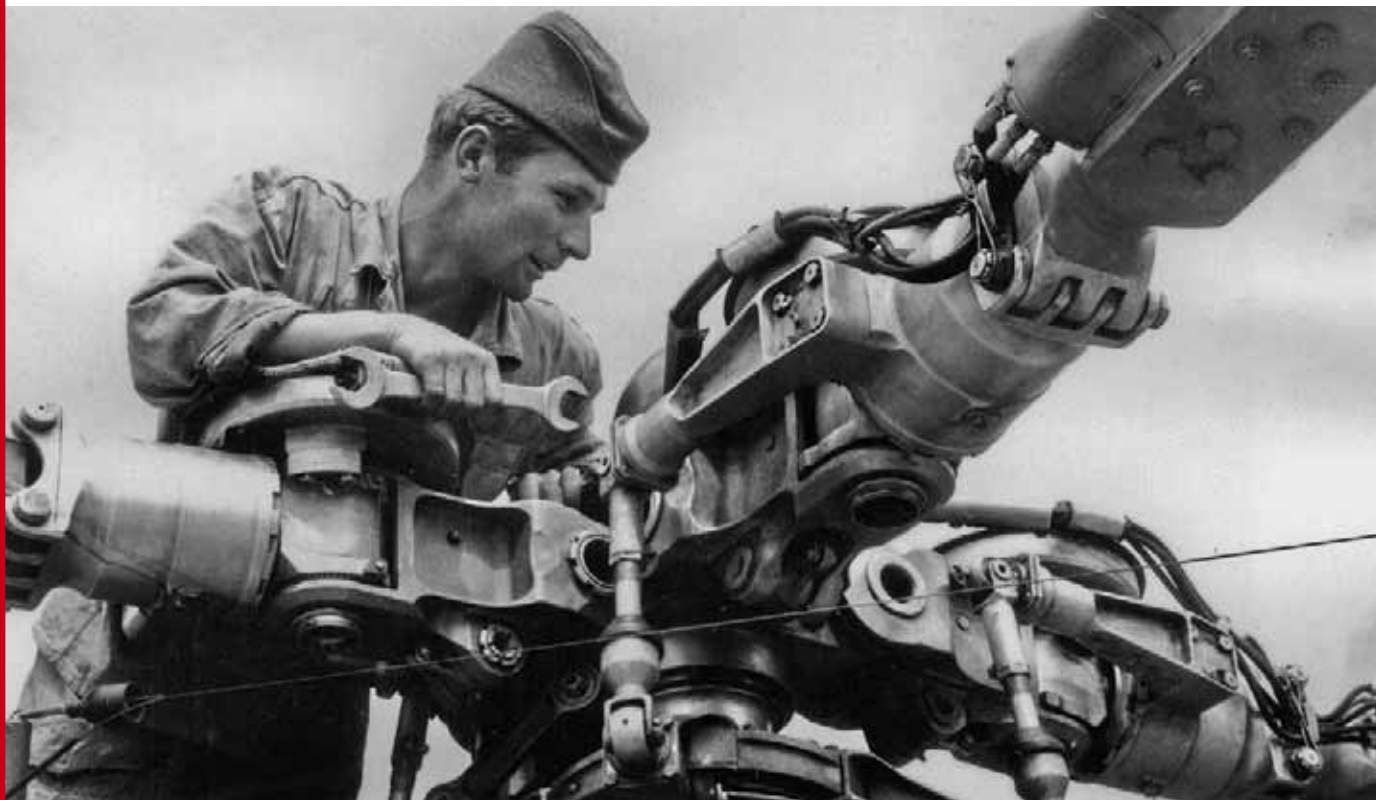




*Vrtulníky Mi-1 z výzbroje 50. spojovacího leteckého pluku na polním letišti.*



*Mechanici při údržbě vrtulníku Mi-1.*



*Mechanik při práci na rotorové hlavě vrtulníku Mi-4.*



*Údržba vrtulníku Mi-8T.*



## Spojovací a radiotechnické zabezpečení

V roce 1947 byly pro zabezpečení spojení v rámci I., III. a IV. leteckého sboru zřízeny spojovací letky a k 1. říjnu 1948 byly zařazeny do sestavy leteckých okruhů. V roce 1949 byl na základě Spojovací letky 1 zřízen Letecký spojovací pluk 1, jehož úkolem bylo zajišťovat spojení a radarové naváděcí služby pro vyšší velitelství. V roce 1950 se ze sestavy leteckých spojovacích pluků osamostatnila letecká operační střediska, která měla pomocí radarové sítě zabezpečit v přiděleném prostoru jeho střežení, sledování letového provozu a navádění letadel a udržovat trvalé radiové spojení s leteckými útvary. Od roku 1957 bylo Velitelství letectva sloučeno s Velitelstvím PVOS na Velitelství letectva a PVOS.

V roce 1958 se 1. letecký spojovací pluk (VÚ 8875) přesunul do Kbel a zabezpečoval spojení v rámci Velitelství letectva a PVOS. Od roku 1960 krátkodobě náležel do sestavy 7. armády PVOS a letectva, ale již v roce 1961 přešel do podřízenosti 1. samostatného smíšeného leteckého sboru, který byl v roce 1962 reorganizován na 10. leteckou armádu. Při této příležitosti byl 1. letecký spojovací pluk reorganizován na 10. spojovací pluk (VÚ 5936) a v roce 1963 se přesunul do Klecan.

Útvary Leteckého operačního střediska 1 (VÚ 1115) byly rozmístěny ve středních a západních Čechách a jeho operační sál s velitelskou rotou se nacházel na letišti Kbely. Hlavní radarová ústředna byla vybudována na kopci Praha v Brdech a radiodružstva spojovací čtyři hlavní radarové ústředny se nacházela v Plzni, Karlových Varech, Mariánských Lázních, Staňkově, Klatovech, Strakonících a Českých Budějovicích. Velitelem Leteckého operačního střediska 1 byl major letectva Jaroslav Mach. K 15. prosinci 1952 byla letecká operační střediska v čs. armádě zrušena a od 1. ledna 1953 jejich úkoly převzaly rotý leteckých zabezpečovacích prostředků (rotý LZP) a radiotechnické čtyři letecké zabezpečovací služby (radiotechnické čtyři LZS). Radiotechnické čtyři letecké zabezpečovací služby se podle stupně vybavení letišť dále dělily na tři třídy – I., II. a III.

Pro zabezpečení 1. leteckého dopravního pluku byla v podřízenosti 5. letištního praporu ve Kbelích k 1. lednu 1953 zřízena 13. radiotechnická četa letecké zabezpečovací služby I. třídy. Ta byla ještě během roku 1953 reorganizována na 47. rotu leteckých zabezpečovacích prostředků (VÚ 1607), která byla k 1. říjnu 1957 opět reorganizována na 47. rotu pozemního zabezpečení navigace (VÚ 1607) a poté k 1. říjnu 1958 na 47. prapor pozemního zabezpečení navigace (VÚ 1607). Známými veliteli posledních dvou uvedených útvarů jsou nadporučík Otrocký, major Dobiáš a podplukovník Čik. Oba útvary zabezpečovaly kromě 1. leteckého dopravního pluku také Velitelskou letku Velitelství letectva a Letecký oddíl Velitelství letectva a PVOS, respektive 7. letecký oddíl. K 1. září 1963 byl 47. prapor pozemního zabezpečení navigace reorganizován na 47. prapor radiotechnického zabezpečení (VÚ 1607).

V květnu 1963 byl do Kbel přemístěn 50. spojovací letecký pluk a s ním i jeho zabezpečovací útvary 8. letištní prapor a 16. prapor pozemního zabezpečení navigace (VÚ 1729), který byl k 1. září 1963 reorganizován na 16. prapor radiotechnického zabezpečení (VÚ 1729). Také historie výše uvedených praporů radiotechnického zabezpečení – 47. praporu radiotechnického zabezpečení a 16. praporu radiotechnického zabezpečení – přesahuje do dalšího období.



Odstavený přístrojový přívěs RSP-6.

## Opravy a výzkum

V roce 1963 byly ve Kbelích zřízeny 10. armádní spojovací dílny, které byly v roce 1966 reorganizovány na 10. armádní dílny spojovacího a radiotechnického zabezpečení (10. armádní spojovací a RTZ dílny) a ty pak znovu v roce následujícím na 10. armádní opravnu spojovacího a radiotechnického zabezpečení (10. armádní spojovací a RTZ opravna) ve Kbelích. Jejím hlavním úkolem bylo zabezpečit opravy a ošetřování techniky spojovacího a radiotechnického zabezpečení 10. letecké armády. V letech 1982 a 1983 byla 10. armádní opravna spojovacího a radiotechnického zabezpečení (10. armádní spojovací a RTZ opravna) přemístěna do Olomouce.

Ve druhé polovině padesátých let vojenské letectvo pocítovalo nedostatek výzkumné a vývojové kapacity, který vznikl přechodem Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu do civilního sektoru. K 1. říjnu 1957 bylo proto na letišti Kbely zřízeno Zkušební a zlepšovatelské středisko letectva podřízené náměstkovi ministra národní obrany pro letectvo a PVOS, jež bylo k 1. říjnu 1960 přejmenováno na Výzkumné a zkušební středisko 031 (VZS 031). Součástí střediska byl i letecký zkušební oddíl, který prováděl vlastní letovou zkušební činnost. Letecký zkušební oddíl byl pak v průběhu let reorganizován na Letecké zkušební pracoviště a Výzkumné a zkušební středisko 031 bylo k 1. listopadu 1977 přejmenováno na Výzkumný ústav letectva 030.

K 30. červenci 1958 byla z 1. leteckého spojovacího pluku (VÚ 8875) v Havlíčkově Brodu vyčleněna Letecká spojovací základna (VÚ 4333) a během srpna 1958 se přestěhovala na kbelské letiště, kde byla umístěna ve skladu vybudovaném za druhé světové války Němci. Základna byla podřízena Velitelství letectva a PVOS – oddělení spojení a pozemního zabezpečení navigace, jejím velitelem byl major Adam Kos a byla určena k podpoře útvarů radiotechnického zabezpečení letectva a PVOS v oblasti elektrotechnických a radiotechnických systémů. Dnem 1. října 1960 byla Letecká spojovací základna reorganizována na 2. spojovací základnu (VÚ 4333) ve Kbelích a podřízena nově postavenému velitelství 7. armády PVOS a letectva, od 1. září 1961 velitelství 7. armády PVOS. Náplň činnosti základny zůstala stejná. Základna rovněž spolupracovala s leteckými opravami ve Kbelích (LOK), Malešicích (LOM), Trenčíně (LOT) a Banské Bystrici (LOBB) i s Výzkumným a zkušebním střediskem 031. Do jeho struktury byla nakonec v roce 1963 začleněna jako úsek radiotechnického zabezpečení.

Okupace a následné „dočasné“ umístění jednotek Střední skupiny sovětských vojsk v Československu měly pak také vliv na reorganizaci a rušení leteckých jednotek v roce 1969.



*Na kbelském letišti byly také zalétávány, zkoušeny a uváděny do provozu letouny MiG-15SB upravované počátkem šedesátých let minulého století v národním podniku Letecké opravy Kbely.*





*Pracovníci Výzkumného a zkušebního střediska 031 během zkoušek v srpnu 1961 připravují pomocné startovací rakety SRP-1 k zavěšení na letoun MiG-15SB s výrobním číslem 231947 a evidenčním číslem 1947.*

*Letoun MiG-15SB s výrobním číslem 231947 a evidenčním číslem 1947 během zkoušek ve Výzkumném a zkušebním středisku 031 v srpnu 1961.*





*Letoun MiG-15T s výrobním číslem 141306 a znaky příslušnosti V-15 během zkoušek v Leteckém výzkumném ústavu. Pro vlek vlečných terčů upravoval v šedesátých letech minulého století letouny MiG-15 národní podnik Letecké opravy Kbely.*

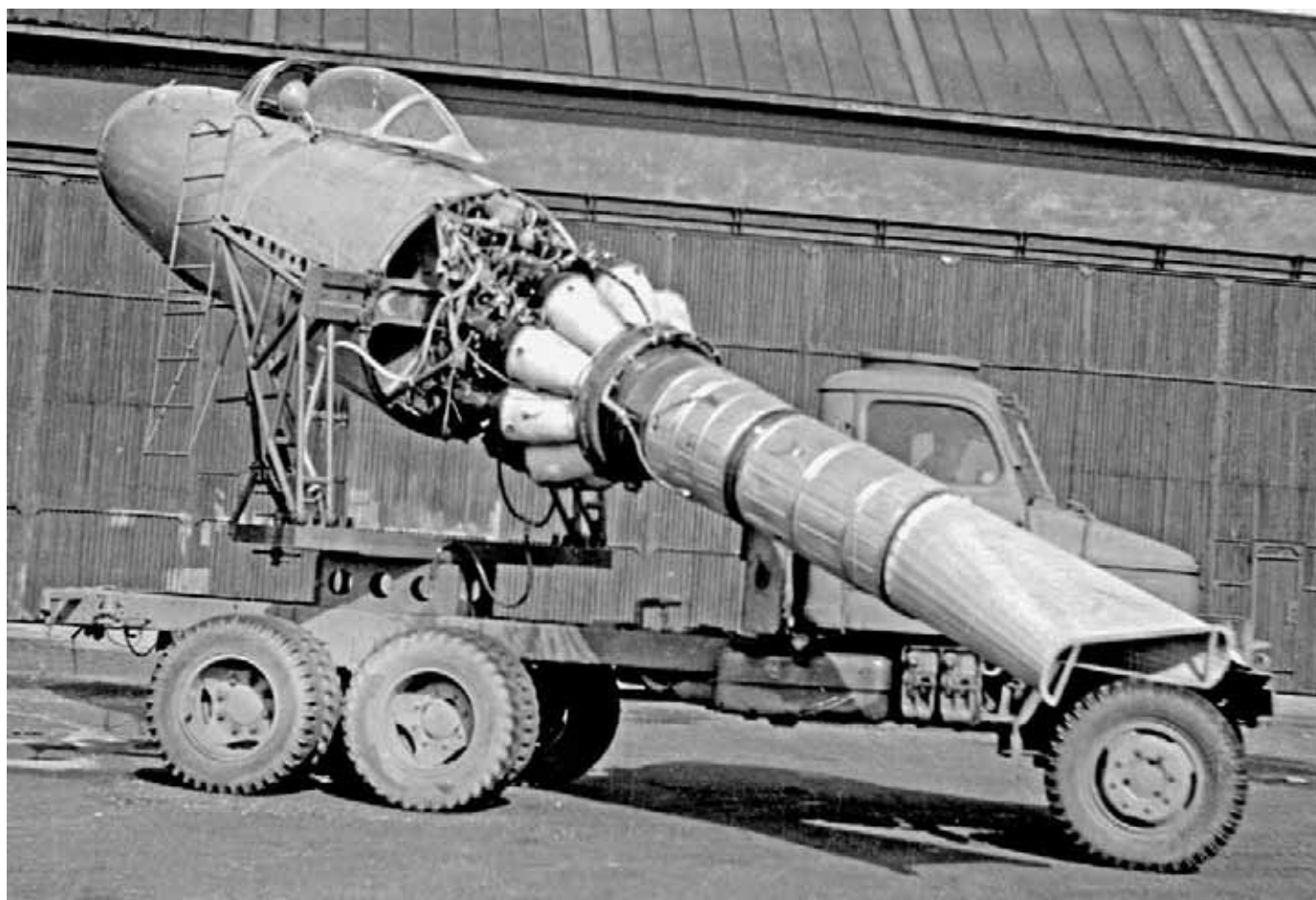


*Průzkumný letoun MiG-15bisR připravený před hangárem národního podniku Letecké opravy Kbely k záletu. Letouny MiG-15bis upravoval na průzkumnou verzi MiG-15bisR národní podnik Letecké opravy Kbely počátkem šedesátých let minulého století. (Fotografie z archivu Leteckých oprav Malešice Praha, s. p.)*





*Dopravní letoun Avia Av-14T (Il-14) s výrobním číslem 813109 a evidenčním číslem 3109 z licenční výroby v Avii, který byl počátkem šedesátých let minulého století přestavěn v národním podniku Letecké opravy Kbely na radiotechnickou verzi Il-14RT. Byl používán k radiotechnickému průzkumu u 10. protiradiotechnického leteckého oddílu.*



*Vyřazený stíhací letoun MiG-15 upravený v národním podniku Letecké opravy Kbely na zařízení k odstraňování sněhu z letištních ploch. Zařízení mělo název OZ-64 a bylo postaveno na podvozku nákladního automobilu Praga V3S. (Fotografie z archivu Leteckých oprav Malešice Praha, s. p.)*









# STAGNACE 1969–1989

Větší část intervenčních vojsk z operace Dunaj byla postupně z Československa stahována a 16. října 1968 byla podepsána dohoda mezi ČSSR a SSSR o dočasném pobytu sovětských vojsk na našem území. Nově vytvořená Střední skupina sovětských vojsk zahrnovala vedle pozemních svazků také 131. smíšenou leteckou divizi „Novgorodskou“. Kromě třiceti tří stálých posádek, tří nemocnic, devatenácti skladů, šesti skladů státních hmotných rezerv a pěti výcvikových prostorů okupovaly jednotky Střední skupiny sovětských vojsk i letiště Mladá, Hradčany, Olomouc a Sliač. Letiště pochopitelně obsadily útvary 131. smíšené letecké divize – konkrétně: velitelství 131. smíšené letecké divize a 114. stíhací letecký pluk byly v Milovicích, 236. stíhací bombardovací letecký pluk v Hradčanech, 238. vrtulníkový pluk na Sliači a 490. vrtulníkový pluk v Olomouci.

Toto období – tj. léta 1969 až 1989 – je charakteristické tím, že během něj docházelo u leteckých útvarů jen k drobným změnám v organizaci a umístění nebo k přezbrojení na novou techniku. Počet jednotlivých leteckých útvarů se prakticky neměnil až do 31. července 1989, kdy byl zrušen 4. stíhací letecký pluk v Pardubicích.

Na Mezinárodní den studentstva 17. listopadu 1989 byla svolána na pražský Albertov studentská manifestace k uctění památky Jana Opletala. Odtud pokračovala na Vyšehrad a dál do centra Prahy. Na Perštýně studentům příslušníci Veřejné bezpečnosti zatarasili cestu a na Národní třídě je surově zbili. Tato událost odstartovala poměrně rychlý vývoj, který následně vedl k politickým změnám.



## Vyšší velitelství a bojové útvary

Československé letecké útvary musely být po srpnu 1968 přemístěny na jiná letiště nebo byly úplně zrušeny. To se týkalo i 311. vrtulníkového roje (VÚ 6320), který byl zřízen v roce 1964 v Luštěnicích pro potřeby 311. těžké dělostřelecké brigády se třemi oddíly raket R-170 (8K11) SCUD A. Pro kurýrní a spojovací úkoly a zřejmě také pro dopravu bojových hlavic pro rakety disponoval vrtulníky Mi-1 a Mi-4. Na podzim 1968 byl 311. vrtulníkový roj přemístěn na kbelské letiště, odkud působil až do svého zrušení v srpnu 1974. Velitelem 311. vrtulníkového roje byl zřejmě po celou dobu jeho existence major František Šíp.

Kromě 311. vrtulníkového roje působily na přelomu let 1968 a 1969 na kbelském letišti také 7. letecký oddíl (VÚ 8591) a 50. spojovací letecký pluk. Z důvodu částečné redukce letectva a v neposlední řadě i kvůli politickým čistkám byl 7. letecký oddíl zrušen k 1. listopadu 1969 a jeho úkoly a techniku převzal 50. spojovací letecký pluk, který byl v předstihu v září 1969 také reorganizován. Poté pluk disponoval smíšenou dopravní letkou se čtyřmi letouny An-24, čtyřmi letouny L-200 a třemi vrtulníky Mi-8, dopravní letkou s šesti letouny Il-14, vrtulníkovou letkou se šestnácti vrtulníky Mi-4 a vrtulníkovou letkou se šestnácti vrtulníky Mi-1. V roce 1971 byl do jeho stavu zařazen proudový dopravní letoun Tu-134A a v roce 1972 další dva dopravní letouny An-24B. V tomto období 50. spojovacímu leteckému pluku veleli major Ivan Adam (od roku 1966) a plukovník ing. Josef Mošna (od roku 1971 až do zrušení).

V srpnu 1974 byl zrušen 311. vrtulníkový roj a 50. spojovací letecký pluk je reorganizován na 3. dopravní letecký pluk (VÚ 7087) podřízený náčelníkovi letectva a vojsk PVOS – zástupci ministra národní obrany. Leteckou techniku 3. dopravní letecký pluk v podstatě převzal od 50. spojovacího leteckého pluku, a tak její skladba v počátečním období zůstala stejná. V roce 1976 obdržel letouny Jak-40 od Leteckého oddílu Ministerstva vnitra a od roku 1982 úkoly letounů Il-14 přebíraly dopravní letouny Let L-410UVP v salonním provedení. Veliteli 3. dopravního leteckého pluku byli v letech 1974 až 1985 plukovník ing. Josef Mošna (od srpna 1974), plukovník ing. Antonín Kodejš (od roku 1978) a plukovník Metoděj Krahulec (od února 1985 do října 1985).

K 31. říjnu 1985 došlo na kbelském letišti k další reorganizaci: byly zrušeny 3. dopravní letecký pluk, 8. letištní prapor i 16. prapor radiotechnického zabezpečení a k 1. listopadu 1985 je z jejich podstaty vytvořen Dopravní letecký pluk Ministerstva národní obrany (VÚ 3300). Tím bylo letištní a radiotechnické zabezpečení začleněno do rámce Dopravního leteckého pluku Ministerstva národní obrany, jehož úkolem byla opět zejména letecká přeprava funkcionářů MNO. K tomu sloužily dopravní letouny An-24, Tu-134A, Let L-410UVP a vrtulníky Mi-8S. K 31. prosinci 1986 je název pluku změněn na Dopravní letecký pluk Federálního ministerstva národní obrany (VÚ 3300), ale úkoly a skladba letecké techniky zůstávají stejné. K 1. prosinci 1986 byla u Dopravního leteckého pluku Federálního ministerstva národní obrany ve Kbelích zřízena Letka zvláštního určení pro přepravu zahraničních zbrojních inspektorů, která pro tento účel disponovala vrtulníkem Mi-8S a dopravním letounem Let L-410UVP-E. Velitelem pluků (DLP MNO a DLP FMNO) byl po celou dobu jejich existence plukovník Metoděj Krahulec. K 31. prosinci 1989 byl Dopravní letecký pluk Federálního ministerstva národní obrany zrušen a na jeho základě znovu vzniká 3. dopravní letecký pluk Federálního ministerstva národní obrany.





*Vrtulník Mi-1M s výrobním číslem 05001 a evidenčním číslem 5001 pocházející pravděpodobně z výzbroje 7. leteckého oddílu. Stejný typ vrtulníku ovšem používal také 311. vrtulníkový roj.*

*Vrtulník Mi-4 s evidenčním číslem 1150, který patřil pravděpodobně do výzbroje 51. vrtulníkového pluku v Prostějově. Stejný typ vrtulníku používal také 311. vrtulníkový roj.*





*Doplňování pohonných hmot z cisternového automobilu Tatra T-138CL do vrtulníku Mi-8T, který byl pravděpodobně z výzbroje 51. vrtulníkového pluku v Prostějově. Stejný typ vrtulníku používal také 50. spojovací letecký pluk.*



*Posádka vrtulníku Mi-8T, pravděpodobně z výzbroje 51. vrtulníkového pluku v Prostějově. Stejný typ vrtulníku používal také 50. spojovací letecký pluk.*

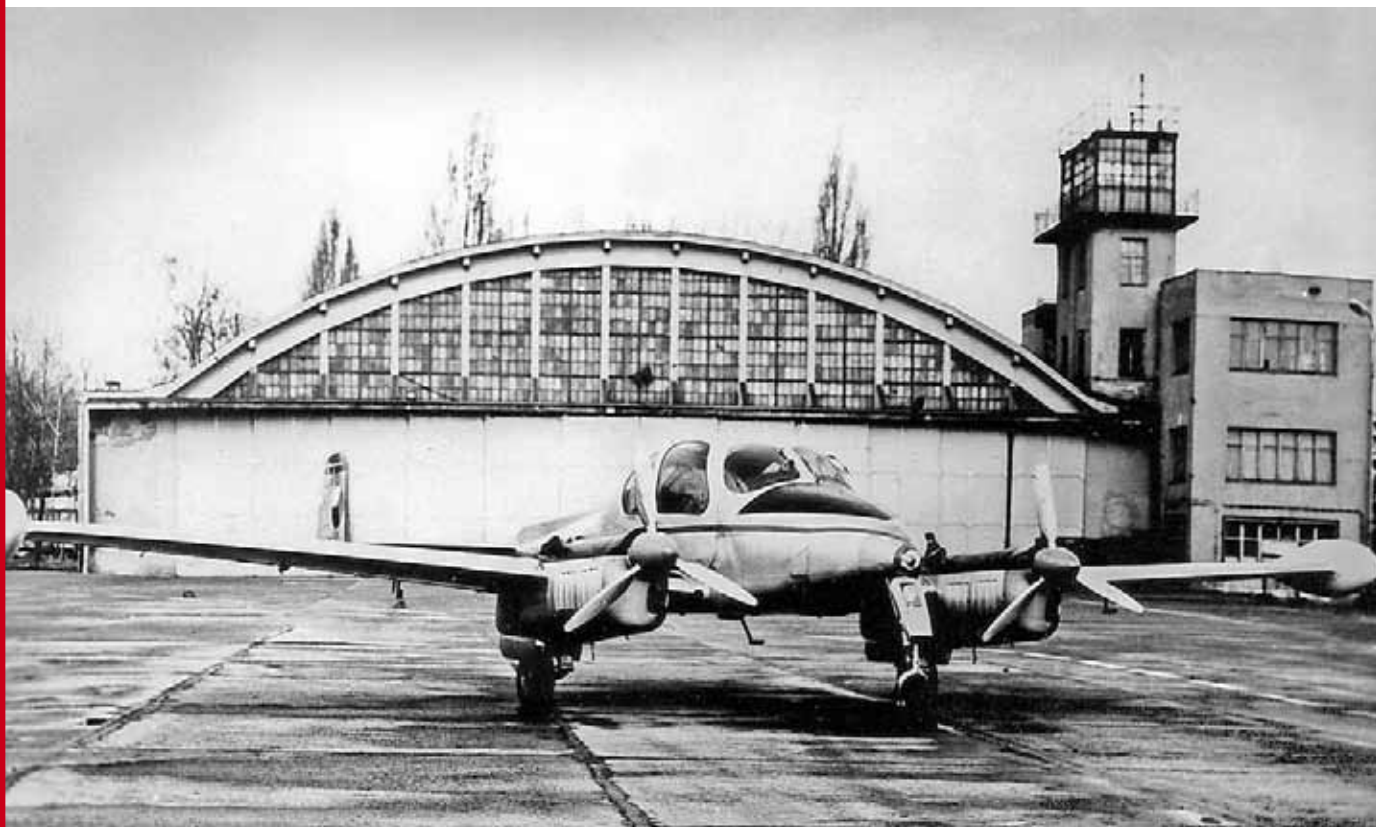




*Dva dopravní letouny An-24B z výzbroje 50. spojovacího leteckého pluku na stojánce kbelského letiště. V popředí stojí letoun An-24B s výrobním číslem 77302903 a evidenčním číslem 2903, který postupně létal u 7. leteckého oddílu, 50. spojovacího leteckého pluku a 3. dopravního leteckého pluku. V souvislosti s rozdělením Československa byl koncem roku 1992 předán Armádě Slovenské republiky a jeho stopa mizí ve Venezuele u soukromého dopravce, kde létal s poznávací značkou YV-2726P.*



*Dopravní letoun Tupolev Tu-134A s výrobním číslem 1351407 a evidenčním číslem 1407, který létal u 50. spojovacího leteckého pluku a 3. dopravního leteckého pluku. Po roce 1996 byl prodán do Ruska, kde létal u leteckých společností Techavia a Kolavia s poznávacími značkami EW-65861 a RA-65861.*



*Spojovací letoun L-200D s výrobním číslem 171125 a evidenčním číslem 1125 před původním civilním hangárem číslo 1. Letoun postupně létal u 7. leteckého oddílu, 50. spojovacího leteckého pluku a 3. dopravního leteckého pluku. V roce 1975 byl vyřazen z výzbroje 3. dopravního leteckého pluku a v současnosti je vystaven v expozici Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.*



*Dopravní letoun Avia Av-14-32A salon s výrobním číslem 911109 a evidenčním číslem 1109, který postupně létal u 7. leteckého oddílu a 50. spojovacího leteckého pluku. Za ním v pozadí jsou patrné dvě nafukovací haly, které stály na kbelském letišti v sedmdesátých letech minulého století.*





*Vrtulník Mi-1Mb s výrobním číslem 402008 a evidenčním číslem 2008, který létal u 50. spojovacího leteckého pluku a 3. dopravního leteckého pluku. V roce 1983 byl zrušen v národním podniku Letecké opravy Trenčín.*



*Vrtulník Mi-4 během údržby na travnaté ploše letiště – zajímavostí jsou plechové rošty k jejímu zpevnění.*



Vrtulníky Mi-8T s výrobním číslem 051632 a evidenčním číslem 1632 a Mi-8T s výrobním číslem 10816 a evidenčním číslem 0816 během letu. Oba vrtulníky v průběhu své technické životnosti létaly také u 50. spojovacího leteckého pluku a 3. dopravního leteckého pluku. Do Mi-8T s evidenčním číslem 1632 bylo později vestavěno speciální velitelské stanoviště „Velín“.



Dopravní letoun Jak-40 s výrobním číslem 9230723 a evidenčním číslem 0723 na ploše kbelského letiště. Jak-40 byl v roce 1972 dodán Leteckému oddílu Ministerstva vnitra s poznávací značkou OK-BYG a od něj jej v roce 1981 převzal 3. dopravní letecký pluk. V současnosti se nachází v depozitáři Leteckého muzea Vojenského historického ústavu na ploše kbelského letiště. Dále je na snímku za letounem Jak-40 (v pozadí vlevo) vidět i L-410UVP s výrobním číslem 810730 a evidenčním číslem 0730 v salonní verzi.





*Letící dopravní letoun Jak-40 s výrobním číslem 9230823 a evidenčním číslem 0823. Letoun byl v roce 1972 dodán Leteckému oddílu Ministerstva vnitra s poznávací značkou OK-BYF a od něj jej pak v roce 1981 převzal 3. dopravní letecký pluk. V souvislosti s rozdělením eskoslovenska byl koncem roku 1992 předán Armádě Slovenské republiky.*



*Letoun L-410UVP s výrobním číslem 810712 a evidenčním číslem 0712 v salonní verzi z výzbroje 3. dopravního leteckého pluku na ploše kbelského letiště.*



Letoun L-410UVP s výrobním číslem 810731 a evidenčním číslem 0731 v salonní verzi z výzbroje 3. leteckého dopravního pluku před původním civilním hangárem číslo 1. Letoun má zbarvení používané u letadel určených pro přepravu zahraničních zbrojních inspektorů u Letky zvláštního určení, která byla zřízena u 3. leteckého dopravního pluku.



Vrtulník Mi-8PS-11 s výrobním číslem 10835 a evidenčním číslem 0835 v původním maskovacím zbarvení na stojánce kbelského letiště. Vrtulník na fotografii je z výzbroje 3. leteckého dopravního pluku



Dopravní letoun An-24B  
s výrobním číslem 77302903  
a evidenčním číslem 2903  
před hangárem Wagner,  
ještě před jeho přestavbou  
na terminál 24. základny  
dopravního letectva.  
(Foto Petr Popelář)



Další An-24B před hangárem  
Wagner (před jeho přestavbou  
na terminál 24. základny  
dopravního letectva).  
Tentokrát se však jedná  
o dopravní letoun An-24B  
s výrobním číslem 17307110  
a evidenčním číslem 7110,  
který byl v roce 2005  
vyřazen z výzbroje  
Armády České republiky.  
Po dlouhém odstavení  
na kbelském letišti  
se v roce 2008 stal exponátem  
v Air Parku ve Zruči u Plzně.



Dopravní letoun An-24B  
s výrobním číslem 77302904  
a evidenčním číslem 2904,  
který stejně jako An-24B  
s evidenčním číslem 2903  
postupně létal u 7. leteckého  
oddílu, 50. spojovacího leteckého  
pluku, Dopravního leteckého  
pluku Ministerstva národní  
obrany, Dopravního leteckého  
pluku Federálního ministerstva  
národní obrany, 3. dopravního  
leteckého pluku Federálního  
ministerstva národní obrany,  
3. dopravního leteckého pluku  
„T. G. Masaryka“, 6. smíšeného  
dopravního leteckého pluku  
a 6. základny dopravního letectva,  
odkud byl pak v roce 1999  
vyřazen z výzbroje Armády  
České republiky. V pozadí je vidět řídicí  
věž kbelského letiště v době její  
úpravy v roce 1995.

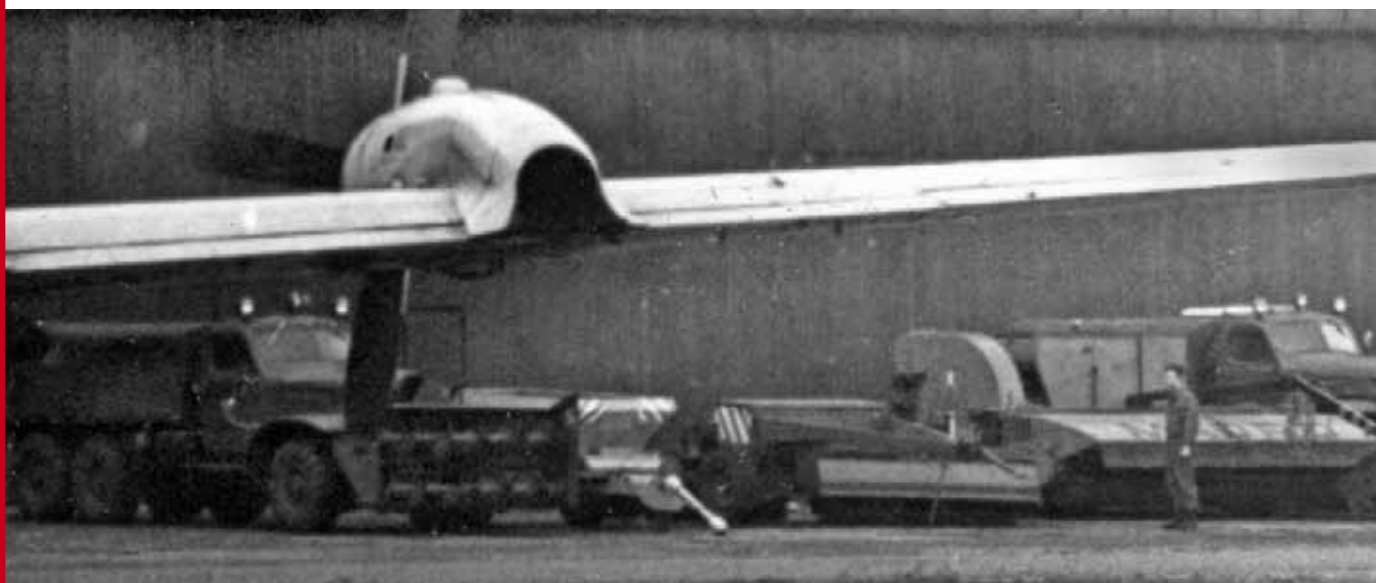


## Letištní a radiotechnické zabezpečení

Srpnové události se kromě 7. leteckého oddílu dotkly také 47. praporu radiotechnického zabezpečení, který byl k 31. srpnu 1969 zrušen; ve Kbelích pak nadále působil pouze 16. prapor radiotechnického zabezpečení. Po reorganizaci 50. spojovacího leteckého pluku na 3. dopravní letecký pluk v roce 1974, jej nadále zabezpečovaly 8. letištní prapor a 16. prapor radiotechnického zabezpečení (pravděpodobně VÚ 4378). Jeho veliteli byli v průběhu doby kapitán Štefan Gaštan, major Vladimír Bohaboj, podplukovník ing. Vladimír Pilař, podplukovník Jaroslav Vladyka, podplukovník ing. Zdeněk Tůma a podplukovník ing. Karel Hasal. K 31. říjnu 1985 byl 3. dopravní letecký pluk reorganizován na Dopravní letecký pluk Ministerstva národní obrany a 8. letištní prapor a 16. prapor radiotechnického zabezpečení byly zrušeny. Týlové a radiotechnické zabezpečení Dopravního leteckého pluku Ministerstva národní obrany převzal reorganizovaný útvar, který vznikl na jejich podstatě – tj. 8. prapor letištního a radiotechnického zabezpečení.



*Příprava leteckého personálu před povinnými seskoky padákem.*



*část prostředků pro zimní údržbu letiště od 8. letištního praporu před hangárem číslo 40. Zleva stojí sněhová fréza D-470 na podvozku ZIL-157, rozmetadlo hnojiv (k sypání soli), letištní zametač Madro OL-4500 a vedle něj opět sněhová fréza D-470.*





*Sedlový tahač Tatra T-138 NTt od 8. letištního praporu najíždí k letounu Il-18B s výrobním číslem 189001604 a poznávací značkou OK-NAA, aby jej odtáhl do prostoru Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.*

*Další část prostředků pro zimní údržbu letiště od 8. letištního praporu před hangárem číslo 40. Za příčným podvozkem letounu Il-18B vpravo stojí letištní zametač Madro OL-4500, traktor Zetor 5611 s rozmetadlem hnojiv (k sypání soli), cisternový automobil Tatra T-138CL se šípovým pluhem a dva cisternové automobily Tatra T-111C, které mají na předním nárazníku zavěšené proudové motory VK-1 na odstraňování sněhu a námrazy z letištní plochy horkým vzduchem. Za stromy v pozadí je vidět železobetonový hangár ze třicátých let minulého století.*





*Prostředky pro zimní údržbu letiště od 8. letištního praporu před hangárem číslo 40. Zleva stojí traktor Zetor 5611 s rozmetadlem hnojiv (k sypání soli), cisternový automobil Tatra T-138CL se šípovým pluhem a vedle něj dvojice cisternových automobilů Tatra T-111C s motory VK-1 zavěšenými na předním nárazníku. V pozadí za stromy je opět vidět železobetonový hangár ze třicátých let minulého století.*



*část autoparku a stání technické hotovosti roty letištního zabezpečení provozu 8. letištního praporu. Vpravo je zřetelně vidět zdravotnický automobil UAZ-452A a vedle něj dva automobily Tatra T-138 (jeden z nich pravděpodobně v provedení autojeřáb AV-8 a druhý hasičský automobil CAS-32). V pozadí, na snímku vlevo, se nachází část autoparku a za ním hangár Wagner číslo 1, který je po rekonstrukci z roku 2008 od poloviny roku 2009 součástí expozice Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.*



## Výzkum a protiletadlový raketový oddíl

Na letišti Kbely i nadále působilo Výzkumné a zkušební středisko 031, které bylo k 1. listopadu 1977 přejmenováno na Výzkumný ústav letectva 030. Ten byl k 1. květnu 1994 transformován na Výzkumný technický ústav letectva a protivzdušné obrany.

K ochraně Prahy a důležitých míst v jejím okolí (Kralupy, Kladno, Slaný, Mělník) byla vytvořena 71. protiletadlová raketová brigáda Praha (VÚ 2516), která byla podřízena 3. divizi protivzdušné obrany státu (VÚ 8271) v Žatci. V průběhu I. a II. etapy její výstavby v letech 1959 až 1972 bylo v okolí Prahy vybudováno osm protiletadlových raketových oddílů. Ve výzbroji měly protiletadlové raketové komplety SA-75 Dvina, které byly od roku 1965 nahrazovány výkonnějšími komplety S-75 Volchov. Ve III. etapě výstavby mezi roky 1973 až 1985 bylo postupně vybudováno dalších osm protiletadlových raketových oddílů vyzbrojených protiletadlovými raketovými komplety S-125 Něva. Na kbelském letišti byl dočasně umístěn 9. protiletadlový raketový oddíl (VÚ 6251) zřízený v roce 1972. Prvním velitelem tohoto oddílu byl kapitán ing. Josef Bartejs a jeho palebné postavení se do roku 1975 provizorně nacházelo na severovýchodním okraji letiště. Ovšem zřejmě už okolo roku 1973 se útvar začal postupně přesunovat do nově vybudovaného postavení v Miškovcích u Čakovic.



Originální letoun Il-14P s výrobním číslem 4340507 a evidenčním číslem 0507 byl na konci šedesátých let minulého století přestavěn na obletovou laboratoř a využíván Výzkumným a zkušebním střediskem 031 pro kontrolu přesnosti přistávacích a navigačních prostředků radiotechnického zabezpečení vojenských letišť. V říjnu 1987 byl letoun vyřazen z výzbroje čs. armády a posádka kapitána Jaroslava Hochmana jej přelétla na letiště Zbraslavice. Odtud ho v devadesátých letech získal pan Tarantík pro svůj Air Park ve Zruči u Plzně.



Jako náhrada za letoun Il-14P s evidenčním číslem 0507 byl použit v roli obletové laboratoře dopravní letoun An-24B s výrobním číslem 17307109 a evidenčním číslem 7109. Ten postupně létal u 50. spojovacího leteckého pluku, Dopravního leteckého pluku Ministerstva národní obrany, Dopravního leteckého pluku Federálního ministerstva národní obrany, 3. dopravního leteckého pluku Federálního ministerstva národní obrany, 3. dopravního leteckého pluku „T. G. Masaryka“, 6. smíšeného dopravního leteckého pluku, 6. základny dopravního letectva a 24. základny dopravního letectva. Z její výzbroje byl pak v roce 2005 vyřazen a předán do Leteckého muzea Vojenského historického ústavu, které jej vystavuje ve venkovní expozici. Fotografie pochází ze září 1995 a v pozadí za An-24B je na ní také vidět směrovka prototypu letounu L-610 s výrobním číslem X 05 a evidenčním číslem 0005, který byl tehdy zkoušen ve Výzkumném ústavu 030.



*Kbelské letiště vyžival k různým zkouškám i letecký Výzkumný a zkušební letecký ústav. Na snímku z leteckého dne ve Kbelích 14. září 1991 je vyfocen MiG-21U s poznávací značkou OK-016, který Výzkumný a zkušební letecký ústav používal ke zkouškám vystřelovacích sedaček VS-2. V devadesátých letech minulého století si tento letoun převzal Výzkumný ústav 030.*



*Cvičný letoun MiG-15UTI upravený pro zkoušky nově vyvíjených vystřelovacích sedadel, které probíhaly během sedmdesátých let minulého století na kbelském letišti. (Fotografie z archivu Leteckých opravů Malešice Praha, s. p.)*



# Československé zabezpečovací útvary sovětského letectva (1962 až 1991)

V plánech bojové činnosti počítalo velení Varšavské smlouvy již od šedesátých let minulého století s použitím jaderné munice. První den bojových operací měly být na naše letiště přesunuty letecké útvary sovětské 57. letecké armády a naše letectvo mělo zaujmout záložní letiště. Do pátého až šestého dne operací měla být 57. letecká armáda podřízena Československému frontu a měla vést bojovou činnost v součinnosti s útvary 10. letecké armády. Po roce 1968 se situace změnila a pro podporu Československého frontu se měla na čs. letiště přemístit sovětská 14. letecká armáda, která měla následně převzít do své podřízenosti i útvary 131. smíšené letecké divize od Střední skupiny sovětských vojsk a vést bojovou činnost z devětatvaceti letišť v ČSSR.

Do přesunu sovětských zabezpečovacích útvarů měly činnost 57., respektive 14. letecké armády zajistit jednotky zvláštního určení (tzv. „S“ roty), které byly podřízeny příslušným letištním praporům ČSLA. Jednotky zvláštního určení byly vybaveny výhradně sovětskou technikou, která se pravidelně obměňovala – a nejinak tomu bylo i ve Kbelích. Od podzimu 1962 zde působila 17. rota letištní a pozemního zabezpečení navigace – 17. letištní a PZN rota „S“ (VÚ 4902), jejíž název byl v roce 1963 změněn na 17. rotu letištní a radiotechnického zabezpečení – 17. letištní a RTZ rota „S“ (VÚ 4902). Její technika, každé dva roky obměňovaná, byla uložena v hangárech nebo v tzv. ESO přístřešcích a pravidelně ji kontrolovali zástupci Spojeného velení Varšavské smlouvy. Útvary byly na minimálních tabulkových stavech a na válečné stavy měly být doplněny po mobilizaci naším, respektive sovětským personálem.

K 1. září 1965 byly roty letištního a radiotechnického zabezpečení „S“ rozděleny a ve Kbelích byla zřízena 17. letištní rota „S“ (VÚ 4902) a 47. rota radiotechnického zabezpečení „S“ (VÚ 1107). Jediným známým velitelem 17. letištní roty „S“ je major Jiří Doležálek; 47. rotě radiotechnického zabezpečení „S“ postupně veleli major Tomáš Edelstein, major Jiří Brádle, major Jiří Roubíček, kapitán ing. Jiří Brádle (jun.) a kapitán ing. Miroslav Hulín. Všechny „S“ roty byly zrušeny k 31. říjnu 1991.

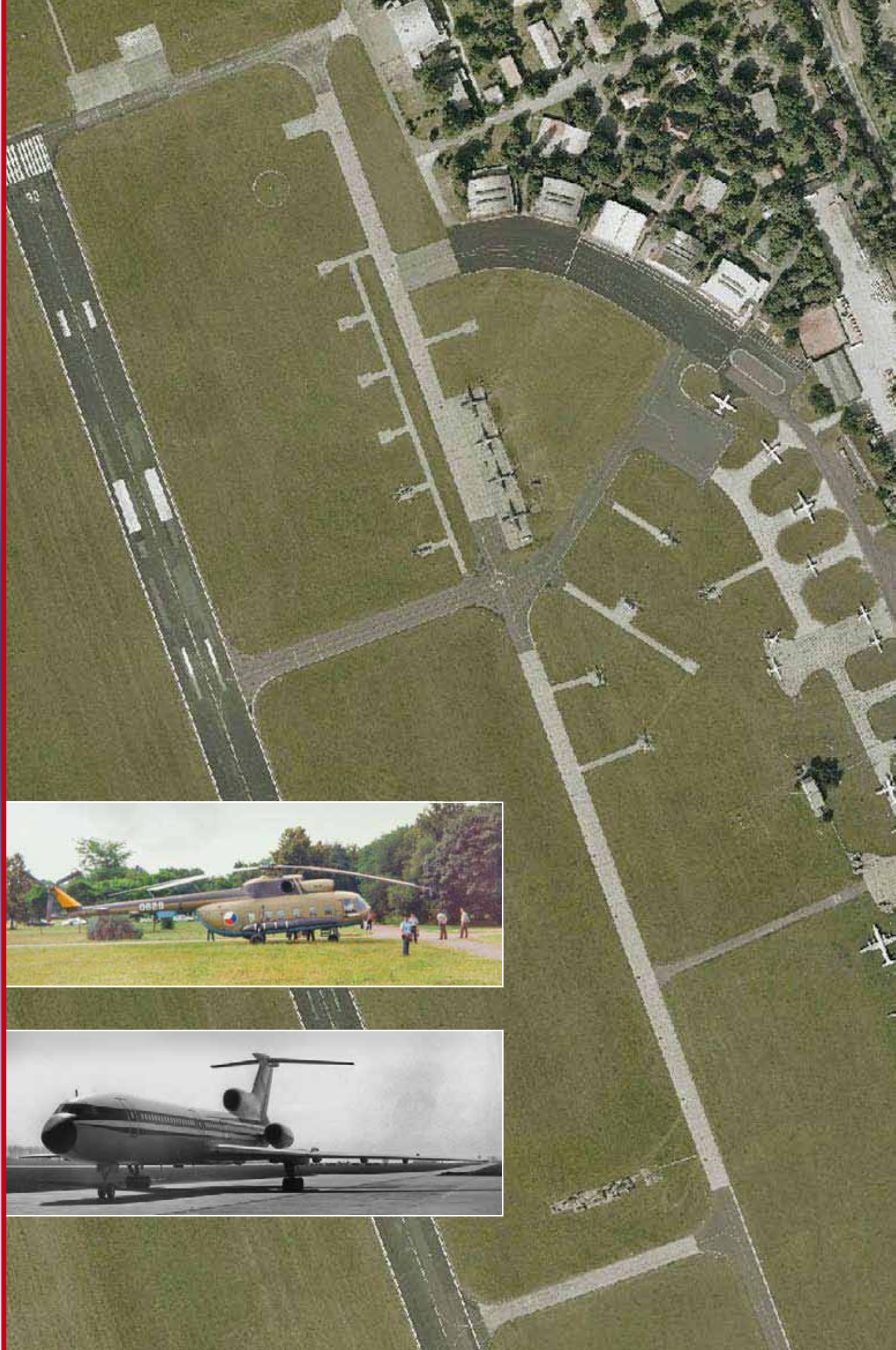


UAZ-452AZ se zástavbou přívodné letecké radiostanice PAR-9.



Stanoviště radiotechnického systému blízké navigace RSBN-4N.









# ROZPAD ČESKOSLOVENSKA 1990–1992

Společenské změny po 17. listopadu 1989 a konec studené války zákonitě vedly i ke změnám organizace čs. letectva. V rámci těchto změn byla 26. února 1990 v Moskvě podepsána ministry zahraničních věcí „Smlouva mezi vládami ČSSR a SSSR o odchodu sovětských vojsk z území ČSSR“, která předpokládala mezi 26. únorem 1990 a 30. červnem 1991 odsun osob a techniky Střední skupiny sovětských vojsk ve třech etapách. Na konferenci představitelů Bulharska, Československa, Maďarska, Německé demokratické republiky, Polska, Rumunska a SSSR v Moskvě bylo 31. března 1991 dohodnuto rozpuštění Varšavské smlouvy k 1. červnu 1991. Po odchodu sovětské armády a rozpuštění Varšavské smlouvy došlo k rovnoměrnějšímu rozložení vojsk na území celé republiky.

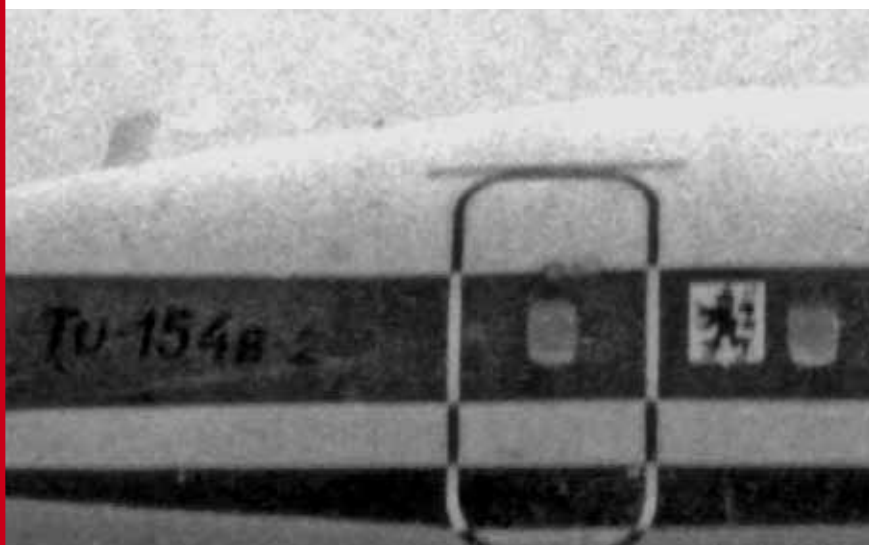
Na další vývoj čs. letectva měla také vliv Smlouva o konvenčních ozbrojených silách v Evropě podepsaná 17. listopadu 1990 v Paříži, která vycházela z vídeňských jednání Konference o bezpečnosti a spolupráci v Evropě (KBSE). Podle této smlouvy se měly do 17. listopadu 1995 změnit počty našich bojových letounů a vrtulníků. Zatímco počty bojových letounů měly klesnout, stav bojových vrtulníků mohl být naopak zvýšen z 56 na 75 kusů.

## Dopravní letecký pluk a jeho zabezpečení

I když byl od 1. ledna 1990 u ostatních leteckých pluků oddělen létající a pozemní personál a vznikly tzv. technické letky, útvarů ve Kbelích se změny prozatím podstatně nedotkly. Byla zde totiž trochu jiná situace. K 31. prosinci 1989 byl sice zrušen Dopravní letecký pluk Federálního ministerstva národní obrany, ale na jeho základě byl k 1. lednu 1990 zřízen 3. dopravní letecký pluk Federálního ministerstva národní obrany (VÚ 3300) a pro jeho zabezpečení 8. prapor letištního a radiotechnického zabezpečení (VÚ 4377), kterému postupně veleli podplukovník ing. Jaroslav Pádivý a podplukovník Zdeněk Nouza. V květnu 1990 byl 3. dopravnímu leteckému pluku Federálního ministerstva národní obrany propůjčen čestný název „T. G. Masaryka“ a v červnu 1990 byl po plukovníkovi Metoději Krahulcovi jmenován jeho velitelem plukovník ing. Jiří Procházka. K 1. červenci 1991 vznikla na kbelském letišti Letka Vojenské policie, která byla operačně podřízena 3. dopravnímu leteckému pluku Federálního ministerstva národní obrany a vyzbrojena vrtulníky Mi-2 a Mi-17. Letka byla zrušena k 31. prosinci 1993, personál i s technikou byl začleněn do sestavy 3. dopravního leteckého pluku „T. G. Masaryka“.



Přední část trupu dopravního letounu Tu-154B-2 s výrobním číslem 80A0420 a evidenčním číslem 0420 na kbelském letišti. Snímek byl pořízen v roce 1990, krátce po převzetí Tu-154B-2 do výzbroje 3. dopravního leteckého pluku od Leteckého sboru Federálního ministerstva vnitra.



Detail znaku 3. dopravního leteckého pluku na trupu dopravního letounu Tu-154B-2 s výrobním číslem 80A0420 a evidenčním číslem 0420. Tehdy byl vzorem pro znak 3. dopravního leteckého pluku znak předválečného Leteckého pluku 4. Ten ve Kbelích působil krátce, a proto byl v dalším období použit jako vzor pro znak 3. dopravního leteckého pluku (a nástupnických útvarů) znak předválečného Leteckého pluku 1.





*Vrtulník Mi-8PS-11 s výrobním číslem 10830 a evidenčním číslem 0830 v salonní verzi na ploše kbelského letiště. V pozadí je vidět věž řízení letového provozu.*

*Vrtulník Mi-17 s výrobním číslem 108M10 a evidenčním číslem 0810 během leteckého dne 15. září 1990 na kbelském letišti.*





*Stojánka zahraničních účastníků před budovami Výzkumného ústavu 030 na leteckém dni ve Kbelích 14. září 1991.*



*Sovětský stíhací letoun Su-27 na kbelském letišti během leteckého dne 14. září 1991.*



*Letoun MiG-23BN s výrobním číslem 0393209139 a evidenčním číslem 9139 od 28. stíhacího bombardovacího leteckého pluku na leteckém dni ve Kbelích 14. září 1991.*





*Letoun Mirage 2000B s poznávací značkou 2-FK od přeškolovací stíhací eskadry 2/2 (ECT 2/2 – Escadron de Chasse et de transformation 2/2) z francouzského Côté d'Or na leteckém dni 14. září 1991 ve Kbelích.*



*Britský letoun MRCA Tornado GR.1 od 15. squadrony Britského královského letectva (RAF) z Laarbuch na leteckém dni ve Kbelích 14. září 1991.*



*Dopravní letoun Tu-154B-2 s výrobním číslem 80A0420 a evidenčním číslem 0420 přistává na kbelské letiště. Snímek byl pořízen krátce po převzetí Tu-154B-2 do výzbroje 3. dopravního leteckého pluku od Leteckého sboru Federálního ministerstva vnitra.*







# V NOVÉ REPUBLICCE 1993–2004

Výsledky parlamentních voleb v létě 1992 přispěly k rozpadu Československa na dva samostatné státy a tím i ke vzniku dvou samostatných armád, včetně letectev. Na zasedání Rady obrany státu 28. září 1992 byla přijata opatření k rozdělení armády, přičemž na základě vládní dohody byl stanoven poměr 2:1, s výjimkou letounů MiG-29, které byly rozděleny 1:1. Rozhodnutí Rady obrany státu dále rozpracovalo Velitelství letectva a protivzdušné obrany a dne 15. října 1992 vydalo rozkaz k rozdělení leteckých jednotek, včetně jejich techniky. Ta měla být na Slovensko předána mezi 19. říjnem a 18. listopadem 1992, předávání mělo být dokončeno do 18. prosince 1992.

K 31. prosinci 1993 bylo zrušeno Velitelství letectva a protivzdušné obrany i 1. smíšený letecký sbor a v předstihu bylo vytvořeno k 1. listopadu 1993 velitelství 3. sboru taktického letectva a velitelství 4. sboru protivzdušné obrany. Dílčí změny však pokračovaly i nadále a k 1. listopadu 1997 byly oba sbory zrušeny a zřízeno Velitelství vzdušných sil.

V letech 1993 až 1997 byly učiněny kroky k začlenění České republiky do struktur Severoatlantické aliance. Toto úsilí bylo završeno 12. března 1999, kdy se Česká republika stala plnoprávným členem NATO.





## Dopravní letecký pluk a jeho zabezpečení

K 1. červnu 1993 vznikla z 8. praporu letištního a radiotechnického zabezpečení ke stejnému účelu 3. letecká základna, které velel podplukovník ing. Vladimír Dudycha. K 1. lednu 1994 došlo ve Kbelích k reorganizaci 3. letecké základny na 6. leteckou základnu a jejím velitelem byl opět jmenován podplukovník ing. Vladimír Dudycha. Ke stejnému datu byl také reorganizován 3. dopravní letecký pluk „T. G. Masaryka“ na 6. smíšený dopravní letecký pluk, kterému velel plukovník ing. Jiří Procházka.

K 1. červenci 1994 byly znovu oba útvary reorganizovány a vznikla 6. základna dopravního letectva. Jejím velitelem byl jmenován plukovník ing. Jiří Procházka a 7. března 1996 jí byl udělen historický název „T. G. Masaryka“. Ve výzbroji měla letouny An-24, An-26, Let L-410, Tu-134A a Tu-154 i vrtulníky Mi-8S a Mi-17. V roce 1996 také obdržela vrtulníky W-3A – ty byly zařazeny k 63. vrtulníkové letce (Search and Rescue – SAR – pátrací a záchranné), která se 1. prosince 1998 ze Kbel přestěhovala do Líní. Dne 1. července 1999 byl velitelem základny jmenován plukovník ing. Jaroslav Kankia.

Dne 31. prosince 1998 ukončil dopravu vládních a ústavních činitelů Státní letecký útvar Ministerstva vnitra České republiky. Jeho úkoly převzala 6. základna dopravního letectva a pro jejich plnění získala dva letouny Jak-40K, jeden letoun Challenger CL-601-3A a jeden letoun Tu-154M.

V roce 2003 byl velitelem 6. základny dopravního letectva jmenován plukovník ing. Josef Bejdák. K 1. červenci 2003 předala 6. základna dopravního letectva vrtulníky Mi-17 do Přerova k 33. základně vrtulníkového letectva a ke stejnému datu byla v rámci reformy ozbrojených sil reorganizována na 24. základnu dopravního letectva.



Vrtulník Mi-8PS-9 s výrobním číslem 10829 a evidenčním číslem 0829 během letu. Tento vrtulník byl zrušen po havárii u 6. základny dopravního letectva 28. října 2001.



Vrtulník Mi-8PS-9  
s výrobním číslem 10830  
a evidenčním číslem 0830.  
Fotografie pochází z 28. října 1995  
– tj. z období, kdy byla  
přestavována řídicí věž  
kbelského letiště.



Vrtulník Mi-8PS-11  
s výrobním číslem 10834  
a evidenčním číslem 0834  
přelétává před kbelskou řídicí věží  
v její nové podobě po rekonstrukci.



Dopravní letoun An-24B  
s výrobním číslem 17307109  
a evidenčním číslem 7109  
na stání kbelského letiště  
v roce 1999. Letoun je  
po přestavbě zpět na dopravní  
verzi vystaven ve venkovní  
expozici Leteckého muzea  
Vojenského historického ústavu.





Dopravní letoun Tupolev Tu-134A  
s výrobním číslem 1351407  
a evidenčním číslem 1407  
na stání kbelského letiště v roce 1995.



Dopravní letoun Jak-40K  
s výrobním číslem 9821257  
a evidenčním číslem 1257  
na stání kbelského letiště.  
Před letounem stojí spouštěcí  
univerzální elektrický zdroj SUEZ-4  
na podvozku Avie A31.



Dopravní letoun Jak-40K  
s výrobním číslem 9940260  
a evidenčním číslem 0260  
vzlétá z kbelské dráhy.  
V pozadí stojí letouny z depozitáře  
Leteckého muzea Vojenského  
historického ústavu.



*Fotogrammetrický letoun L-410FG  
s výrobním číslem 851526  
a evidenčním číslem 1526  
před kbelským hangárem.*



*Dopravní letoun An-26  
s výrobním číslem 57313209  
a evidenčním číslem 3209  
pojíždí ke vzletu z kbelského letiště.*



*Dopravní letoun An-12B  
s výrobním číslem 4342105  
a evidenčním číslem 2105  
odstavený na ploše kbelského letiště.  
Ze Kbel 8. října 1997 tento letoun  
s poznávací značkou LZ-SFJ  
bulharská posádka přelétla  
do Sofie a o necelé dva roky později  
(29. září 1999) byl zničen při havárii.*





*Dopravní letoun Challenger CL-601-3A  
s výrobním číslem 5101  
a evidenčním číslem 5101  
z výzbroje 6. základny  
dopravního letectva.*



*Dopravní letoun Tu-154B-2  
s výrobním číslem 84A601  
a evidenčním číslem 0601  
z výzbroje 6. základny  
dopravního letectva.*



*Vyřazený dopravní letoun Tu-154B-2  
s výrobním číslem 84A601  
a evidenčním číslem 0601  
na stání kbelského letiště.  
Letoun později létal v Rusku  
s poznávací značkou RA-85601.*





Vrtulník Mi-24V s výrobním číslem 73705 a evidenčním číslem 0705 nad plochou kbelského letiště.



Dopravní letoun An-24B s výrobním číslem 17307109 a evidenčním číslem 7109 při posledním letu před vyřazením z výzbroje Armády České republiky. V pozadí je vidět hrad Bezděz.

## Další využití kbelského letiště

Ke kbelskému letišti patří neodmyslitelně také národní podnik Letecké opravny Kbely, který vznikl v roce 1952 vyčleněním z Rudého Letova, národního podniku Letňany. Nejprve se zabývaly opravami letounů Li-2, D-47, C-11, B-33 a větroňů. S příchodem proudové éry se jejich činnost rozšířila i na opravy a generální a střední revize letounů MiG-15, IL-28, MiG-17, MiG-19, MiG-21, IL-14, L-29 a vrtulníků Mi-4. Později přestavovaly letouny MiG-15 na MiG-15 SB, MiG-15 bis na MiG-15 bis SB, MiG-15 bis na MiG-15 bis T a MiG-15 bis na MiG-15 bis R, upravovaly IL-28, IL-14 a Li-2 na speciální použití, vyvíjely a vyráběly bitevní verze vrtulníku Mi-1B, letecké trenažéry a opravovaly vrtulníky Mi-4. Od osmdesátých let minulého století se specializovaly na opravy vrtulníků Mi-8 a Mi-17 a stíhacích letounů MiG-21 všech verzí. Pro zálety opravovaných letounů a vrtulníků využívaly kbelské letiště, kam jsou letouny a vrtulníky přetahovány cestou mezi zahrádkářskou kolonií a národním podnikem PAL. V roce 1992 byl národní podnik Letecké opravny Kbely reorganizován na státní podnik, jehož zřizovatelem bylo Ministerstvo obrany České republiky. Od roku 2003 jsou Letecké opravny Kbely začleněny do státního podniku Letecké opravny Malešice Praha a nadále ve Kbelích poskytují služby pro Armádu České republiky i další odběratele.

V letech 1977 až 1994 existoval ve Kbelích také již zmíněný Výzkumný ústav letectva 030, který byl k 1. květnu 1994 transformován na Výzkumný technický ústav letectva a protivzdušné obrany – zkušební, verifikační a certifikační orgán pro vzdušné síly Armády České republiky. V roce 2003 byl začleněn jako odštěpný závod do státního podniku Letecké opravny Malešice Praha a nadále působí na kbelském letišti.

V letech 1996 až 1999 provozovala svou činnost na kbelském letišti civilní společnost ABA Air se složkami Air Cargo, Air Taxi a Air Ambulance. Zpočátku disponovala pouze letounem Beechcraft C-90, jedním Piper PA-34 Seneca a jedním vrtulníkem Ecureuil. V roce 1998 byl její letadlový park doplněn dvěma dopravními Fokkery 27 v cargo verzi. O rok později (1999) přesunula ABA Air svou činnost na letiště Ruzyně, kde ji v roce 2002 utlumila.

Krátce kbelské letiště využívala i společnost Secar MK Air, s. r. o., která s letouny L-200A a Z-142 vyhledává pro Secar Bohemia, a. s., ztracené automobily vybavené systémem Sherlog a spolupracuje se společností Global assistance při monitorování automobilové dopravy v Praze a ve Středočeském kraji. V některých objektech, kde dříve působil Výzkumný ústav letectva 030, dnes sídlí společnost Aerotaxi, s. r. o., zaměřená na charterovou leteckou přepravu a letecký servis s oprávněním pro údržbu letounů.

V historii kbelského letiště nelze opomenout ani činnost leteckého muzea, které zde působí v podstatě od roku 1968. Na počátku jeho historie byla diskuze v časopise Letectví a kosmonautika, která probíhala již od roku 1965 a vyústila v záměr zřídit samotné letecké muzeum v rámci Vojenského historického ústavu. Velitel leteckého generál Josef Vosáhlo uvolnil ze stavu Výzkumného a zkušebního střediska 031 pracovníky pro leteckou skupinu Vojenského muzea Vojenského historického ústavu pod velením majora ing. Jaroslava Janečky. Ta začala v hangáru číslo 40 shromažďovat první exponáty a v září 1967 zde otevřela první improvizovanou výstavu letadel. V následujícím roce se měl ve Kbelích konat velký letecký den a měla být uspořádána výstava letadel. Snahu částečně zhatila invaze vojsk Varšavské smlouvy 21. srpna 1968, ale nakonec se 11. října 1968 podařilo leteckou výstavu otevřít a trvala až do 15. prosince 1968. V následujícím roce byla již výstava otevřena jako stálá sezonní expozice Vojenského muzea Vojenského historického ústavu. V roce 1988 se uskutečnila její reinstalace a výstavní prostory byly rozšířeny o hangáry číslo 17 a 18. V říjnu 2003 k nim přibyl ještě hangár číslo 88 a postupně se rozšiřovaly i venkovní výstavní plochy. Ve výstavní sezoně 2009 bude zpřístupněn rekonstruovaný hangár Wagner číslo 1, kde bude instalována expozice letounů z druhé světové války. Hangár bude pojmenován po generálu Karlu Janouškovi (za druhé světové války generální inspektor čs. letectva ve Velké Británii). V současnosti je ve sbírkách Leteckého muzea Vojenského historického ústavu zařazeno 285 letounů a vrtulníků.





*MiG-21MF s evidenčním číslem 7702 od 9. stíhacího bombardovacího leteckého pluku v Bechyni po opravě v národním podniku Letecké opravy Kbely. Fotografie pochází z leteckého dne 14. září 1991 ve Kbelském letišti.*

*Vrtulník Mi-24V s výrobním číslem 73703 a evidenčním číslem 0703 před hangárem národního podniku Letecké opravy Kbely. Vrtulník byl zalétáván, zkoušen a uváděn do provozu z kbelského letiště.*





*Tatra T-141 od 8. letištního praporu odtahuje jeden z prvních exponátů Leteckého muzea Vojenského historického ústavu (respektive v té době ještě leteckých sbírek Vojenského muzea) – dopravní letoun Li-2 s evidenčním číslem 2710. Letoun má na trupu znak města Žatce, kde v šedesátých letech minulého století létal u velitelského roje 3. sboru protivzdušné obrany státu. Do muzea byl ale předán od velitelského roje 2. divize protivzdušné obrany státu v Brně.*



*Poutač na expozici leteckých sbírek Vojenského muzea Vojenského historického ústavu umístěný v roce 1969 na autobusové zastávce ve Kbelích.*





*Poutač na expozici leteckých sbírek Vojenského muzea umístěný v roce 1969 na okraji Kbel.*



*Snímek z expozice leteckých sbírek Vojenského muzea v roce 1969.*



*Pohled do expozice leteckých sbírek Vojenského muzea z roku 1969. V popředí stojí Aero Ae-145 s výrobním číslem 02-002 a poznávací značkou OK-06, za ním pak Aero Ae-45 s výrobním číslem 49011 a poznávací značkou OK-DMO.*



*Replika předválečného stíhacího letounu Avia B.534 ze sbírek Leteckého muzea Vojenského historického ústavu a stíhací letoun MiG-21PFM s evidenčním číslem 7204 po opravě v národním podniku Letecké opravy Kbely před muzejním hangárem číslo 40.*





*Dopravní letoun Tu-104A s výrobním číslem 76600503 a poznávací značkou OK-LDA na ploše kbelského letiště krátce po předání do sbírek Leteckého muzea Vojenského historického ústavu v roce 1973.*



*Stíhací letoun MiG-21PFM s evidenčním číslem 4411 ze sbírek Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.*





Cvičný letoun Let C-11 s výrobním číslem 171711 a poznávací značkou OK-JZE ze sbírek Leteckého muzea Vojenského historického ústavu. Za ním stojí další letuschopný exponát muzea – Zlin Z-126 (C-105) s výrobním číslem 721 a poznávací značkou OK-HLJ.



Letoun Avia CS-92.5 se znaky příslušnosti V-35 ze sbírek Leteckého muzea Vojenského historického ústavu vystavený na ploše letiště během muzejní noci v roce 2008.



*Rekonstruovaná vstupní brána  
do Leteckého muzea Vojenského  
historického ústavu v roce 2008.*



*Dochovaný dřevěný barák Hlavních leteckých dílen,  
respektive Vojenské továrny na letadla  
(v nepůvodní vnější podobě) – stav v roce 2008.*



*Průčelí někdejšího hangáru Wagner číslo 6 po rekonstrukci.  
Stav v roce 2008.*



*Cvičný letoun Zlin Z-142C AF s výrobním číslem 557 a evidenčním číslem 0557 během zkoušek ve Výzkumném ústavu 030.  
V pozadí vlevo je patrná „nová“ budova Výzkumného ústavu 030.*





# OD ROKU 2004 PO SOUČASNOST

Kbelské letiště také muselo po dlouhá léta čelit řadě nejrůznějších tlaků na jeho uzavření. Část těchto úvah měla na svědomí samotná armáda, která ve snaze ušetřit finanční prostředky uvažovala o zrušení další letecké základny a jméno Kbely padalo nejčastěji. Areál základny jakožto zdroj kvalitních pozemků v lukrativní lokalitě na okraji hlavního města lákal pak i některé zájmové skupiny. Nejčernější představy se však naštěstí nenaplnily, a jak se zdá, letiště má nyní budoucnost podstatně jistější než před několika lety. Určitě k tomu přispěl i fakt, že armáda je od samotného počátku jediným a nezpochybnitelným vlastníkem všech pozemků.



## 24. základna dopravního letectva

Poslední roky novodobé historie kbelského letiště byly ve znamení stále se zvyšujícího počtu úkolů plněných 24. základnou dopravního letectva a její postupné modernizace, a to jak v oblasti letecké techniky, tak infrastruktury, do níž se po dlouhou dobu téměř neinvestovalo. Jednou z mála výjimek byla snad jen nová odbavovací hala přestavěná z dobového hangáru v roce 1996. Ostatní hangáry si alespoň na částečnou rekonstrukci musely počkat ještě dalších deset let. Drobných úprav se dočkaly také některé pojezdové dráhy a stojánky. Vzletová a přistávací dráha však na svou generální opravu stále čeká.

Jakýmsi symbolem lepších zítřků se stal kbelský maják, který po dlouhá desetiletí jen chátral. První vážnější snahy o jeho záchranu přišly na počátku roku 2004, kdy radnice městské části Praha-Kbely projevila zájem o získání této technické památky, její rekonstrukci a následné zpřístupnění veřejnosti. I přes počáteční vstřícnost všech zúčastněných stran nakonec k dohodě nedošlo a armáda se rozhodla do oprav investovat sama. V polovině roku 2006 byla opravena nejprve plechová střecha a zrestaurována cementová omítka včetně dobových plastik. V dalším roce pak došlo také na výměnu oken a dalších součástí, takže maják nyní opět tvoří důstojnou dominantu nejen letiště, ale i celého okolí.

Postupné modernizace se nakonec dočkal i letadlový park 24. základny dopravního letectva. Ta však musela čekat, než armáda vyřeší palčivější problémy, jako například pořízení nových nadzvukových letounů. Proto se uplatňovala některá spíše jen nouzová řešení. V březnu 2004 tak byl například jeden původně čistě nákladní letoun An-26 v rámci generální opravy přestavěn na verzi se sedáčkami pro cestující. Další stroj jej pak následoval o něco později. Důvodem bylo ukončení provozu dvojice letounů An-24, které do poslední chvíle odváděly obrovský kus práce v přepravě osob. Poslední letoun An-24 dolétal v říjnu 2005 – v armádě sloužil tento typ celkem 38 let.

V té době byl už však znám problém i s dalším typem dopravního letounu – Tu-154. Armáda se v roce 2005 zbavila jednoho stroje starší verze Tu-154B2 a nadále provozovala dva novější letouny Tu-154M. Ačkoliv šlo o letouny relativně mladé a přístrojově dobře vybavené, přestaly vyhovovat přísným mezinárodním předpisům upravujícím emisní a hlučkové normy. Reálně tedy hrozilo, že „tupolevy“ dostanou zákaz přistávat na většině zahraničních letišť a stanou se tak nepotřebnými. Proto bylo rozhodnuto o pořízení nového, modernějšího typu dopravního letadla. Volba nakonec padla na letoun Airbus A 319CJ. V březnu 2006 byla podepsána smlouva s výrobcem a už o necelý rok později, 30. ledna 2007, přistál první letoun na letišti ve Kbelích. Druhý stroj jej pak následoval 27. září téhož roku. Krátce nato, 6. listopadu 2007, byl definitivně ukončen provoz letounů Tu-154M, jež byly následně odprodány civilnímu provozovateli.

V souvislosti s přechodem na modernější letouny došlo u 24. základny dopravního letectva také k řadě organizačních změn. Armáda dlouhá léta využívala kromě kbelského letiště také část letiště Praha-Ruzyně, odkud operovaly její letouny Tu-154 a Challenger CL-601-3A. Vzhledem k tomu, že nové letouny A 319CJ potřebují i při maximální vzletové hmotnosti kratší dráhu, bylo rozhodnuto, že bude veškerý armádní letový provoz přesunut pouze do Kbel. Odloučené pracoviště se sem z Ruzyně přestěhovalo během léta 2007.

Vnitřní reorganizace změnila od 1. října 2007 také samotnou strukturu základny. Pozemní a technický personál byl podobně jako na ostatních leteckých základnách Armády České republiky nově sloučen do jednotlivých letek: 24. základnu dopravního letectva tedy tvoří 241. dopravní letka, 242. dopravní a speciální letka, 243. vrtulníková letka, dále letka oprav, letka letištního technického zabezpečení a prapor zabezpečení.

Důležité organizační změny postihly 24. základnu dopravního letectva i v roce 90. výročí vzniku kbelského letiště. V rámci reorganizace vzdušných sil převzala základna od 1. října 2008 personál i techniku od zrušené 233. vrtulníkové letky, která na letišti v Líních u Plzně zajišťovala leteckou pátrací a záchrannou službu (Air Search and Rescue; Search and Rescue service – SAR) a leteckou záchrannou službu v rámci integrovaného záchranného systému (IZS). Do Kbel se kromě línských přesunuly také přerovské vrtulníky W-3A Sokol a 24. základna dopravního letectva se tak stala jejich jediným provozovatelem v rámci Armády České republiky. Personál základny převzal i úkoly 233. vrtulníkové letky, a to s tím, že služba SAR je zajišťována nově přímo ze Kbel a v Líních zůstává pouze vrtulník vyčleněný pro leteckou záchrannou službu.





*Transportní letoun L-410T s výrobním číslem 831134 a evidenčním číslem 1134 z výzbroje 24. základny dopravního letectva.*

*Dopravní letoun L-410UVP-E s výrobním číslem 912601 a evidenčním číslem 2601 z výzbroje 24. základny dopravního letectva při průletu nad kbelským letištěm.*







*Dopravní letoun Jak-40K s výrobním číslem 9821257 a evidenčním číslem 1257 z výzbroje 24. základny dopravního letectva.*



*Dopravní letoun Jak-40K s výrobním číslem 9821257 a evidenčním číslem 1257 z výzbroje 24. základny dopravního letectva při průletu nad kbelským letištěm.*





*Dopravní letoun An-26 s výrobním číslem 57313209 a evidenčním číslem 3209 z výzbroje 24. základny dopravního letectva.*



*Dopravní letoun An-26 s výrobním číslem 57313209 a evidenčním číslem 3209 z výzbroje 24. základny dopravního letectva na stání kbelského letiště při zkoušce motorů AI-24T.*



Dopravní letoun Challenger CL-601-3A s výrobním číslem 5101 a evidenčním číslem 5101 z výzbroje 24. základny dopravního letectva.



Dopravní letoun Tupolev Tu-154M s výrobním číslem 99A1003 a evidenčním číslem 1003 z výzbroje 24. základny dopravního letectva. V současné době je tento letoun vyřazen z výzbroje Armády České republiky a čeká na ploše kbelského letiště na svůj další osud.





*První Airbus A 319CJ s evidenčním číslem 2801 přistává 30. ledna 2007 na kbelském letišti.*



*Vítání prvního Airbusu A 319CJ s evidenčním číslem 2801 před kbelskými hangáry.*



Vrtulník Mi-17 s výrobním číslem 108M03 a evidenčním číslem 0803 z výzbroje 24. základny dopravního letectva v péči pozemních specialistů. Vedle vrtulníku stojí cisternový automobil k plnění paliva – Tatra T-148 CAPL-15.



Vrtulník Mi-8PS-11 s výrobním číslem 10836 a evidenčním číslem 0836 z výzbroje 24. základny dopravního letectva.





*Vrtulník W-3A s výrobním číslem 370709  
a evidenčním číslem 0709  
z výzbroje 24. základny dopravního letectva  
při letu nad severním okrajem Prahy.*



*Vrtulník W-3A  
s výrobním číslem 370709  
a evidenčním číslem 0709  
z výzbroje 24. základny dopravního  
letectva na kbelském letišti  
při vzletu ze stojánky číslo 13.  
V pozadí je vidět terminál  
24. základny dopravního letectva.*





*Vrtulník Mi-24V s evidenčním číslem 3361 během přejímky v roce 2005 na kbelském letišti.*



*Vrtulník Mi-24V s evidenčním číslem 3361 odlétá po přejímce ze Kbel k 23. základně vrtulníkového letectva v Přerově.*





*Vrtulník Mi-171Š s evidenčním číslem 9806 během přejímky na kbelském letišti.*



*Odlet vrtulníku Mi-171Š s evidenčním číslem 9813 po přejímce ze Kbel k 23. základně vrtulníkového letectva v Přerově.*



# ZÁVĚREM

Historie letiště Praha-Kbely je skutečně bohatá a pestrá. Generace leteckého personálu, který zde téměř jedno století pracoval, zažívaly více i méně šťastná období. Všichni však k létání přistupovali s maximální profesionalitou a vědomím dlouhé tradice mateřského letiště. Historický odkaz, jedinečná architektura a poloha na okraji hlavního města – to vše vždy vytvářelo a stále vytváří neopakovatelnou atmosféru kbelského letiště. Svůj originální ráz si zachovává i v době, kdy se letecký provoz zcela zásadně změnil. Nezměnilo se však nadšení lidí pracujících ve všech leteckých odbornostech, kteří si jednoznačně přejí, aby jim letiště sloužilo i v budoucnosti. Právě ve Kbelsích si více než kdekoli jinde uvědomíme pravdivost starého rčení, že vzduch je naše moře.









## Údržba letadel



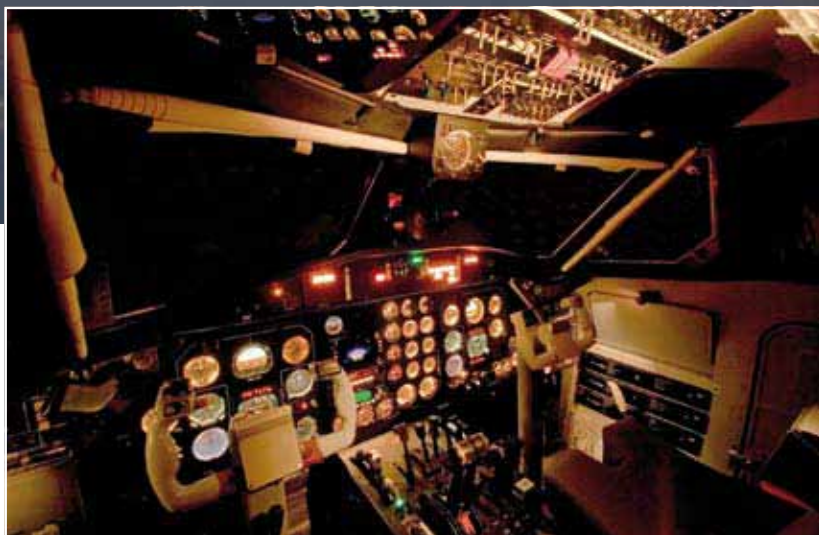






# Let L-410UVP-E

Dvoumotorový turbovrtulový dopravní letoun určený k přepravě osob na krátké vzdálenosti. Letoun je uzpůsoben i pro provoz z nebezpečných ploch. Armáda České republiky má ve výzbroji L-410 ve verzích L-410UVP, L-410T, L-410FG a L-410UVP-E.



Rozpětí	19,98 m
Délka	14,42 m
Výška	5,83 m
Maximální vzletová hmotnost	6 400 kg
Cestovní rychlost	300 km/h
Dolet	1 300 km
Maximální počet cestujících	17
Typ motorů	2x Walter M601E
Maximální výkon motorů	2x 559 kW

Pozn.: Technická data platí pro verzi L-410UVP-E.



# Jakovlev Jak-40K

*Třímotorový proudový dopravní letoun  
pro přepravu osob na krátké vzdálenosti.*

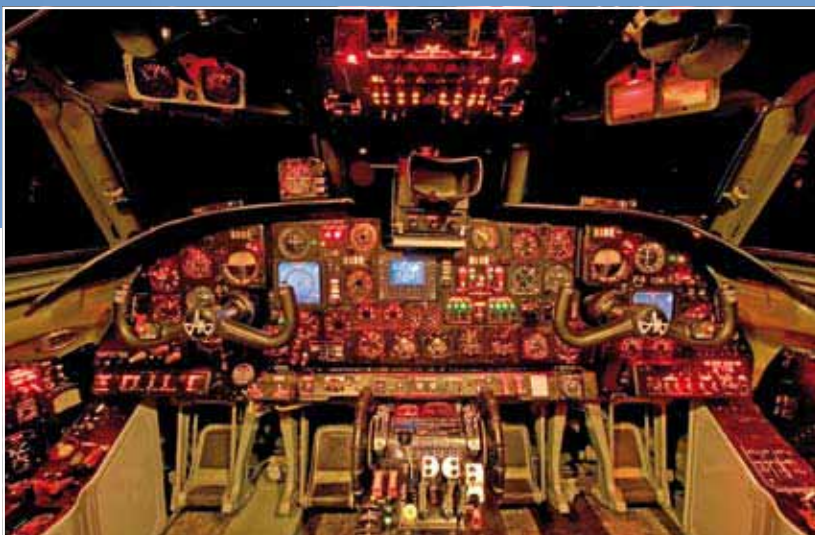


Rozpětí	25,00 m
Délka	20,36 m
Výška	6,50 m
Maximální vzletová hmotnost	16 000 kg
Cestovní rychlost	500 km/h
Dolet	1750 km
Maximální počet cestujících	18 až 26
Typ motorů	3x Ivčenko AI-25
Maximální tah motorů	3x 14,7 kN



# Antonov An-26

Dvoumotorový turbovrtulový letoun pro přepravu nákladů a osob na krátké a střední vzdálenosti. Letoun je uzpůsoben i pro provoz z nepevných ploch.



Rozpětí	29,20 m
Délka	23,80 m
Výška	8,58 m
Maximální vzletová hmotnost	24 000 kg
Cestovní rychlost	420 km/h
Dolet	2 300 km
Maximální počet cestujících	38
Typ motorů	2x Ivčenko AI-24VT
Maximální výkon motorů	2x 2 103 kW



# Tupolev Tu-154M

*Třímotorový proudový dopravní letoun pro přepravu osob a nákladů na střední vzdálenosti. V současnosti je letoun Tu-154M vyřazen z výzbroje Armády České republiky.*



Rozpětí	37,55 m
Délka	47,90 m
Výška	11,40 m
Maximální vzletová hmotnost	100 000 kg
Cestovní rychlost	850 km/h
Dolet/počet cestujících	5 000 km/30
Dolet/maximální počet cestujících	4 000 km/108
Typ motorů	3x Solovjev D-30KU-154
Maximální tah motorů	3x 103 kN



# Canadair Challenger CL-601-3A

Dvoumotorový dolnoplošník s ocasními plochami uspořádanými do „T“ a s klimatizovanou přetlakovou kabinou pro 15 cestujících.



Rozpětí	19,61 m
Délka	20,85 m
Výška	6,30 m
Maximální vzletová hmotnost	20 457 kg
Cestovní rychlost	830 km/h
Dolet	5 000 km
Maximální počet cestujících	17
Typ motorů	2x General Electric CF-34-3A
Maximální tah motorů	2x 40,66 kN



# Airbus A319 CJ

Dvoumotorový proudový dopravní letoun určený k přepravě osob a nákladů na velké vzdálenosti.



Rozpětí	34,10 m
Délka	33,84 m
Výška	11,76 m
Maximální vzletová hmotnost	75 500 kg
Cestovní rychlost	840 až 870 km/h
Dolet/počet cestujících	8 890 km/42
Dolet/maximální počet cestujících	6 480 km/98
Typ motorů	2x CFM56-5B/7P
Maximální tah motorů	2x 117,9 kN



# Mil Mi-8S

Dvoumotorový vrtulník poháněný turbohřídelovými motory v salonní úpravě pro přepravu osob na krátkých tratích.



Průměr rotoru	21,29 m
Délka s rotory	25,25 m
Výška	4,80 m
Maximální vzletová hmotnost	12 000 kg
Cestovní rychlost	220 km/h
Dolet	550 km
Maximální počet cestujících	9 až 14
Typ motorů	2x Klimov TV2-117-A
Maximální výkon motorů	2x 1120 kW



# Mil Mi-17

Dvumotorový střední víceúčelový transportní vrtulník pro přepravu osob a nákladů na krátkých a středních tratích.



Průměr rotoru	21,29 m
Délka s rotory	25,25 m
Výška	4,75 m
Maximální vzletová hmotnost	13 000 kg
Cestovní rychlost	230 km/h
Dolet	950 km
Maximální počet cestujících	24
Typ motorů	2x Klimov TV3-117MT
Maximální výkon motorů	2x 1435 kW



# Mil Mi-9 (Mil Mi-8T)

Dvoumotorový vrtulník poháněný turbohřídelovými motory v transportní úpravě pro přepravu osob na krátkých tratích a provádění vzdušných výsadků.



Průměr rotoru	21,29 m
Délka s rotory	25,25 m
Výška	4,80 m
Maximální vzletová hmotnost	12 000 kg
Cestovní rychlost	220 km/h
Dolet	550 km
Maximální počet cestujících	15
Typ motorů	2x Klimov TV2-117-A
Maximální výkon motorů	2x 1120 kW



# PZL W-3A Sokol

Víceúčelový dvoumotorový vrtulník střední hmotnosti s turbohřídelovými motory určený k přepravě osob na krátkých tratích, k záchranné činnosti, hašení požárů, přepravě nákladů na vnějším závěsu a provádění vzdušných výsadků.



Průměr rotoru	15,20 m
Délka s rotory	18,79 m
Výška	4,20 m
Maximální vzletová hmotnost	6 400 kg
Cestovní rychlost	200 km/h
Dolet	550 km
Maximální počet cestujících	11
Typ motorů	2x WSK-PZL TWD-10W
Maximální výkon motorů	2x 671 kW



# Antonov An-24V

Dvoumotorový turbovrtulový letoun pro přepravu nákladů a osob na krátké a střední vzdálenosti. Letoun je uzpůsoben i pro provoz z nepevných ploch. V současnosti je An-24V vyřazen z výzbroje Armády České republiky.



Rozpětí	29,20 m
Délka	23,53 m
Výška	8,32 m
Maximální vzletová hmotnost	21000 kg
Cestovní rychlost	450 km/h
Dolet	2400 km
Maximální počet cestujících	48
Typ motorů	2x Ivčenko AI-24
Maximální výkon motorů	2x 1 655 kW





*Rub a líc praporu Leteckého pluku 1 T. G. Masaryka, který ve Kbelích působil do 15. března 1939.*



*Rub a líc praporu 24. základny dopravního letectva, která působí ve Kbelích v současnosti.*

**Plukovní znaky používané na letounech československého vojenského letectva v letech 1924 až 1929**



Letecký pluk 1



Letecký pluk 2



Letecký pluk 3

**Plukovní znaky používané na letounech československého vojenského letectva v letech 1929 až 1938**



Letecký pluk 1



Letecký pluk 2



Letecký pluk 3



Letecký pluk 4



Letecký pluk 5



Letecký pluk 6



Znak používaný v letech 1945 a 1948 na stíhacích letounech Spitfire Mk.IXe z výzbroje 1. letecké divize ve Kbelích, respektive jí podřízených leteckých pluků 10 a 12. Ideově vycházel ze znaku 310. československé stíhací perutě.



Znak 1. letky 3. dopravního leteckého pluku T. G. Masaryka ve Kbelích v podobě nášivky, kterou nosili příslušníci útvaru na leteckých kombinézách.



Neoficiální znak 1. letky 6. základny dopravního letectva ve Kbelích.



Znak 6. základny dopravního letectva T. G. Masaryka ve Kbelích používaný na letounech z její výzbroje.



Znak 24. základny dopravního letectva T. G. Masaryka ve Kbelích používaný do roku 2004.



Současný znak 24. základny dopravního letectva T. G. Masaryka ve Kbelích používaný na letounech z její výzbroje.



Znak Vojenského hasičského záchranného sboru 24. základny dopravního letectva T. G. Masaryka ve Kbelích.





Propustky ke vstupu na kbelské letiště z let 1945 a 1946.

# PŘEHLED ZKRATEK

<b>a. s.</b>	akciová společnost
<b>č. j.</b>	číslo jednací
<b>č. p.</b>	číslo popisné
<b>ČR</b>	Česká republika (od 1. 1. 1993)
<b>čs.</b>	československý
<b>ČSLA</b>	Československá lidová armáda
<b>ČSR</b>	Československá republika (1918–1960)
<b>ČSSR</b>	Československá socialistická republika (1960–1990)
<b>DLP</b>	dopravní letecký pluk
<b>FAR</b>	<i>Flieger-Ausbildungsregiment</i> – školní letecký výcvikový pluk
<b>FFS</b>	<i>Flugzeugführerschule</i> – samostatná pilotní škola
<b>FMNO</b>	Federální ministerstvo národní obrany
<b>JG</b>	<i>Jagdgeschwader</i> – stíhací eskadra
<b>KG</b>	<i>Kampfgeschwader</i> – bojová bombardovací eskadra
<b>KG(J)</b>	<i>Kampfgeschwader (Jagd)</i> – bojová bombardovací eskadra (stíhací)
<b>LZP</b>	letecké zabezpečovací prostředky
<b>LZS</b>	letecká zabezpečovací služba
<b>MNO</b>	Ministerstvo národní obrany
<b>MO</b>	Ministerstvo obrany
<b>n. p.</b>	národní podnik
<b>NATO</b>	<i>North Atlantic Treaty Organisation</i> – Severoatlantická aliance
<b>NJG</b>	<i>Nachtjagdgeschwader</i> – noční stíhací eskadra
<b>OSN</b>	Organizace spojených národů
<b>PLOSÚ</b>	protiletadlová ochrana státního území
<b>PVOS</b>	protivzdušná obrana státu
<b>PZN</b>	pozemní zabezpečení navigace
<b>RAF</b>	<i>Royal Air Force</i> – Britské královské letectvo
<b>RTZ</b>	radiotechnické zabezpečení
<b>s. p.</b>	státní podnik
<b>s. r. o.</b>	společnost s ručením omezeným
<b>Sb.</b>	Sbírka zákonů a nařízení
<b>SSSR</b>	Svaz sovětských socialistických republik
<b>USA</b>	<i>United States of America</i> – Spojené státy americké
<b>USAAF</b>	<i>United States Army Air Forces</i> – letectvo americké armády
<b>ZG</b>	<i>Zerstörergeschwader</i> – eskadra těžkých stíhačů



# ZDROJE A LITERATURA

## Literatura

- BŘACH, Radko: *Generál Maurice Pellé*. Avis, 2007.
- DUDA, Z. M.: *Agónie svědomí*. Votobia, 1997.
- DUDÁČEK, Lubomír: *Dopravní letiště Prahy 1918–1946*.  
MBI – Miroslav Bílý, 1998.
- DUDÁČEK, Lubomír: *Dopravní letiště Prahy 1947–2000*.  
MBI – Miroslav Bílý, 2000.
- DUDÁČEK, Lubomír: *Dopravní letiště Prahy 2000–2005*.  
MBI – Miroslav Bílý, 2005.
- HOTTMAR, Aleš, MACKOVÍK, Stanislav: *Soviet Air Force over Czechoslovakia 1968–1991*. Part I. JaPo, 2008.
- IRRA, Miroslav: *eskoslovenské vojenské letectvo 1945–1950*.  
Svět křidel, 2005.
- IRRA, Miroslav: *MiG-15 „Patnáctka“ v čs. letectvu v letech 1951 až 1983*. Jakab, 2006–2007.
- IRRA, Miroslav, MATOULEK, Jaroslav, VYSTAVĚL, Stanislav: *Označování útvarové příslušnosti letadel čs. vojenského letectva v období 1945 až 1957*. Jan Máče, 2004.
- JAKL, Tomáš: *Květen 1945 v českých zemích. Pozemní operace vojsk Osy a Spojenců*. MBI – Miroslav Bílý, 2004.
- JANDA, Aleš, PORUBA, Tomáš: *Messerschmitt Bf 109G-10/U4 Wiener Neustädter Flugzeugwerke Production & Operational Service*. JaPo, 2004.
- JOHN, Miloslav: *Září 1938*. Nakladatelství Bonus A, 1997.
- JOHN, Miloslav, KLIMENT, Charles, NAKLÁDAL, Břetislav: *Březen 1939*. Ares, 2004.
- KAŠE, Jan, PIRIČ, Vladimír: *Stíhací letadla první světové války v eskoslovensku*. Svět křidel, 1994.
- Kolektiv autorů: *Vojenská letiště v echách a na Moravě po roce 1918*. Sborník Jihočeského muzea, 1997.
- MATĚJÍČEK, Luděk: *Chebská křídla*. Svět křidel, 2006.
- MOUDRÝ, Miroslav: *1. letecký dopravní pluk*. Svět křidel, 2005.
- PAJER, Miloslav: *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*.  
Svět křidel, 2004.
- PLAVEC, Michal, VOJTÁŠEK, Filip, KAŠŠÁK, Peter: *Praha v plamenech*. Svět křidel, 2008.
- RAJLICH, Jiří: *Mustangy nad Protektorátem*.  
MBI – Miroslav Bílý, 1997.
- RAJLICH, Jiří, KOKOŠKA, Stanislav, JANDA, Aleš: *Luftwaffe over Czech territory*. JaPo, 2001.
- RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří: *Vzduch je naše moře*. Naše vojsko, 1993.
- RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří: *eskoslovenské letectvo 1918–1924*.  
Svět křidel, 2005.
- SALZ, Hanuš: *Letectví a město Plzeň 1874–1924*. Uni, 2000.
- TÝC, Pavel: *DC-3/Dakota/C-47 a eskoslovensko*. Svět křidel, 1999.
- VYSTAVĚL, Stanislav: *íkali mu Korea*. Svět křidel, 2005.
- VYSTAVĚL, Stanislav: *11. stíhací Invazní*. Svět křidel, 2006.

## Periodika

Historie a vojenství  
Letectví a kosmonautika  
Letectví a kosmonautika speciál  
Historie a plastické modelářství  
Revi

## Internet

[www.e-architekt.cz](http://www.e-architekt.cz)  
[www.forum.valka.cz](http://www.forum.valka.cz)  
[www.lompaha.cz](http://www.lompaha.cz)  
[www.mzv.cz](http://www.mzv.cz)  
[www.praha19.cz](http://www.praha19.cz)  
[www.vojenstvi.cz](http://www.vojenstvi.cz)  
[www.vrtulnik.cz](http://www.vrtulnik.cz)  
[www.ww2.dk](http://www.ww2.dk)

## Fotoarchivy a dobové fotografie

Archiv Leteckých opraven Malešice Praha, s. p.  
Osobní sbírky Pavla Kučery, Tomáše Sikory  
a autorů publikace

## Auto i fotografie

Jan KOUBA  
Jaroslav MATOULEK  
Petr POPELÁŘ  
Tomáš SOUŠEK  
Lukáš SYROVÝ

Jaroslav Matoulek / Tomáš Soušek

# KBELY

LETIŠTĚ NA OKRAJI PRAHY

Vydalo Ministerstvo obrany ČR – Prezentační a informační centrum MO

Adresa: Rooseveltova 23, 161 05 Praha 6

<http://www.army.cz>

Odpovědná redaktorka: Mgr. Jiřina Švarcová

Výtvarné řešení a zlom: Ing. Libora Schulzová

Dáno do tisku: červen 2009

Tisk: hansdesign, Brno

1. vydání

**Kopírovat, překládat a rozmnožovat publikaci bez souhlasu vydavatele je zakázáno  
NEPRODEJNÉ**









# 2009



