

Univerzita Palackého v Olomouci

Pedagogická fakulta

Katedra historie

**Bakalářská práce**

Tomáš Marek

**Letiště Praha Kbely a Ruzyně v období první republiky  
a protektorátu**

Olomouc 2021

**Vedoucí práce: doc. PhDr. Ladislav Kudrna, Ph.D.**

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pod vedením doc. PhDr. Ladislava Kudrny, Ph.D. Literaturu a ostatní prameny, ze kterých jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Olomouci dne .....

Tomáš Marek

## **Poděkování**

Mé veliké poděkování patří mému vedoucímu práce, panu docentu Kudrnovi, který práci vedl. Dále bych chtěl poděkovat Vědecké knihovně v Olomouci, Ústřednímu vojenskému archivu a Národnímu archivu v Praze, které mi přes pandemická opatření poskytly materiály, z nichž jsem mohl čerpat informace. Děkuji všem kamarádům, známým a rodině, zejména Bc. Kristýně Julíčkové a Bc. Barboře Jurkové, které mi byly při psaní této práce velikou oporou.

# Obsah

METODOLOGIE .....	4
PRAMENY A LITERATURA .....	5
ÚVOD .....	7
<b>1 LETIŠTĚ PRAHA-KBELY .....</b>	<b>8</b>
1.1 VZNIK LETIŠTĚ .....	8
1.2 LETOUNY A PRVNÍ LETECKÉ SPOLEČNOSTI.....	10
1.3 LETECKÉ LINKY.....	10
1.4 ZŘÍZENÍ A TECHNICKÁ VYBAVENÍ LETIŠTĚ.....	14
1.4.1 Radiotechnika .....	15
1.4.2 Přistávání .....	17
<b>2 OBDOBÍ VÝSTAVBY NOVÉHO LETIŠTĚ .....</b>	<b>19</b>
<b>3 LETIŠTĚ RUZYŇ .....</b>	<b>25</b>
3.1 PRVNÍ MODERNIZACE.....	27
3.2 LETECKÉ LINKY V ROCE 1937 .....	28
<b>4 PROTEKTORÁT ČECHY A MORAVA .....</b>	<b>31</b>
4.1 ROK 1938.....	31
4.2 ROK 1939.....	34
4.3 DOBA VÁLEČNÁ .....	35
<b>5 PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>38</b>
5.1 APLIKACE TÉMATU V KURIKULU DĚJEPISU.....	38
5.2 HISTORICKO-POZNÁVACÍ EXKURZE.....	39
<b>6 PRACOVNÍ LIST.....</b>	<b>40</b>
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>41</b>
<b>OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA .....</b>	<b>42</b>
<b>POUŽITÉ PRAMENY A LITERATURA .....</b>	<b>50</b>
<b>OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA – CITACE.....</b>	<b>52</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>55</b>
<b>ANOTACE .....</b>	<b>56</b>

## Metodologie a cíle práce

Letectví patří mezi jedny z největších přepravních možností pro cestující na celém světě. Většina lidí si nedovede představit, jakým jiným způsobem by se mohli přepravit z jednoho bodu do druhého, bez využití letecké dopravy. Na dovolenou, nebo za prací se tímto způsobem můžeme přepravit za pár hodin. Jaké ale byly začátky letectví na našem území?

Cílem práce je na základě archivních pramenů a odborné literatury zaměřit se na leteckou dopravu v Československu, konkrétně na letišti Ruzyně. V první části budu pojednávat o vzniku samotného letiště a jeho pozdějším rozšířením na mezinárodní letecký provoz, poté na německou okupaci a zákaz letu českých pilotů na obvyklých trasách. Práce se zaměří na rozvoj typů letadel dané doby, a také poukážu na rozdíly mezi létanými destinacemi, které od počátku provozu prošly změnami.

Pro získání základních informací bylo nutné zjistit, které publikace se tímto tématem zabývají. Ve Vědecké knihovně v Olomouci jsem našel knihu „Historie řízení letového provozu“ od autora Karla Závodského. Tato kniha podává základ informací v oblasti techniky a vývoje letištního vybavení. Zmiňuje se také o nových vynálezech, které dopomohly k rozvoji letectví, a také k bezpečnosti na leteckých trasách. Kniha s názvem „Československé aerolinie“ od Libora Zemana, vydaná k 80. výročí stejnojmenné společnosti, popisuje vznik a vývoj Českých aerolinií. Zmiňuje se o finančních problémech počínající společnosti, dále o některých trasách a využívaných letounech. Třetí monografií týkající se civilní letecké dopravy byla kniha od autorů Jaroslava Matoulka a Tomáše Souška s názvem „Kbely, letiště na okraji Prahy“. Kniha popisuje vznik civilního letectví u nás a je doplněna značným množstvím dobových obrázků. Z důvodu nutnosti získání většího množství informací zkontaktoval jsem letiště Václava Havla v Praze, kde jsem prosil o doporučení další monografie, která by byla pro toto téma vhodná. Místo toho mi bylo doporučeno, abych se s tímto dotazem obrátil na pana docenta Lubomíra Dudáčka, který na letišti dříve pracoval, a který se také zajímá o civilní letectví u nás. Pan docent Dudáček mi doporučil velké množství publikací, avšak ani jednu archiválii. Abych zjistil, jaké archivní prameny by byly nejvhodnější k prostudování, bylo zapotřebí zjistit co možná nejvíce v Národním archivu

v Praze. Zde mi byl doporučen pan PhDr. Pavel Dušek, Ph. D., odborný rada a archivář, který má v tomto archivu na starosti materiály týkající se Ministerstva veřejných prací, pod které civilní letecká doprava Československa patřila. Doporučil mi velké množství relevantních archivních podkladů.

## **Prameny a literatura**

Literatura týkající se letecké dopravy 19. století je poměrně bohatá. Pokud ale bychom se chtěli zaměřit na civilní leteckou dopravu v Československu a Protektorátu, musíme po publikacích více zapátrat. Mezi ty nejstarší publikace patří práce autora Jaromíra Strejčka, Václava Němečka a Ferdinanda Trebichavského. Mezi nejnovější monografie patří díla autora Lubomíra Dudáčka a Jiřího Šoffera.

Nejvíce se problematice věnuje výše zmíněný autor doc. Ing. Lubomír Dudáček, který pracoval na letišti Ruzyně od roku 1967 do roku 2004, a který zde vystřídal velkou škálu profesí. Právě zde nabyl velké množství informací, které využil pro napsání své trilogie *Dopravní letiště v Praze*.

Zajímavou publikací je monografie „Řízení letového provozu“ od autorů Karla Závodského a kolektivu, kde se dozvíme velké množství informací týkajících se technického vybavení letišť, signalizačních technik, a také přesného postupu při letecké radiokomunikaci.

Starší publikace, které byly napsány před rokem 2000 se týkají spíše letectví jako takového. Příkladem může být monografie „Léta létání“ od Ing. Jaromíra Strejčka a kolektivu, kteří se zde zabývají prvními pokusy o létání v horkovzdušných balonech, prvních přeletech v Evropě, nebo vznikem letectví v některých evropských státech.

Knihy Václava Němečka „Československá letadla“ je čistě technického charakteru. Jsou v ní uvedena veškeré typy letadel vyrobených na našem území, která jsou v knize chronologicky seřazena. Jsou zde vypsána nejen letadla civilní, ale také vojenská.

V případě písemností institucionální povahy byly mým pramenem archivní zdroje z Národního archivu v Praze, konkrétně z fondu č. 1004 s názvem „Ministerstvo veřejných prací, Praha“. V tomto fondu se nachází informace ke stavbám státních budov, silnic a mostů, vodní stavby, otázky vodohospodářské

a vodoprávní, strojírenství, elektrotechnika, hornictví, hutnictví, letectví a jiné. K civilnímu letectví se zde nachází spousta archiválií, které nebyly ani v jedné publikaci zohledněny. Bylo tedy nutné prostudovat ve zmíněném fondu listiny a dokumenty ze IV. odboru, který se zabývá oblastí strojírenství, elektrotechnikou a letectvím. Zajímá jsem se tedy o skupinu B, která se věnuje letectví, konkrétně zřizování letišť, jednání s jinými státy, technická vybavení a jiné. Pro větší přehled se dělí na dvě období. První od roku 1920 do roku 1922. Dokumenty jsou zde pod inventárními čísly 2278 – 2283, a nalezneme je v kartonech 1257 – 1259. Další období je od roku 1923 – 1925. Zde jsou pod inventárními čísly 2284 – 2396 v kartonech 1260 až 1501.

Dále pak bylo nutné prostudovat listiny z VI. odboru, který se zabývá legislativními záležitostmi. Také jsou zde rozdělena na období 1920 – 1922 (inv.č. 2977, kar. 2213), 1923 – 1925 (inv.č. 3004, kar. 2222), 1926 – 1928 (inv.č. 3027, kar. 2234 - 2245), 1929 – 1931 (inv.č. 3064, kar. 2266 – 2286), 1932 – 1934 (inv.č. 3094, kar. 2364 – 2387), 1935 – 1937 (inv.č. 3124, kar. 2448 – 2496) a 1941 – 1945 (inv.č. 3197, kar. 2617 – 2620). Jsou to všechno prameny úřední, které obsahují zápisy s různých zasedání a schůzí, žádostí, evidencí, nebo statistik. Nalezneme zde také plány pro stavbu původního letiště Ruzyně, které obsahují i architektonické nákresy a návrhy.

## Úvod

Počátky pražského letiště spadají do období první republiky. V tomto velmi krátkém období nově vzniklá republika dokázala, že i přes svou malou rozlohu může stát bok po boku ekonomicky velmi vyspělým státům. Velký podíl na tom měl průmysl, který v této zemi zůstal po rozpadnutí Rakouska-Uherska, ale také nově vzniklé továrny a závody, které vyhovovaly poptávkám světového trhu.

V současné době se v hlavním městě Praha nachází několik letišť, ale při účely mé práce je myšleno letiště Praha-Kbely, kde započala historie našeho civilního letectví, a později letiště Praha-Ruzyně, kam byl tento hlavní dopravní uzel civilního letectví přemístěn. Třebaže zpočátku nepanovala shoda ohledně zřízení letiště v daném prostoru, zachovalo se dodnes. Nové technologie a typy letadel prokázaly budoucnost letecké dopravy. Druhá světová válka narušila dynamičnost vývoje. Letecká přeprava sloužila takřka výhradně vojenským účelům Třetí říše.



# 1 Letiště Praha-Kbely

## 1.1 Vznik letiště

Po zániku rakousko-uherského císařství zůstalo na území nově vzniklé Československé republiky (dále ČSR) pouze jediné letiště v Chebu.<sup>1</sup> Toto letiště zahájilo svou činnost 1. července 1917, a patřilo k vůbec prvním na našem území. V době ČSR sloužilo jako sídlo Vojenského leteckého učiliště, v němž probíhal výcvik stíhacích a průzkumných letců. Právě zde vznikala letadla pro Československou armádu. Do vojenských letišť té doby bychom mohli dále započítat i letiště v Olomouci, v Brně nebo třeba v Plzni. V pražských Letňanech mezi prvními vznikla továrna Letov. Postupem času přibýly továrny značek Aero, ČKD-Praga, Beneš-Mráz a Avia. Avšak tato letiště musíme spíše považovat za satelitní, protože byla využívána pouze pro balónovou turistiku a vojenskou aviatiku pod patronátem ministerstva národní obrany.<sup>2</sup>

Politická reprezentace si záhy uvědomila nutnost fungující civilní dopravy. Prvním státem, který disponoval moderním civilním letišťem, byla Francie, provozující společnost Compagnie internationale de navigation aérienne (CIDNA), nejstarší leteckou společností.<sup>3</sup>

O naše letectví se zasloužili hlavně letci, legionáři a technici z bývalé rakousko-uherské armády. Na našem území se vyráběla letadla a motory na světové úrovni. I poloha naší země byla předurčena k tomu, aby na ní vznikl hlavní dopravní uzel spojující západní Evropu (letiště Berlín-Tempelhof (THF) a pařížské letiště) a východní (letiště Užhorod, kde tamější letiště vzniklo až v roce 1925). Dále pak bylo zapotřebí vytvořit letiště mezi Berlínem a Vídní. Praha se tedy stala nejlepší variantou.<sup>4</sup>

Na počátku dvacátých let, vyjma odborníků a leteckého personálu, málokdo věřil v budoucnost letecké dopravy. Tudíž veškeré počáteční investice na zbudování a vybavení sponzoroval stát za dozoru ministerstva veřejných prací, které

---

<sup>1</sup> RAJLICH, Jiří. *Cheb 1917-1947: aviatci a letadla prvního vojenského letiště v Českých zemích*. Cheb: Svět křidel, 2020. Svět křidel

<sup>2</sup> RAJLICH, Jiří; SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře. Naše vojsko*, Praha 1993. NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla (1918-1945)*, Naše vojsko, Praha 1983

<sup>3</sup> ZÁVODSKÝ, Karel. *Historie řízení letového provozu: 1910-2010* / Karel Závodský a kolektiv. Praha: yourARTillery, 2014. s. 10–13.

<sup>4</sup> STREJČEK, Jaromír. *Léta létání*. Praha: NADAS, 1979. Knižnice letecké dopravy. s. 86–87.

spravovalo veškeré záležitosti až do roku 1925.<sup>5</sup> První akcí tohoto leteckého úřadu, jehož nástupcem je dnešní ministerstvo dopravy, bylo přistoupení ČSR k Mezinárodní dohodě o úpravě civilního letectví podepsané 13. října 1919 v Paříži.<sup>6</sup> Československo se tak stalo členem první mezivládní letecké organizace CIDNA se sídlem v Paříži.

Problém představovalo nalezení vhodného místa pro nové letiště. V období před vznikem ČSR neměla Praha žádné oficiální letiště. Příležitostně se využívala pláň v Chuchli, avšak pouze pro aviatické účely. Další vhodný prostor tvořila pláň mezi obcemi Letňany, Kbely, Vysočany a Prosek, dále pláň u obce Malešice. Návrh na situování letiště zpracoval Pražský stavební úřad 2. prosince 1918 a dospěl k názoru, že je v zájmu hlavního města vybudovat civilní letiště, které by v dobách nouze mohlo být využito jako vojenské. Z tohoto hlediska vyhovovaly pouze pozemky na Vysočanech svou polohou a rovinou. Pozemky neoseté řepné půdy patřily bývalému ministru zahraničních věcí hraběti Otakaru Czerninovi. Jejich převod muselo řešit Ministerstvo zahraničních věcí ČSR s Rakouskem. Pozemky byly zabaveny na základě zákona o válečných úkonech, ČSR zaplatit o 3 miliony Kč tehdejší měny navíc. Během několika dnů bylo k dispozici letiště v Proseku u Kbel, dvě přestavěná letadla původem z letiště Cheb, piloti, mechanici a strážný oddíl. K úplně první přepravě sloužila letadla Brandenburg.<sup>7</sup>

Výstavba letiště započala 1. 3. 1920 a fungovala jako technická základna francouzsko-rumunské vzduchoplavecké společnosti, která se řadí k první mezinárodní a mezikontinentální letecké společnosti pro dopravu cestujících, zboží a pošty. Zákonitě muselo dojít k upravení legislativy ČSR v oblasti civilního letectví, aby byla kompatibilní s mezinárodními dohodami. Došlo tedy ke schválení prvního leteckého zákona č. 172 Sb. z 8. července 1925 srovnatelného se západní legislativou. Tímto aktem jsme oficiálně vstoupili do letecké trasy Francie–ČSR–Polsko–Maďarsko–Rumunsko.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Národní archiv (dále jen NA) fond Ministerstvo veřejných prací (dále jen MVP) číslo fondu 1004  
<sup>6</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 165c, inv. č. 2309, Smlouvy se společností CINA, Rumunskem a dalšími státy, karton 1299 – 1329

<sup>7</sup> DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague: 1918-1946*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012. S. 5–12.

<sup>8</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 165d, inv. č. 2289, *Jednání s mezinárodní obchodní komorou v Paříži*, karton 1272

## 1.2 Letouny a první letecké společnosti

Po válce nebyla ČSR připravena na to, že by první dopravní lety mohly být uskutečněny ve vojenských strojích. Válečná letadla byla vybavena pouze sedadly bez jakéhokoliv zabezpečení. Na začátku své existence zůstávalo Československo pod přímým politickým i hospodářským vlivem Francie jak ve vojenské, tak i civilní oblasti. Z tohoto důvodu bylo vyvíjeno úsilí, aby Francie většinu svého průmyslu expedovala do ČSR, a to i proto, že letouny vyráběné ve Škodových závodech byly vyráběny pod licenční značkou tehdejší francouzské republiky. Proti tomu český průmysl začal vyvíjet a vytvářet vlastní letouny a příslušenství pro československé letectví, které během desetiletí získalo exportní úspěchy. Z těchto podnětů vznikly již v roce 1920 dvě soukromé letecké společnosti: První pražský letecký podnik FALCO a První český letecký podnik IKARUS. Tyto podniky upřednostňovaly hlavně vyhlídkové lety, v ojedinělých případech transportní dopravu. Později se sloučily pod názvem Československá letecká akciová společnost se zkratkou ČSLAS. Tato společnost zadávala své objednávky na výrobu letadel do továrny Aero, která vytvořila první československé dopravní letadlo A-10, jehož konstruktérem byl Ing. Alois Smolík. Před jeho dokončením ČSLAS zanikla a její místo převzaly nově vzniklé Československé státní aerolinie.<sup>9</sup>

## 1.3 Letecké linky

V době vzniku společností IKARUS a FALCO podepsala dohodu ČSR 23. 4. 1920 kapitálovou účast francouzsko-rumunské společnosti, která létala od října 1920 pod názvem CIDNA leteckou linku Paříž–Strassburk–Praha. Od roku 1921 byla tato linka prodloužena do Varšavy. V roce 1922 tato trasa nabídla připojení z Prahy do Vídně, Budapešti, Bělehradu, Bukurešti a Istanbulu. Zajímavostí je, že na těchto linkách byla zaměstnána většina českých pilotů i mechaniků. V roce 1933 byla pak společnost přejmenována na Air France, přičemž tento název nese do dnešních dnů.

ČSR se snažila vytvořit vlastní dopravu s vlastními linkami a odtrhnout se tak od vlivu francouzské civilní dopravy. Po vzniku ČSLAS v únoru 1923 uzavřelo Ministerstvo veřejných prací (dále MVP) a Ministerstvo národní obrany (dále

---

<sup>9</sup> STREJČEK, Jaromír. *Léta létání*. Praha: NADAS, 1979. Knižnice letecké dopravy. s. 93–96.

MNO) dohodu o zřízení leteckého dopravního oddělení s tratí Praha–Bratislava–Košice. MNO však nedokázalo efektivně řídit toto oddělení, a tak byl veškerý majetek předán pod správu nově vzniklých Československých aerolinií (dále ČSA).<sup>10</sup>

Platy pilotů mělo na starosti MVP a MNO. Prémie za dobře vykonaný let platilo pilotům MVP. Plat se pohyboval v rozmezí 120 000 až 180 000 Kčs. Dále piloti a veškerý letecký a letištní personál dostávali uniformy hrazené MVP a příspěvky zdravotní i sociální hrazené MNO.<sup>11</sup>

Zahájení prvního letu na trase Praha–Bratislava bylo provedeno 29. října 1923 letadlem A-14. Za pouhé dva měsíce dokázala ČSA přepravit 29 cestujících a 141 kilogramů pošty či jiných zásilek. S přihlédnutím na zimní měsíce to bylo velmi úspěšné období. Dokončením výstavby letiště Barca (název košické městské části) roku 1924 byla linka kompletní a létalo se až do Košic s mezipřistáním v Brně.<sup>12</sup>

Roku 1927 převzaly ČSA od MVP linku Praha – Mariánské Lázně. V téže roce vznikla nová Československá letecká společnost ČLS. Oba tyto podniky sepsaly dohodu, kdy ČSA měly vykonávat pouze vnitrostátní trasy a ČLS trasy zahraniční. Továrna Avia vytvořila nový typ dvouplošníku A-38 a tyto letouny vlastnila právě společnost ČSA. V březnu 1927 byla zahájena u společnosti ČLS letecká trasa Vídeň–Praha–Drážďany–Berlín. Tuto trasu z velké části zajišťovaly rakouská společnost Österreichische Luftverkehrs AG a německá letecká společnost Deutsche Lufthansa AG.<sup>13</sup>

Aby se zvýšil zájem o leteckou dopravu do zahraničí, snažila se ČLS dohodnout trasu do Nizozemí. Po dohodách s nizozemskými úřady vznikla trasa Praha–Drážďany–Berlín–Rotterdam. Právě tato linka velmi zviditelnila československé letectví, protože žádný jiný stát neměl dosud linku do Rotterdamu. Byli jsme tedy úplně první stát, který ve spolupráci s nizozemskou společností KLM umožňoval přistání v této destinaci. V praxi spolupráce vypadala tak, že ČLS poskytla letouny a KLM zajistila bezpečný průběh při přistání a odbavení pasažérů.

---

<sup>10</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 167c, inv. č. 2352, *Československé státní aerolinie*, karton 1412 – 1413

<sup>11</sup> NA fond MVP č. 1004, inv. č. 557, *Stejnokroje*, karton 45

<sup>12</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 167, inv. č. 2280, *Zřizování letišť v ČSR*, karton 1258

<sup>13</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 170d, inv. č. 2322, *Československá letecká společnost*, karton 1362–1367

Výběr letounů patřil mezi nesnáze leteckých společností. Letoun Forman Goliath nabízený československou firmou byl sice levný, ale celkově nepraktický. První řady sedadel se nedoporučovaly obsazovat, aby se letoun mohl vůbec odlepit od země. Malá kola měla na nerovné travnaté ploše kbelského letiště nesnáze nabrat dostatečnou rychlost pro vzlet. Lehčí ocas letadla s těžkou přídílí často neudržely balanc a hrozilo převrácení.

Jako další přicházela v potaz letadla Junkers, která se těšila velkému zájmu ze strany pasažérů. Stát ale rozhodl, že v době velké pracovní nezaměstnanosti nebude nakupovat letadla drahá a z ciziny. Z tohoto důvodu byla na linku vybrána letadla Fokker F-VII. Tento typ nabízel zcela stejné pohodlí jako Junkers, ovšem za podstatně nižší cenu. Navíc zakoupením tohoto typu letadla byl podpořen vnitrostátní trh a ekonomika.<sup>14</sup>

Roku 1929 ČSA nabízela následující letecké linky. Praha–Brno–Bratislava–Košice–Užhorod, která vznikla 6. května toho roku. Dále pak Praha–Brno, kde se létalo letouny Aero A-23, Praha – Mariánské Lázně s letouny Forman Goliath a Praha–Brno–Bratislava s novým letounem Ford 5-AT-C Trimotor. Stala se tak členem IATA, celým názvem International Air Transport Association. Tato společnost vznikla v roce 1919 v Haagu a zabezpečovala spolupráci mezi leteckými společnostmi v oblasti bezpečnosti, spolehlivosti, zabezpečení a hospodárnosti leteckých služeb ve prospěch spotřebitelů. ČLS přijala žádost německého města Essen, aby bylo doplněno na letecké lince z Prahy do Rotterdamu. Za splnění této žádosti přislíbilo platit ročně 30 000 říšských marek. Tyto linky létaly pravidelně dvakrát za den. Takzvané dopolední lety, které často nebyly plně obsazeny, a odpolední lety, které naopak byly obsazené i několik dní předem.<sup>15</sup>

Roku 1930 ČSA otevřely první zahraniční trasu Bratislava–Záhřeb. Aby nebyla v rozporu s ČLS, byla tato linka otevřena pouze v letních termínech a vedena jako výpomocná linka. Také tato společnost začala na letišti Praha-Kbely zajišťovat i zemní služby pro Deutsche Lufthansa a polskou leteckou společnost Polskie Linie Lotnicze (zkráceně LOT). Letový park v tomto roce nabyl několik dalších letounů. Společnost vlastnila Aero A-23, Aero A-35, Aero A-38, De Havilland DH.50, Forman F62, Junkers F13, Avia Fokker F-VIIb/3m a Ford 5-AT-C. Poslední

---

<sup>14</sup> ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019. s. 17–45.

<sup>15</sup> ŠOFFER, Jiří. *Ibidem*. s. 47–52.

zmíněný stroj však nalétal jen několik stovek kilometrů. Na trati Praha–Brno 22. srpna toho roku se vznesla prudká bouře v oblasti Jihlavy a letoun havaroval. Škoda byla vyčíslena na 1,7 milionů Kčs.<sup>16</sup>

ČLS chtěla ujednat nové trasy orientované směrem do Německa. Navrhované trasy Praha–Mnichov, Curych–Basilej, Mariánské Lázně – Lipsko byly kvůli odporu německých úřadů zamítnuty. Letový park společnosti ČLS se skládal ze čtyř Avii BH-25, dvou Fokkerů F-VIIa a pěti Avii typu Fokker F-VIIb/3m. Motory do těchto letadel dodávala britská společnost Walter Jupiter Motors nebo československá firma Škoda Works s motory typu Wright Whirlwind.

V tomto roce také švýcarská letecká společnost Ad Astra dohodla s československou vládou trasu Praha–Basilej. K zabezpečení trati začalo ministerstvo pošt a komunikací vysílat meteorologické telegramy pod značkou „Aviahel“ ze stanic v Nýrsku, Domažlicích a Čerchově. ČLS převzala zastoupení společnosti na území ČSR.

Současně byla od února toho roku změněna imatrikulace letadel na všemi známou značku OK, kterou vlastní česká letadla do dnešních dnů. O vzniku této zkratky koluje několik příběhů. První říká, že československá delegace si přála zkratku CS. Tu ale vylobovali zástupci Portugalska, tak byla použita počáteční písmena Otakara Koudelky, který byl členem zmíněné delegace. Druhý příběh vypráví, že jmenovaný československý delegát neporozuměl otázce imatrikulanta a bezmyšlenkovitě odpověděl „ou key“, a tak bylo zaznamenáno OK. Ať je pravda kdekoliv, československá letadla byla nucena svůj dosavadní imatrikulační znak OL-BXXX změnit na OK-XXX.<sup>17</sup>

V průběhu roku 1930 se vliv hospodářské krize odrazil na příjmech i statistikách letů a počtu odbavených pasažérů. Byl to bolestný rok, který znamenal pro obě letecké společnosti omezení v počtu létaných linek.

Následující rok ČSA prodloužily spoj z Mariánských linek do Karlových Varů. Ostatní linky probíhaly takřka beze změny. Letový park byl rozšířen o letoun Letov Š-32 a italský letoun Caproni Ca.97. Československá letecká společnost změnila většinu svých tras. Trať Praha–Lipsko/Halle–Essen–Rotterdam byla

---

<sup>16</sup> KELLER, Ladislav a KOLOUCH Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu 1918–1939*. s. 140–158.

<sup>17</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 166a, inv. č. 2313, *Imatrikulace a zkoušky letadel*, karton 1331 – 1343

prodloužena až do Amsterdamu. Právně byla povolena a v průběhu roku zprovozněna trasa Praha–Mnichov–Curych–Basilej ve spolupráci se společností Swissair. Vznikla také nová trasa z Praha – Mariánské Lázně – Halle. Linky do Berlína a Vídně zůstaly nezměněny. Letový park ČLS tvořily čtyři Avie BH-25, dva Fokkery F-VIIa a sedm Fokkerů F-VIIb/3m. Několikanásobně se zvýšil obrát společností a o některé linky stoupl zájem dvojnásobně, hlavně o trasy do Nizozemí. Tato skutečnost změnila financování letectví ze strany státu. MNO přestalo úplně financovat chod letiště a platy pilotů. Veškeré finance zprostředkovalo MVP a také výnosy leteckých společností.

Pro lety v německém vzdušném prostoru nařídilo říšské ministerstvo dopravy československým leteckým společnostem, aby měly zařízené pojištění ve výši 200 000 Kčs pro případ úmrtí na palubě, 200 000 Kčs pro případ trvalé invalidity při letecké nehodě jako odškodné a platbu 200 Kčs denně pro případ dočasného zranění při letu. Tyto hodnoty byly vyčísleny na 7 % z ceny každé letenky, později vystoupaly až na 15 %.<sup>18</sup>

Vývoj letadel postupoval velmi rychle. Letadla byla vybavena brzdami, dokonalejšími motory a mechanickými nebo gumovými spouštěči, které uváděly motory do provozu. Do té doby musel letištní personál motorové vrtule roztočit lidskou silou. Přelom 20. a 30. let lze považovat za kvantitativní a kvalitativní rozvoj letectví v ČSR, které se dostalo na úroveň nejvyspělejších států. Ve výrobě leteckých motorů jsme doslova zlikvidovali konkurenci.<sup>19</sup>

## **1.4 Zřízení a technická vybavení letiště**

Aby pilot letící nad letištěm mohl určit svou polohu, musela být letiště vybavena dobře viditelným nápisem nesoucí jejich název. Proto všechna letiště vytvořila v oblasti přistávacích drah nápis orientovaný ze západu na východ o velikosti písmen 3 metry. Tento název byl v kruhu, ze kterého byla vedena směrovka ukazující sever. Pro zpracování se využívaly cihly vsazené do země a natřené vápnem, popřípadě mohly být vysypány pískem.

---

<sup>18</sup> ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019. s. 53–57.

<sup>19</sup> ZÁVODSKÝ, Karel a kol. *Historie řízení letového provozu: 1910-2010*. Praha: Řízení letového provozu České republiky. s. 13.

K letu v pozdních večerních hodinách a noci bylo letiště vybaveno letištním majákem, který byl vidět do vzdálenosti 50 kilometrů. Vyzařoval střídavě bílé a zelené paprsky ve frekvenci 3–5 sekund.<sup>20</sup>

Co se týče létání v noci, bylo zapotřebí nějakým způsobem označit překážky na trase. Proto veškeré stavby, které byly mimo obydlenu část, musely být zakončeny světelným signálním návěstidlem, které vyzařovalo červené stálé světlo rozmístěné po celém obvodu překážky. Pokud některé věže, například vysoké tovární komíny, byly vyšší než 45 metrů, tak každých následujících 45 metrů byla instalována tato světelná návěstidla, aby stavba byla vidět ze všech úhlů azimutu.

Pro piloty bylo nejdůležitější, aby si byli vědomi, jaké počasí mohou na svém letu očekávat. Proto byla v blízkosti letiště vybudována meteorologická stanice, která informovala, jaké mohou být povětrnostní podmínky – a také, zda se dají očekávat srážky. Tato stanice spolupracovala s dalšími stanicemi po celém státě. Z veškerých hlášení se vytvořila velká meteorologická mapa, kde měl pilot přehled o všech podmínkách.

Pro určení aktuálních povětrnostních podmínek byl na letištích instalován větrný pytel (rukáv). Tento rukáv měl tvaru kužele o celkové délce 3,6 metru. Největší poloměr kuželu měřil 0,9 metru. Zhotovený byl z látkových pruhů bílé a oranžové barvy a vyztužený byl rákosovými kroužky. Umístěný byl dál od přistávací a vzletové plochy, aby se určení větru nedalo ovlivnit motory letadel.

Je zřejmé, že za dobré viditelnosti pilot neměl problém s letounem přistát. K přistání se používala i světla, podle kterých se pilot mohl nasměrovat na přistávací dráhu, která v té době ještě nebyla z asfaltu či jinak upravených ploch. Musel se spokojit pouze s rovnou, krátce sečenou loukou. Problém nastal při zhoršeném počasí a za velmi špatné viditelnosti.<sup>21</sup>

#### **1.4.1 Radiotechnika**

V průběhu 20. století došlo ke skokovému rozvoji letectví. Ovšem shodou okolností musíme k tomuto pokroku přičíst ještě jeden důležitý vynález, a to radiotechniku. Rozvoj technického oboru dal vzniknout rozhlasu, televizi,

---

<sup>20</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 170a, inv. č. 2320, *Osvětlení letišť*, karton 1351 – 1359

<sup>21</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 170a, inv. č. 2301. *Různé záležitosti, osvětlovací a signalizační zařízení, orientační nápisy*, karton 1283 – 1288



výpočetní technice a hlavně radiokomunikaci. Jednalo se doslova o nadčasové vynálezy, o kterých si naši předci mohli pouze nechat zdát.

Používání vůbec prvních radiokomunikačních přístrojů v aviatice se setkala s velkým odporem. Vůbec první přístroje patřily do skupiny jiskrových přístrojů, které rádiové vlny vytvářely pomocí elektrických jisker a oblouků. Je zřejmé, že balóny, které byly plněny vodíkem, si tento přístroj z bezpečnostních důvodů instalovat nemohly. Po vynalezení elektronek již nebezpečí exploze nehrozilo, ale vzhledem k jejich velikosti a vysoké hmotnosti bylo jejich instalování doslova nevhodné. Letadla i balóny měly pouze omezenou nosnost – po překročení limitu bylo vzletnutí nemožné.

Až ve třicátých letech se začala radiotechnika uplatňovat v aviatice. Právě v tomto období dokázala rádiová technologie navázat spojení letícího letadla s pozemními stanicemi a pilot tak mohl využívat nejen zraku, ale i sluchu.

Vedle alternátorů v blízkosti povodí Labe byl instalován elektronkový vysílač Telefunken pro radiotelegrafii i radiotelefonii, který ke správnému fungování potřeboval velké množství rozsáhlých antén. V této době ještě nebyly elektronkové zesilovače, které by umožnily příjem slabých elektromagnetických signálů. V dubnu roku 1927 se uskutečnil úspěšný experimentální test, kdy systém radiotelefonního spojení letounu navázal kontakt se zemí. Další pokusy pro hromadné navazování kontaktů v letounech probíhaly v roce 1928. U letišť byly zřizovány radiotelefonické stanice, které navazovaly spojení i s okolními letišti službou P/P (Point to Point) pro rychlejší zjištění informací, a to hlavně v oblasti meteorologie.

První česká letecká společnost, která byla od roku 1929 vybavena touto technologií, byla ČLS. Její piloti absolvovali v témže roce zahraniční kurz přístrojového létání a byli mezi prvními, kteří pomocí této nadčasové technologie dokázali přistát i za velmi špatné viditelnosti bez dohlednosti země. Do všech letadel ČLS byla instalace provedena do roku 1931 a do letadel ČSA do roku 1933. Nevýhodou však bylo, že k provozování byl nezbytný speciálně vyškolený personál, který v té době patřil k „nedostatkovému zboží“. Tato profese byla běžná v poštovním i železničním provozu. Později do posádky přibyl další člen – radiotelegrafista.

Telegrafní styk byl veden ve zvláštním kódu, kde veškeré dotazy, fráze, informace a situace byly vyjádřeny třípísmenovými výrazy. A protože každá

skupina začínala písmenem Q, nazýváme ji Q-kódem, jejíž používání se v mezinárodním civilním letectví osvědčilo. Telekomunikační přístroje nesloužily pouze ke komunikaci. Výzkumem bylo zjištěno, že za normálních okolností se elektromagnetické vlny šíří přímočaře. Zdokonalením antén tak došlo ke vzniku prvních zaměřovacích systémů.

Rádiové zaměřovače (radiogoniometry) byly tvořeny anténním systémem. Natočení antény se odečítalo na přesné, dobře čitelné úhlové stupnici, která byla správně orientovaná podle místního magnetického severu s přihlédnutím k deklinaci. Pilot měl dvě možnosti, jak zjistit, kde se nachází. První možností bylo, že radiotelegrafista v letounu požádal letiště o sdělení jejich polohy. Vyslal tedy kód GTF. Letiště obratem požádalo radiotelegrafistu, aby v několika frekvencích vysílal pouze písmeno „V“ v Morseově abecedě (...-), a dále se spojilo s okolními zaměřovacími stanicemi. Stanice i letiště za pomoci antén a sluchátek zjistily, kterým úhlovým stupněm přichází nejsilnější frekvence vysílání, a letišti sdělily výsledek svého šetření. Na letišti tyto výsledky zaznamenali na podrobné mapě ČSR, která měla tvar vodorovné desky a kde byly pevně stanoveny stanice a letiště. Z těchto bodů vycházela podle sdělených údajů vlákna, jejichž protnutím letecký personál zjistil polohu letadla.

Polohu si mohla posádka zjistit také sama. Stačilo, aby telegrafista vyslal kód QCE nejbližším dvěma zaměřovacím stanicím a zakreslením sdělených azimutů do letecké mapy navigátor zjistil polohu letounu. Od stanic buď obdrželi přímo zeměpisné souřadnice, anebo vzdálenost uváděnou v kilometrech od nějakého dobře viditelného bodu na zemi.<sup>22</sup>

#### **1.4.2 Přistávání**

V době před vynálezem radiokomunikace, když byla velmi špatná viditelnost, byl pilot nucen použít nepřímou navigaci. V kokpitu byl instalován magnetický kompas, pomocí kterého mohl určit směr letu. Dále byl také vybaven rychloměrem, který udával vzdušnou rychlost. Pilot měl u sebe stopky, které využíval pro různé výpočty. Podle mapy nastavil kurz letu, podle vzdálenosti cíle a rychlosti letu a větru (informace o letu získal před startem) spočítal čas potřebný k dosažení cíle. Pro navigaci měl zásadní význam směr a rychlost větru. Pokud byl silnější odpor

---

<sup>22</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 162a, inv. č. 2325, *Radiostanice a pozemní stanice*, karton 1372

vzduchu, mohl prodloužit dobu letu až dvojnásobně. V případě nepříznivého směru větru mohl nastat tzv. snos, což je změna polohy proti předpokládané trase na souběžném kurzu.<sup>23</sup>

Pro přiblížení, sestup a přistání s přístroji se používal obdobný postup jako při zaměřování polohy letounu. Většina zaměřovacích stanic, nazývaných „gonio“, byla stavěna přímočaře k přistávací dráze ve vzdálenosti 1–3 kilometry. Letadlo blížící se k letišti dostalo pokyn QFH z řídicí věže. Bylo tedy navedeno nad letiště, kde dostalo další pokyn QFC, kdy se muselo otočit o 180 °. Přistávání bylo tedy prováděno z opačné strany, než byl příletový kurs. Když letištní operátor zaslechl motory letadla, zjistil jeho polohu. Začal letounu vysílat písmeno M v Morseově abecedě, a přitom označil i světovou stranu (N, S, W, E). Pilot si opravil kurs, snížil rychlost a začal klesat. Když byl směr letounu přímý s přistávací dráhou, byl vyslán z letiště signál ZZ a za dobré viditelnosti letadlo pohodlně přistálo.

Personál našich zaměřovacích stanic byl v Evropě vyhlášený. S přesností na 10–20 metrů byl schopen letoun zaměřit a přivést na přistání. To vše trvalo necelou minutu, což je na dobu, o níž pojednáváme, neuvěřitelné.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019.

<sup>24</sup> ZÁVODSKÝ, Karel a kol. *Historie řízení letového provozu: 1910-2010*. Praha: Řízení letového provozu České republiky. s. 23.

## 2 Období výstavby nového Letiště

Tato kapitola pojednává o rozmezí let 1932 až 1936. V těchto letech probíhala výstavba nového, většího a modernějšího letiště Praha-Ruzyně. Z důvodu přehlednosti jsem se rozhodl tuto kapitolu oddělit od první. Také se v této době více než kdy jindy rozmohla letecká doprava, nemluvě o leteckých linkách i technologické vybavenosti letounů. Můžeme říct, že civilní letecká doprava se stala jedním z charakteristických rysů 20. století.

V roce 1932 ČSA nabízely trasu Praha–Brno–Bratislava–Košice–Užhorod s připojením v Praze a Brně na další trasy organizované partnerskými společnostmi. V tomto roce byla pro velmi malý zájem zrušena trasa Praha – Karlovy Vary – Mariánské Lázně. Letový park společnosti zahrnoval Aero A-35, A-23, A-38, třikrát Fokker F-VIIb/3m, Letov Š-32 a Caproni Ca.97.

Hladký průběh přistávání zajišťovaly goniometrické stanice, jejichž funkci jsme si popsali v podkapitole 1.4. a které byly zbudovány na všech letištích. Navigování nočního letu na trase Praha–Brno–Bratislava určovalo 17 pozemních majáků. Tyto majáky měly několikakilometrové rozestupy a sloužily jako vizuální pozemské ukazatele směru.<sup>25</sup>

Také byla založena letiště v Břeclavi, Přibyslavi a Skutči, která sloužila jako záložní letiště pro případ nouzového přistání nebo k akutnímu dotankování paliva.

ČLS pro tento rok nabídla čtyři trasy.

1. Praha–Lipsko–Essen–Rotterdam–Amsterdam.
2. Praha–Vídeň.
3. Praha–Drážďany–Berlín.
4. Mariánské Lázně – Karlovy Vary – Saská Kamenice – Lipsko.

Poslední zmiňovanou trasu nejvíce podporovalo město Karlovy Vary.

Velký nárůst zájemců o první leteckou linku zcela vynahradil ztráty z období hospodářské krize. Zájem způsobila možnost napojeného letu do Londýna, který byl možný pouze z Amsterdamu.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 163a, inv. č. 2327, *Orientační osvětlovací síť Praha – Brno – Bratislava*, karton 1374 – 1377

<sup>26</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 290b, inv. č. 3094, *Legislativní záležitosti, zřizování letišť a letecké linky pro roky 1932 – 1934*, karton 2365 - 2387

V roce 1933 Jugoslávie ihned na začátku června otevřela nové letiště v Sušaku. Proto ČSA nabízely v tomto roce napojený let z Bratislavy do Záhřebu a následně do Sušaku. Posledního srpna otevřelo Rumunsko dokonce dvě letiště v Cluji a Bukurešti. ČLS tedy navrhla, aby se na zkoušku prodloužila linka do těchto destinací.

V tomto roce se veškeré francouzské společnosti, na základě dekretu prezidenta Alberta Lebruna, spojily pod jednu společnost Air France.<sup>27</sup>

Letový park ČLS tvořila – mimo jiné – nově zakoupená letadla Avia Av-51, která měla velmi dobrou výkonnost za menší spotřebu paliva. Nahradila tak stroje typu BH-25, které patřily mezi nevyhovující a zastaralé. Rozmontovaly se na díly, které se dál prodaly nebo byly zcela sešrotovány. Vyřazení z pravidelného letového provozu také čekalo dva letouny Fokker F-VIIa. Tyto stroje však sloužily dále k výcvikům pilotů. V průběhu roku v rámci propagace pořádalo letiště vyhlídkové lety nad Prahou také v těchto strojích.

Všechny letouny v tomto roce již vlastnily rádiovou stanici. Výjimku tvoří jednomotorové letouny, pro které by váha rádiové stanice znamenala narušení rovnováhy.

Zajímavou zprávu, kterou si nedovolím nezmínit, obdrželo MVP od záložního letiště Břeclav. Letiště žádalo dočasné vyřazení z provozu, protože část přistávací plochy byla zorána a byla tak nezpůsobilá k bezpečnému přistání.<sup>28</sup>

U společnosti ČSA došlo na začátku roku 1934 k vyřazení z civilní letecké dopravy letounu Š-32. Neodpovídal požadovanému komfortu, ale jinak byl v dobrém stavu. Proto byl nadále využíván jako nákladní.

Německá letecká společnost Lufthansa odmítla pro tento rok spoluúčast na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary – Halle – Lipsko. Zrušila také své trasy Mnichov–Praha a Vratislav–Praha. Pro naše společnosti se nic nezměnilo. Linka do Nizozemí potřebovala nasadit nový a rychlejší letoun, který by pojal více pasažérů. Od KLM byl tedy zakoupen Fokker F-XVIII pro 13 lidí, který dosahoval rychlosti až 215 km/h. Dosavadní Fokker VIIb byl prodán společnosti ČSA, která ho již dříve žádala.

---

<sup>27</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 167c, inv. č. 2354, *Společnost Air France*, karton 1415 – 1416

<sup>28</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 290b, inv. č. 3094, *Legislativní záležitosti, zřizování letišť a letecké linky pro roky 1932 – 1934*, karton 2365 - 2387

ČLS si již od roku 1929 přála otevření letecké linky do Francie, konkrétně do Marseille. Stát toto rozhodnutí nepodporoval, proto se jednání vlekla velmi dlouhou dobu. V tomto roce proběhlo částečné povolení, kdy se začala přepravovat pošta z Prahy do Marseille a zpět.<sup>29</sup>

Rok 1935 můžeme považovat za velmi úspěšný a zcela nabitý změnami. Otevřeny byly nové linky Piešťany–Brno–Vídeň a Praha – Hradec Králové – Opava/Ostrava. Letový park byl navýšen o dva Airspeedy Envoy.<sup>30</sup>

Na trase Jadranského expresu, jak se nazývala linka do Sušaku, se nasadil letoun typu Saro Cloud. Toto letadlo pochází z britských závodů a patří mezi obojživelníky – letadla, která mohou přistát i na vodě. Letiště Sušak totiž bylo vzdálené od města více než 10 kilometrů. Pasažéři museli na letišti nastoupit do autobusů, které je odvezly do cílové destinace. Cesta přes hornatý a nerovný povrch neposkytovala pohodlí, a tak ČSA domluvily zakoupení tohoto letounu, aby mohl přistát na moři přímo u města Sušak.

Dne 15. května toho roku byla schválena pro leteckou společnost ČLS linka Praha–Curych–Ženeva–Marseille, nazývaná Riviéra expres. Tato trasa měla několik zásadních významů pro československou leteckou dopravu. Byla zde možnost napojení letů do Afriky a Jižní Ameriky. Dále z Francie mohlo putovat touto linkou i luxusní zboží na naše území.

Dne 2. září domluvili zástupci ČSA a SSSR novou linku Praha–Moskva. Tuto linku zajišťovaly ČSA a používaly na nich stroje typu Airspeed Envoy. Tato trasa, nazývaná Ruský expres, přistávala na letištích Brno, Bratislava, Košice, Užhorod, Kluž, Jasy, Kyjev, Brjansk a na jejím správním chodu se podílely ČSA a ruský Aeroflot. Celková vzdálenost dosahovala více jak 2 400 kilometrů s rychlostí až 238 km/h. Současně Imperial Airways ohlásily linku Londýn–Frankfurt–Lipsko–Praha–Vídeň, kde naše letecké společnosti měly spolupráci v zastoupení. Tato trasa se stala velkou konkurencí pro naši leteckou linku do Nizozemí, nicméně šlo pouze o zárodek budoucího boje.

ČLS vycítila nutnost generální rekonstrukce letového parku, aby mohla konkurovat zahraničí. Hlavním bodem bylo zvýšení rychlosti, čemuž pomohly

---

<sup>29</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 290b, inv. č. 3094, *Legislativní záležitosti, zřízení letišť a letecké linky pro roky 1932 – 1934*, karton 2365 - 2387

<sup>30</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 164b, inv. č. 2341, *Vybudování letišť Olomouc, Moravská Ostrava, Liberec, Žilina a dalších v letech 1935/37*, karton 1391 – 1392

motory od firmy Avia. Průměrná rychlost se zvýšila ze 185 na 210 km/h. Dále kvalita komfortu se snížila v porovnání Lufthansy a Österreichische Luftwerke, které používaly velmi dobré letouny Ju-52, jejichž kapacita byla také podstatně vyšší. Československu hrozilo vypovězení spolupráce britských a nizozemských společností, pokud nezlepší komfort a vybavení svých letounů. Vláda se rozhodla zakoupit ze zahraničí několik velmi pozitivně hodnocených letounů. Z politických důvodů ale nemohla zakoupit letouny typu Ju-52. Tento typ letadla totiž vyrábělo Německo, které v této době ovládala nacistická vláda. V tomto roce také nacistické Německo založilo vojenské letectvo Luftwaffe, čímž porušilo Versailleskou smlouvu z roku 1919. Tento stroj byl tedy zamítnut. Vedení sáhlo po americké nabídce letounu Douglas DC-2. V listopadu byl nákup ve výši 8 000 000 Kčs včetně cla schválen. To se ovšem nezamlouvalo ministerstvu financí, které nechápallo důvod zakoupení zahraničních strojů, když tuzemské by vyšly mnohem levněji. Po vysvětlení veškerých výhod byl nákup proveden. Nizozemská letecká společnost za vyhovění této podmínky poskytla zastoupení na lince Amsterdam – Batávie, kterou se ČSR otevřela cesta do Indonésie.<sup>31</sup>

ČSA pro rok 1936 nabízely hned několik leteckých tras, například z Prahy do Užhorodu a dále do Moskvy se spoluprací ruské letecké společnosti Aeroflot. Na těchto trasách létal již zmiňovaný letoun Airspeed Envoy. Letecká trasa Cluj–Bukurešť patřila mezi napojovací trasy ruského expresu. Na této lince spolupracovala i rumunská letecká společnost SARTA. Letní sezóna nabízela dále Jadranský expres, který dopravovala pasažéry do destinací Sušak a nově i do Splitu. Mezi vnitrostátní trasy patřily Praha–Brno s letouny Fokker F-VIIb a nově Fokker F-IX, dále Praha – Hradec Králové – Moravská Ostrava a Praha – Hradec Králové s letouny Aero A-35.<sup>32</sup>

ČLS nadále létalo trasy Praha–Amsterdam, Praha–Berlín, Praha–Vídeň a Praha–Budapešť, které byly v průběhu roku povoleny generálním štábem. Společnost IATA, pod kterou společnost patřila, žádala – jako každý rok – vládou schválený letový řád. Potřeba spočívala v zanesení řádu do letového plánu. Jelikož

---

<sup>31</sup> ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019. s. 75–81.

<sup>32</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 161b, inv. č. 2380, *Letecké smlouvy mezi SSSR a jinými státy*, karton 1455

MVP si dlouho dalo načas se schválením, mohlo přijít o zprovoznění všech svých tras. Vše nakonec dopadlo dobře, ale na obzoru se objevil nový problém.

Britská společnost Imperial Airways s leteckou trasou Londýn – Kolín nad Rýnem – Lipsko – Praha – Vídeň – Budapešť nabízela lepší a pohodlnější letouny. Bylo zapotřebí upravit letovou linku. Po dohodě ČLS se společností KLM a Ministerstvem veřejných prací se trať změnila na Londýn–Amsterdam–Praha–Vídeň–Budapešť. Dosavadní mezipřistání v Lipsku a Essenu byla předána do plné správy Deutsche Lufthansa, která tento let protáhla až do Amsterdamu.

Komfort v letounech se zvýšil díky již zmíněným letounům Douglas DC-2, které v tomto roce přistály na území ČSR a byly nám plně přenechány. Zaučení pilotů na těchto strojích si převzala nizozemská KLM, která tento typ ovládala. V praxi to vypadalo tak, že československý pilot dělal práci kopilota nebo telegrafisty. Často létali na trasách do Londýna, Kodaně nebo Berlína. Tyto letouny měly již zabudovaného autopilota a palubní goniometr. Školícím letištěm pro kompletní vzlet a přistání s těmito stroji bylo letiště Schiphol nacházející se v Amsterdamu.<sup>33</sup>

11. listopadu přibyla v palubním personálu nová pozice stewardky. Ta měla na starosti bezpečnost cestujících a celý palubní servis, který spočívá v roznášení jídel a nápojů. Požadavky pro přijetí na pozici stewardky byly přísné. Musela umět dva světové jazyky, mít velmi dobré společenské vystupování a pěkný vzhled. Často žádaným kritériem pro přijetí bylo studium na soukromé zahraniční škole. Úplně první letuškou v Československu byla Jasmína Zítková.

Nepříjemnou záležitostí se stala havárie letounu DC-2 20. dubna. Nikdo nepřišel k úrazu, ovšem po finanční stránce společnost ztratila na zcela novém stroji velké množství zisku. Náhradou se stal nový stroj Douglas DC-3. Na konci tohoto roku společnost vlastnila dva letouny Douglas DC-2 a na příští rok se počítalo s Douglasem DC-3, který stál včetně cla 6 000 000 Kčs.<sup>34</sup>

Zhoršující stav mezinárodní politiky se projevil v Budapešti. Maďarská vláda zakázala zmiňovanému letišti přijímat na přistání československá letadla. Trasy se

---

<sup>33</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 165c, inv. č. 2346, Letecké smlouvy s Rakouskem, Nizozemskem, Německem, Anglií a Ruskem, karton 1403 – 1407

<sup>34</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 162c, inv. č. 2336, *Státní rozpočet v letectví 1935/37*, karton 1386



změnily tak, že cestující museli přestoupit ve Vídni, odkud do Budapešti pokračovali letounem partnerské společnosti.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019. s. 83–90.

### 3 Letiště Ruzyně

Civilní letecká doprava slavila svůj úspěch. Velký zájem a rychlost využívání modernějších technologií vštěpila tento druh dopravy do povědomí všech obyvatel. Letenku si však nemohl dovolit každý. Létalý hlavně osoby movitější, obchodníci, studenti ze zámožných vrtev, státní zaměstnanci a měšťané. Letectví jako takové nebylo opěvováno pouze inzercí, ale také československým filmem. Film „*Dokud máš maminku*“ z roku 1934 prezentuje Karla Janoše (Otomar Korbelář), syna majitelky obchodu s kuchyňským zbožím, který odejde z domu a najde si místo v továrně na letadla. Maminku, paní Jarošovou, zde hraje slavná herečka Antonie Nedošinská. Děj se odehrává na letišti Kbely.<sup>36</sup>

Za zmínku také stojí film „*Uličnice*“ z roku 1936. Slavně obsazený film, kde se hlavní postava Věra Janáková (Věra Ferbasová) zamiluje do pilota a syna majitele továrny na letadla Jiřího Málka (Jiří Dohnal). Ve filmu jsou použity i letecké záběry z letiště v Karlových Varech.<sup>37</sup>

Nárůst počtu přistání i vzletů se každým rokem zvyšoval. Ač přelom dvacátých a třicátých let znamenal ve světovém měřítku hospodářskou krizi, tak na československé letecké dopravě to velkou ztrátu nezanechalo. Proto se již od roku 1929 uvažovalo o výstavbě nového letiště, které by mohlo pojmout více letadel, přepravit více pasažérů a nabídnout jim pohodlnější a modernější zázemí.<sup>38</sup>

Pro výstavbu byla zvolena pláň mezi obcemi Ruzyně, Hostivice, Dobrovíz, Středokluky a Střední Kopanina, která celkem nabízela 108 hektarů volného prostranství. Dne 15. 7. 1931 byla vypsaná veřejná i anonymní soutěž o vybudování letiště, kdy veškeré návrhy měly být odeslány do 15. 12. 1931. Z celkového počtu 25 projektů se vybralo osm architektů, kteří měli spolupracovat na závěrečném projektu. Konečný plán obsahoval odbavovací budovu, kterou projektoval architekt Adolf Beneš představitel naší meziválečné avantgardní architektury. Tato budova získala zlatou medaili na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži. Hangárové objekty navrhli architekti Bohumil Sláma, Eduard Hnilička a Franz Hruška. Halovou konstrukci vypracovalo oddělení Škodových závodů. Garáže,

---

<sup>36</sup> Film *Dokud máš maminku*, online dostupné 21. 4. 2021: <https://www.csfd.cz/film/106107-dokud-mas-maminku/prehled/>

<sup>37</sup> Film *Uličnice*, online dostupné 21. 4. 2021: <https://www.csfd.cz/film/8528-ulicnice/prehled/>

<sup>38</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 165f, inv. č. 2312, *Letecký program, zřízení civilního letiště v Ruzyni*, karton 1330

dílny, rezervní elektrárnu a brzdovny leteckých motorů, kompenzační kruh a služebnu policie navrhl architekt Vojtěch Kerhart. Bytové jednotky a vrátnici projektoval architekt Kamil Roškot spolu s dalšími. Tři vystavěné hangáry patřily československým aeroliniím, československé letecké společnosti a třetí společnosti Air France. Vlastní výstavba začala dne 24. 7. 1933.<sup>39</sup>

V očích zahraničních odborníků patřilo naše letiště mezi moderně vystavěné. Přistávací dráhy, které měřily okolo 1 200 metrů, patřily mezi nejdelší v Evropě, kde délky drah sahaly do 1 000 metrů. Pro lety za snížené viditelnosti se instalovala ve směru sever-jih a východ-západ na délce 750 metrů sodíková svítidla, která svítily žlutě. Pilot se díky nim mohl zorientovat a navést tak letadlo na přistání.<sup>40</sup>

Po celý den byl také osvětlován větrný rukáv dvěma svítidly bílé barvy. Personál tak zjistil, ze kterého směru vítr fouká, a přizpůsobil tak směr letadla k odletu. Tato praxe se nadále nejvíce využívá u letišť sportovních, kde se odlétá z travnatých ploch. Obvod letiště Ruzyně vyznačovaly sodíkové svítilny, které také vydávaly žluté světlo. Nejvyšší body označovaly červené neonové svítilny podobné těm na letišti Kbely. Zpevněnou plochu před hangáry a budovami osvětlovaly světlomety umístěné v průčelí budov. Odbavovací plocha před halou měla dvanáct do země zapuštěných návěstidel, která v noci napomáhala navést letadlo k místu jejich stání.<sup>41</sup>

Pro komunikační styk s letouny letiště využívalo dálkový zaměřovač OKL. Tato zkratka označuje civilní gonio přímo na letišti Ruzyně, která se vystavěla přímo na ose sestupu a napomáhala navádění na přistání. Dále se instaloval zaměřovač ADCOCK, který napomáhal při nočním provozu, a zařízené VKV se systémem SBA (Standard Beam Approach).<sup>42</sup> Toto pozemní rádiové zařízení měří směrník letadla na základě vyhodnocení směru příjmu vysílaných palubních radiostanic.<sup>43</sup>

Elektrickou energii odebíralo letiště z veřejné státní sítě. V případě výpadku sloužila jako náhradní zdroj elektrárna s dieselaagregátem umístěná u garážového

---

<sup>39</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 164a, inv. č. 2329, *Nové civilní letiště v Ruzyni*, karton 1379

<sup>40</sup> DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague: 1918-1946*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012. s. 110.

<sup>41</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 164a, inv. č. 2329, *Nové civilní letiště v Ruzyni*, karton 1379

<sup>42</sup> Vývoj řízení a zabezpečení letového provozu, dostupné online 28. 4. 2021: <https://www.fd.cvut.cz/projects/k621x1ca/dokumenty/vyvoj.pdf>

<sup>43</sup> Kolektiv autorů. *Učebnice pilota 2016: pro žáky a piloty všech druhů letounů a sportovních létajících zařízení, provozujících létání jako svou zájmovou činnost*. Cheb: Svět křídel, 2016. s. 393.

bloku. Zásoby vody zajišťovaly dvě studny 30 metrů hluboké. Letecké pohonné hmoty se uskladovaly do podzemních nádrží s kapacitou okolo 480 000 litrů, které byly upraveny pro přímé plnění letadel. Pro plnění leteckých nádrží sloužily palivové hadice, kdy jedna byla schopna za jednu minutu načerpat přes 200 litrů paliva. Tyto hmoty byly na letiště dopravovány v autocisternách ze Středokluk. Veškerou správu nad touto hmotou měly společnosti SHELL a INTAVA.<sup>44</sup>

Konečně nastal den, který uvedl naše letectví do moderních dějin. Dne 5. 4. 1937 byl oficiálně zahájen provoz na novém letišti Praha-Ruzyně. Staré letiště Kbely se využívalo už jen pro sportovní a vojenské letectví. Kanceláře leteckých společností se také přestěhovaly do nových budov.

Vůbec první letoun, který zde přistál, byl typu Douglas DC-2 společnosti ČLS na své lince Vídeň–Praha–Berlín. Československá periodika následujícího dne psala o této události celkem pozitivně. Jedinou věcí, co celé stavbě ubírala na kráse, se stala nedokončená pozemní komunikace. Zdá se, že silnice jsou pro naše území prokletými stavbami, které nedokážou být včas zprovozněny.<sup>45</sup>

Majitelem a provozovatelem se stal československý stát zastoupený MVP. Správou bylo pověřeno Ředitelství Státního veřejného letiště Praha.<sup>46</sup>

### 3.1 První modernizace

Po zahájení provozu bylo nutné pracovat na rozšíření několika provozních budov a také zpevnění a rozšíření letecko-provozních ploch. Travnatá plocha pro zvyšující se hmotnost a rychlost letounů nevyhovovala. Tato plocha s často jílovitým podkladem se v době jarního tání stala pro letouny nevyhovující, po deštích pak přímo život ohrožující. Architekti z těchto důvodů pracovali na zpevnění a odvodnění vzletové a přistávací plochy (dále VPD), ale pevná plocha by odstranila tyto problémy.

Téma VPD bylo poprvé vzneseno na schůzi Svazu letců 6. 11. 1936 za účasti 62 civilních pilotů. Tento návrh podpořil i tehdejší ředitel ČSA Ing. František

---

<sup>44</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 161d, inv. č. 2334, *Uskladnění pohonných látek na letišti Praha*, karton 1385

<sup>45</sup> O letišti Ruzyně, *Národní listy*, nakladatelství Poštovní spořitelny, 6. 4. 1937, ročník 77, číslo 95, s. 3, online dostupné: [https://kramerius.cbvk.cz/search/i.jsp?pid=uuid:6c2b6413-435f-11dd-b505-00145e5790ea&q=O%20leti%C5%A1ti%20Ruz%C3%BD%C5%88#periodical-periodicalvolume-periodicalitem-page\\_uuid:6c3eec50-435f-11dd-b505-00145e5790ea](https://kramerius.cbvk.cz/search/i.jsp?pid=uuid:6c2b6413-435f-11dd-b505-00145e5790ea&q=O%20leti%C5%A1ti%20Ruz%C3%BD%C5%88#periodical-periodicalvolume-periodicalitem-page_uuid:6c3eec50-435f-11dd-b505-00145e5790ea)

<sup>46</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 163b, inv. č. 2339, *Řád letiště a instrukce*, karton 1388

Stočas a technický ředitel ČLS Ing. Růžička. V tomto roce mělo ze 333 veřejných letišť 244 zpevněné VPD.<sup>47</sup>

Výpočtem konstrukce drah se zabýval Ing. Karel Louda, který navrhl, aby byla letištní plocha rozšířena ze současných 108 ha na 305 ha. Bylo totiž zapotřebí podle výpočtů vybudovat asi 5 000 metrů zpevněného VPD. Tento návrh patřil mezi nadčasové a vyrovnával se technickému standartu velkých evropských letišť. Tyto výpočty zpracovala projektová složka podniků Konstruktiva a Lanna. Stavba měla být vykonána do pěti let za celkovou částku 117 miliónů Kčs. Výstavba začala 15. 7. 1937 a po 106 pracovních dnech bylo dokončeno 1 115 metrů zpevněných drah. Do okupace se stihlo dokončit od středu prostranství směrem na severovýchod, poté strana východ-západ a pojezdová dráha k místu stání letadel. Povrch tvořila cemento-betonová deska, pod kterou se rozprostřela makadamová vyrovnávací a podkladová vrstva.<sup>48</sup>

### 3.2 Letecké linky v roce 1937

Pro tento rok nabízely ČSA hned několik linek. Praha–Brno, Praha–Brno–Piešťany–Košice–Užhorod, Praha–Piešťany–Zlín–Brno, Praha – Karlovy Vary – Mariánské Lázně, Praha–Užhorod–Cluj–Bukurešť ve spolupráci s rumunskými společnostmi SARTA a LARES, Praha–Záhřeb–Sušak, novou linku Praha–Brusel ve spolupráci se společností Sabena, Praha–Bratislava–Klagenfurt–Terst–Benátky ve spolupráci s italskou společností Ala Littoria a linku Praha–Moskva ve spolupráci s ruskou společností Aeroflot. Pro velmi nízký zájem byla zrušena navazující linka Bratislava–Viedeň. Nová destinace Brusel se stala nejžádanější linkou. Příjmy z této tratě předčily všechny ostatní.

Průměrná rychlost se zvýšila na 207 kilometrů za hodinu díky početnějšímu zastoupení letounů typu Savoia-Marchetti SM.73 na leteckých linkách. Dále ČSA vlastnily Fokkery F-FVib/3m a Fokkery F-IX. Tyto stroje vyráběla licenčně firma Avia. Ve vozovém parku se ještě nacházelo několik letounů typu Saro Cloud a Airspeed Envoy.

---

<sup>47</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 164a, inv. č. 2340, *Stavba letiště v Ruzyni*, karton 1389 – 1390

<sup>48</sup> DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague: 1918-1946*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012. s. 132–133.

Odškodnění pro úraz s následkem smrti nebo trvalé invalidity se vyšplhalo na 230 000 Kčs a 230 Kčs denně pro případ pracovní neschopnosti. Pojistná prémie činila 5,3 % z ceny každé letenky.

Československá letecká společnost z důvodu ztráty jednoho stoje typu DC-2 byla nucena vydat v tomto roce 8 000 kusů akcií po 500 Kčs. Akcie převzala Akciová společnost, dříve Škodovy závody. Výnosy z těchto akcií měly pokrýt veškerou ztrátu. Letový park tak mohl být udržen na konkurenceschopné úrovni.

Skutečnost, že pravidelnost dopravy byla na velice vysoké úrovni, svědčí o skvělé připravenosti a práci veškerého personálu. Při zvyšujícím se rozvoji společnosti a počtu leteckých tratí byl počet pracovníků na žádost ředitele ČLS Karla Hupnera zvýšen na trojnásobek. Zvětšila se tak nejen spokojenost personálu, ale také bezpečnost, protože přetížený personál mohl způsobit menší kolaps, který by vedl k finanční ztrátě.

ČLS nabízela linky Vídeň–Praha–Drážďany–Berlín ve spolupráci s Lufthansou, Budapešť–Vídeň–Praha–Rotterdam–Amsterdam ve spolupráci s KLM a Praha–Curych–Ženeva–Marseille.

Letový park obsahoval jeden letoun typu Douglas DC-3, dva Douglas DC-2, dva Fokkery F-XVIII a šest Fokkerů F-VIIb/3m. Nadále zakoupili několik rezervních motorů.

Bezpečnost se také projevila na poli péče o letouny. Na vrtule byly namontovány klobouky, které zabraňovaly vytvoření námrazy v motorech, také byl prováděn postřik odmrazovací kapalinou. Skla v pilotní kabině se opatřila lihoglycerinovým odmrazováním. Podlahy a stěny uvnitř letadla se opatřily nehořlavou pozinkovanou dýhou, která v případě nehody nepodporovala šíření požáru na palubě letadla. Hasící přístroje se naplnily oxidem uhličitým. Do letadel se také instalovaly krátkovlnné radiostanice (VKV), které napomáhaly přistání za nulové neviditelnosti.<sup>49</sup>

V rámci bezpečnosti provedly dílny v tomto roce 11 generálních revizí motorů, dvě generální revize letounu DC-2 a jednu revizi letounu DC-3 a Fokker F-XVIII. Také byla provedena revize vozového parku patřícího společnosti ČL.

---

<sup>49</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 170a, inv. č. 2361, *Typy jednotlivých letadel v letech 1935/37*, karton 1426 – 1432

Produktivita a kvalita práce byly velmi vysoké a pro údržbu a opravy naprosto soběstačné.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 290b, inv. č. 3124 *Legislativní záležitosti, zřizování letišť a letecké linky pro roky 1935 – 1937*, karton 2448 - 2496

## 4 Protektorát Čechy a Morava

Přijetí mnichovského diktátu zasáhlo do všech oblastí Československé republiky, leteckou dopravu nevyjímaje. Nový politický systém, označovaný též jako tzv. druhá republika, vydržel pouhých 167 dní. Slovensko vyhlásilo 14. března 1939 samostatný stát, zatímco na zbytku území byl po německé okupaci vyhlášen protektorát Čechy a Morava.

Pro přehlednost jsem do této kapitoly začlenil celý rok 1938, abych podtrhl změny v civilní letecké dopravě.

### 4.1 Rok 1938

Letiště Ruzyně důstojně reprezentovalo československou leteckou dopravu. Poskytovalo pohodlí a technické vybavení v moderním duchu, čímž se zvýšil počet pravidelných letů. Přijímalo letouny osmnácti pravidelných linek a spojovalo je s více než stovkou zahraničních destinací. Náš letecký průmysl dopravoval své produkty do Belgie, Jugoslávie, Norska, Polska, Řecka, Švédska, Turecka a mnoha dalších států. Námi vyrobené motory a sportovní letadla získaly popularitu hlavně v Itálii, kde vítězily v soutěžích s tradičními místními výrobci letadel.<sup>51</sup>

V tomto roce uvažovalo několik měst o vybudování dopravních letišť, například město Olomouc. Olomoucké letiště fungovalo od roku 1915 jako cvičiště vojenských letounů a jako sportovní. Bohužel k realizaci tohoto plánu nedošlo vlivem politických událostí. Také se objevil návrh o spojení ČSA a ČLS. To se ovšem povedlo až po skončení války.

ČSA ztratily svá letiště v Liberci, Karlových Varech, Mariánských Lázních, Košicích i Užhorodě, který sice patřil hraničně do území Druhé republiky, avšak nebylo efektivní nadále v něm udržovat letecký provoz. Mezi další zabraná pomocná letiště patřila Břeclav a Moravská Třebová. Jako náhrada za letiště v Košicích bylo rychle vybudováno letiště Spišská Nová ves a Slatinské Doly. Dle požadavků tzv. mnichovské dohody, létaly ČSA do sedmi domácích stanovišť

---

<sup>51</sup> ZÁVODSKÝ, Karel. *Historie řízení letového provozu: 1910-2010* / Karel Závodský a kolektiv. Praha: yourARTillery, 2014. s. 30–31.



a deseti zahraničních destinací. Navzdory veškerým opatřením přepravila ČSA za rok 1938 33.000 pasažérů.<sup>52</sup>

Mezinárodní linky byly v tomto roce prodlouženy o trasy Bratislava–Budapešť, kterou létaly ČSA, a Praha–Paříž s mezipřistáním ve Štrasburku, která probíhala ve spolupráci s Air France. Linka do Benátek se prodloužila až do Říma. Ukončena byla trasa do Moskvy. Zaváděním moderních letadel se zvýšila průměrná rychlost na 230 kilometrů za hodinu díky letounům typu Savoia-Marchetti SM.73. Pravidelnost letů snižoval pouze technický stav slovenských letišť, zejména v Bratislavě a Užhorodu.

V době mobilizace vykonávaly ČSA a ČLS především lety vládních účelů. Ředitel ČLS Karel Hupner předložil návrh týkající se trasy Praha–Záhřeb, která by mohla být za spolupráce jugoslávských společností Aeropot prodloužena do Athén, eventuelně do Káhiry. Bohužel vlivem politických událostí schválení trasy neproběhlo.

Anšlus Rakouska, který se odehrál 12. 3. 1938, se projevil i na letecké dopravě. Spoje společnosti ÖLAG (Österreichische Luftverkehrs AG) převzala německá Lufthansa. Ve stejné době se uskutečnil první let letounu Douglas DC-3 na trase do Amsterdamu a dále pak do Londýna. Plně obsazený letoun byl ohodnocen jako velmi komfortní. Chváleno bylo pohodlí, větší prostor, komfort a také obsluha.

V době mobilizace bylo povoláno do armády i mnoho zaměstnanců společnosti. Personál byl nasazen do vojenského letectví. Zbylí zaměstnanci své úkoly nadále plnili. ČLS v armádě fungovala jako kurýrní letka. Letadla společnosti měla být adaptována na armádní. Na žádost ředitele se tak stalo pouze u letadel typu Fokker, která následně byla předána vojenské správě. Jeden Fokker F-XVIII byl prodán do Palestiny.

Na žádost MVP po odstoupení Sudet byla připravována linka Praha – Olomouc – Moravská Ostrava, ale zahájení této linky bylo odsunuto.

Pro tento rok ČLS nabízela čtyři letecké linky. Praha–Drážďany–Berlín, Praha–Vídeň, Praha–Curych–Ženeva–Marseille, Londýn–Rotterdam–Praha–Vídeň–Budapešť. Létalo se přes moře i v noci celoročně. Pravidelnost spojů byla na 98 procentech. Používáním výhradně letounů typu Douglas DC-2 a DC-3 se

---

<sup>52</sup> ZEMAN, Libor. *České aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma = Czech Airlines for 80 years at home in the skies: 1923-2003*. 1. vyd. Praha: České aerolinie, 2003. s. 46–49.

průměrná rychlost zvýšila na 254 kilometrů za hodinu. V tomto roce byla k posádce přidána další pozice – palubní mechanik. Veškerý letecký personál musel být každý rok školen. V tomto roce absolvoval přes 250 hodin zahraničního školení, které se týkalo používání radiomajáků. Tyto systémy byly budovány v blízkosti evropských letišť a pracovaly na VKV principu. Pomocí této vymoženosti mohli piloti přistát za nulové neviditelnosti. Tímto se výrazně zvýšila bezpečnost provozu. Dále byl objednána další letoun typu Douglas DC-3, který měl být v provozu následující léto roku 1939.<sup>53</sup>

22. října roku 1938 zažila posádka letounu DC-2 matrikulační značky OK-AIC velmi nevšední událost. Přpravovala totiž potají prezidenta Edvarda Beneše s doprovodem do Londýna. Tento velmi tajný let zařídil sám ředitel ČLS Karel Hupner. Letadlo letělo z větší části nad územím Třetí říše. Muselo tedy letět velmi vysoko nad mraky s vypnutou radiostanicí. Nakonec vše proběhlo hladce a prezident v pořádku přistál v Londýně, kde žil v exilu.<sup>54</sup>

Evropa však přestávala být klidným kontinentem. Každou chvíli se očekávalo, že vypukne válka, která omezí chod leteckých společností.

---

<sup>53</sup> ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019. s. 97–104.

<sup>54</sup> ZEMAN, Libor. *České aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma = Czech Airlines for 80 years at home in the skies: 1923-2003*. 1. vyd. Praha: České aerolinie, 2003. s. 48–49.

## 4.2 Rok 1939

Tento rok patří již mezi osudové v dějinách pražského letiště. Počátek roku se vyvíjel velmi slibně, ačkoliv od 1. února 1939 se konaly lety pouze do Paříže, Bruselu, Zlína a Slatinských Dolů. Obě společnosti vydělávaly a zisky převýšily výdaje. Po okupaci 15. března nastal zákaz všech letů, vyjma provozu společnosti Deutsche Lufthansa. Následujícího dne přistála na ruzyňském letišti skupina transportních letounů typu Ju-52 německé Luftwaffe, které přepravily nové vedení pražského letiště. Správu převzal vojenský Fliegerhorst a ředitelství letiště bylo nuceno okamžitě vyklidit budovu.<sup>55</sup> Veškeré dokumenty musely být nadále dvojjazyčné. V Protektorátu Čechy a Morava bylo 20. dubna zavedeno německé letecké právo. Vznikl protektorátní Luftamt, který měl na starosti veškeré náležitosti týkající se letecké dopravy. Československá letadla s jejich znakem OK-XXX musela být přepsána na D-AXXX. Dne 27. července byla přinucena ČLS, aby změnila svůj název na Česká letecká společnost. Bylo to hlavně z toho důvodu, že Slovensko již existovalo jako autonomní stát. Z nařízení z 8. srpna vyplývá, že jediné povolení k letecké přepravě měla Deutsche Lufthansa, ve které mohli létat pouze němečtí piloti. Veškeré dílny, motory, letouny a letiště samotné z nařízení německých úřadů patřily pouze do správy německých úřadů. Obě československé společnosti musely vyklidit pronajaté prostory a vystěhovat veškerý materiál.

Do 25. srpna provozovala ČLS pozemní služby pro Lufthansu. Ta převzala veškeré stroje typu Douglas. Na konci roku vrátila všechny DC-2 jako nepotřebné a ponechala si jen typ DC-3. Veškeré kancelářské vybavení na letišti Ruzyně odkoupila též Lufthansa. V dílnách pokračovaly práce pro společnost Lufthansa a Fliegerhorst-Komandamt. Zaměstnanci pracovali v dílnách Škodových závodů, v cestovních kancelářích nebo v ústředí, další pracovali jako skladníci v Kosířanech, kde konzervovali uskladněný materiál a motory. Na 134 zaměstnanců leteckého personálu odešlo ilegálně do zahraničí, kde se připojil k rodícímu se zahraničnímu odboji a později, na půdě Velké Británie, vstoupil do řad Royal Air Force (Královské letectvo). Před okupací sloužilo u aerolinií 196

---

<sup>55</sup> DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague: 1918-1946*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012. s. 156.

zaměstnanců.<sup>56</sup> Dále tento personál byl v Británii využíván u Transport Commandant, kde získávali zkušenosti na leteckých trasách mezi Anglií a USA.<sup>57</sup>

Na ruzyňském letišti vznikla vojenská letecká škola Luftwaffe. Ministerstvo veřejných prací bylo zrušeno a odbor letectví byl v omezeném počtu převeden do protektorátního ministerstva dopravy a techniky. Odborní pracovníci byli převáděni do válečného leteckého průmyslu v rámci totálního nasazení. Letecký rejstřík byl tajně ukryt v podzemí křižovnického kláštera. O tento rejstřík usilovalo gestapo, aby zjistilo jména a fotografie československých letců. Více jak 64 procent jich spolupracovalo s místním odbojem. Todtova organizace klášter sice po čase zabrala, ale archív byl včas přesunut do uzenářského skladu v Holešovicích, kde zůstal do konce války.<sup>58</sup>

V provozu zůstala pouze jediná linka Berlín–Praha–Vídeň, kterou zajišťovala Deutsche Lufthansa s letouny typu Ju-52.<sup>59</sup>

### 4.3 Doba válečná

Likvidace civilního letectví probíhala i v roce 1940. ČLS byla dne 15. května přejmenována na Českou leteckou společnost. Také zanikla její pobočka ve Vídni a akciový kapitál v korunách československých byl změněn na koruny protektorátní. Správní rady musely vydat prohlášení, že zaměstnaný personál není židovského původu. Celkový počet zaměstnanců činil pouhých 51. ČSA byly rozhodnutím ministerstva veřejných prací zrušeny 1. června 1941. Československá letecká společnost byla považována za jedinou, která by mohla za normálních okolností (ne v době války) pokračovat ve svém provozu, kdy by zastupovala DLH na území protektorátu. Do té doby měla poskytovat procentuální zisk Lufthanse. Na pokyn říšského ministerstva letectví byly dvě DC-2 prodány finské společnosti AERO a dva Fokkery F-VIIb/3m chorvatské vojenské správě. ČLS také napomáhala likvidaci ČSA. Měla za úkol opravit, ošetřit a následně rozprodat veškerý možný letecký majetek.<sup>60</sup>

---

<sup>56</sup> ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019. s. 106.

<sup>57</sup> JOHN, Milošlav. *Okupace Čs. letišť v r. 1939*, Praha: Svět křídel, 1992

<sup>58</sup> ZÁVODSKÝ, Karel. *Historie řízení letového provozu: 1910-2010* / Karel Závodský a kolektiv. Praha: yourARTillery, 2014. s. 30–31.

<sup>59</sup> DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague: 1918-1946*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012. s. 156.

<sup>60</sup>NA fond MVP č. 1004, sign. 162a, inv. č. 2382, *Likvidace aerolinií*, karton 1459 - 1462

Svaz letců a Český národní aeroklub na jaře roku 1940 provozovaly přechody dopravních i sportovních letců za hranice. Řada funkcionářů byla zatčena a organizace zakázány a rozpuštěny. Čeští pracovníci letectví byli často perzekuováni. Ředitel ČSA Ing. František Stočes a vedoucí leteckého oboru Ing. Evžen Syrovátka byli popraveni. František Stočes byl na seznamu gestapa již od počátku protektorátu jako nehodící se člověk. Když byl proveden atentát na říšského protektora Reinharda Heydricha, byl okamžitě 4. června 1942 jako možný pachatel a schvalovatel zatčen a 23. června téhož roku v 19:00 spolu s dalšími pěti lidmi zastřelen v Kobylišské střelnici. Dalších 19 lidí trpělo v koncentračních táborech.<sup>61</sup>

Práce na modernizaci letiště probíhaly i v těchto temných dobách, ovšem za dozoru Němců. Došlo ke zvětšení podzemní nádrže pro pohonné plochy na 480 000 litrů. Dále pak do roku 1945 byly hotové celkem čtyři zpevněné VPD. Dvě z roku 1938, dále severovýchodní trasa o celkové délce 1 300 metrů vybudovaná roku 1941 a jihozápadní o délce 1 800 metrů v roce 1944.<sup>62</sup>

Zřízená letecká škola na ruzyňském letišti nesla od roku 1943 označení Flugzeugführerschule (zkratkou FFS). Zde se připravovali piloti budoucích bombardovacích letadel. Tato škola působila do roku 1944. V době od dubna do června 1944 tuto školu nahradila II. Gruppe des Zerstörergeschwader 76. Nejrušnější chvíle letiště zažilo v listopadu roku 1944, kdy na něj byla přemístěna bombardovací jednotka určená k přezbrojení na stíhací, a to především stroje typu Fw 58 Weihe, Junkers W 34 a Siebel Si 204. Vzhledem k velmi rychlému vývoji německých leteckých technologií se nad letištěm začaly od února roku 1944 objevovat americké stroje. V rozmezí od 18. dubna do 4. května 1945 se odehrálo několik leteckých soubojů mezi americkými a německými stíhači, v nichž byla Luftwaffe poražena.<sup>63</sup> Na konci dubna se také začali objevovat i sovětské stíhače. Letištní plocha se tak plnila vraky poškozených i zcela zdevastovaných letadel, rovněž budovy byly střelbou velmi poškozeny. Dne 5. května byl vyzván německý velitel letiště ke kapitulaci. Ten ji odmítl a začal letecky útočit na centrum Prahy,

---

<sup>61</sup> ZÁVODSKÝ, Karel. *Historie řízení letového provozu: 1910-2010* / Karel Závodský a kolektiv. Praha: yourARTillery, 2014. S. 30–31.

<sup>62</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 167c, inv. č. 2394, *Rozšíření plochy a strojové zařízení letiště Praha*, karta 1497

<sup>63</sup> RAJLICH, Jiří: *Mustangy nad protektorátem*. Operace britského a amerického letectva nad českými zeměmi a německá obrana. MBI, Praha 1997.

hlavně na okolí Masarykova nádraží. Během 6. a 7. května se však podařilo odborářům za pomoci 1. divize Ruské osvobozené armády zničit část letadel. Tím protivníkovi znesnadnili bojeschopnost. Dne 8. května ve večerních hodinách odlétly poslední zbytky poražené Luftwaffe. Letiště ovšem bylo v perfektním stavu a bylo schopné okamžitého provozu. Bylo pouze zapotřebí odklidit zbytky trosk letadel a odstranit nastražené miny, které německá armáda 8. května zakopala v oblasti příjezdové cesty k odbavovací hale, aby tak znesnadnila obsazení letiště.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> NA fond MVP č. 1004, sign. 290b, inv. č. 3197 *Legislativní záležitosti, zřizování letišť a letecké linky pro roky 1941 – 1945*, karton 2617 - 2620

## **5 Praktická část**

Praktická část se věnuje vysvětlení rozdílů civilního letectví v době Československé republiky a Protektorátu Čechy a Morava a aplikování těchto poznatků v rámci kurikula sekundárního vzdělávání. Ve vyučovacích hodinách žáci nejprve získají základní poznatky obou historických období, poté pomocí poznávací exkurze prohloubí tyto poznatky v Leteckém muzeu Kbely, které se nachází v Praze.

Zmiňované metody jsou obsaženy v odborné literatuře, konkrétně v rozšířené publikaci *Obecná didaktika* od autora Otty Obsta z roku 2017. Tuto publikaci vydala a vytiskla Univerzita Palackého v Olomouci.

### **5.1 Aplikace tématu v kurikulu dějepisu**

Téma pražského civilního letectví lze využít ve výuce dějepisu na druhém stupni základních škol a na střední škole, konkrétně při probírání učiva zaměřeného na dějiny Československa, Protektorátu Čechy a Morava a druhé světové války. Práce má větší význam pro zájmové skupiny nebo pro školy sídlící v Praze a blízkém okolí. Učitel při vzdělávání žáků má možnost využít hned několik vyučovacích metod. Učivo dějiny civilního letectví vyžaduje metodu slovní, kam náleží monologické i dialogické metody. Dialogická metoda formou rozhovoru je pro objasnění tohoto tématu nejvhodnější. Odpověďmi na zadané otázky dochází k objasnění probíraného problému. Dále pak formou diskuze komunikuje učitel s žáky, pak žáci mezi sebou navzájem. Vhodná je také metoda výkladu, kdy učitel objasňuje jednotlivé nejasné pojmy a vztahy mezi nimi v hotové podobě, kdy se opírá o své poznatky. Učitel při vyučování využívá slovní i aktivizující metody výuky. Vyučovací hodina v určité třídě není nutnou formou pro výuku. Může se také konat formou exkurze. Tato forma vyžaduje, aby pedagog s žáky navštívil konkrétní místo, které je spojeno s civilní leteckou dopravou. Jsou využívány metody slovní a také demonstrační, konkrétně pozorovací. Tématem civilního letectví se učitel bude zabývat jednu vyučovací hodinu. Dějiny Československa vyžadují dvě vyučovací hodiny a dějiny Protektorátu rovněž. Téma je doporučeno

sdělit žákům tak, aby si dokázali vytvořit představu o raném vývoji civilního letectví u nás, dále pak jeho násilnou změnu v době okupace.<sup>65</sup>

## 5.2 Historicko-poznávací exkurze

Primárním účelem historicko-poznávací exkurze je názorné přiblížení dané problematiky, kterou žáci znají pouze z teoreticky. Největší výhodou je její názornost. Pomocí této názornosti dojde u žactva k zážitku, který může upevnit získané znalosti na podstatně delší dobu. Zážitky z exkurzí často mohou pomoci při výběru budoucího povolání.

Zmíněná poznávací exkurze se dělí na dvě části. V rámci první části navštívíme letiště Praha-Kbely, kde se dnes nachází muzeum letectví. Toto muzeum je zaměřeno na vojenské i civilní letectví. Před samotnou prohlídkou expozice upozorním žáky, jak se mají chovat. Nesmí se dotýkat vystavených exponátů, vstupovat do vnitřních prostor muzea s jídlem a pitím. Fotografování v těchto prostorech je rovněž zakázáno. Žáci vytvoří několikačlenné skupinky nebo jednu velkou skupinu. V žádném případě nebudou v areálu chodit sami. Toto opatření slouží k zajištění bezpečí. Prostory muzea jsou rozlehlé, proto i pedagog bude mít díky tomuto opatření přehled.

Dále rozdám žákům pracovní listy a psací potřeby. V průběhu prohlídky budou žáci vyplňovat tento list, čímž nenátlakovou formou donutí žáky být ve střehu. Otázky se musí týkat pouze výstavy a pocitů žáka z prohlídky. Odpovědi mohou žáci zjistit z projevu průvodce, z informačních popisků u vystavených exponátů, popřípadě si je mohou ihned zaznamenat, pokud je znají z teorie. Odpovědi zapíšou stručně a krátce. Poslední otázku věnujeme celkovému pohledu na výstavu. Vyplněním tohoto pracovního listu pedagog získá zpětnou vazbu. Zjistí, jak by mohl vylepšit budoucí exkurzi na toto místo nebo zda proběhlá exkurze měla žádaný účinek.

---

<sup>65</sup> OBST, Otto. *Obecná didaktika*. 2. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. s. 66–78.



## **Pracovní list**

### **Muzeum letectví Kbely**

- 1) V jakém roce vzniklo Letecké muzeum Kbely?
- 2) V jakém roce bylo vystavěno letiště Praha-Kbely?
- 3) Napiš 3 vystavená letadla civilního provozu do roku 1945
- 4) Jakým typem letounu odletěl prezident Edvard Beneš roku 1938 do Londýna?
- 5) Napiš název nejstaršího vystaveného letadla
- 6) Co zajímavého jsi se dozvěděl?

Po opuštění muzea pedagog vybere od studentů vypracované pracovní listy a zhodnotí je. Pro zachování GDPR nebude zmiňovat jména. Tento pracovní list neslouží ke klasifikaci, proto na správnost odpovědí nebude brán zřetel. Žáci mohou využít prostor k vyjádření svých pocitů. Pokud se budou chtít pedagoga na něco zeptat nebo si ověřit získané informace, mohou tak učinit po celou dobu exkurze. Závěrem se učitel rozloučí se žáky, čímž zakončí poznávací návštěvu letiště Kbely.

## Závěr

V mé práci shrnuji vývoj civilní letecké dopravy na pražských letištích. Zpočátku provoz probíhal na letišti Praha-Kbely, postupem času se přemístil na nově zbudované letiště Praha-Ruzyně, kde funguje dodnes.

Práce poukazuje na zlepšující se techniku v aviatice, která je nejvíce viditelná hlavně ve vývoji letadel. Plachtové dvouplošníky s dřevěným drakem brzy nahradily letouny zpracované z kovu. Zvyšovala se rychlost a současně i komfort leteckého cestování.

Se vznikem dvou československých leteckých společností přichází také rozdíly mezi nimi. Vnitrostátní společnost se snažila zvýšit počty destinací a počet letadel, zatímco zahraničně orientovaná společnost se vyrovnávala evropským leteckým společností.

Bezpečnost šla ruku v ruce s technickými vylepšeními. Letiště byla vybavena vizuálními a světelnými návěstidly pro lepší orientaci a také pro bezpečné přistání na letišti. Postupem času byla zavedena také radiostanice do letadel, která napomáhala přistát v noci nebo za úplné neviditelnosti.

Na novém letišti travnatou přistávací dráhu nahradila zpevněná „runway“. Díky tomu mohly letouny přistát i v období velkých dešťů, kdy půda byla velmi rozmáčená, a také letouny mohly mít mnohem vyšší hmotnost.

Veškerý tento rozvoj narušil vznik Protektorátu Čechy a Morava, kdy českoslovenští piloti nesměli vykonávat svou profesi, letecké linky byly zrušeny a československé letecké společnosti nahradila Deutsche Lufthansa.

Na teoretickou část práce navazuje praktická část, kde je popsáno, jak by se toto téma dalo aplikovat do kurikula dějepisu. Je zde popsáno, jak by probíhala vyučovací hodina následovaná exkurzí, která by upevnila poznatky civilní letecké dopravy na našem území. Vyučovací metody zde hrají velmi důležitou roli.

## OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA

AERO A-10



AERO A-23



AERO A-35



AERO A-38



FOKKER F-VIIA



FOKKER F-VIIB/3M



FORD 5-AT-C



FORMAN F62



JUNKERS F13



AVIA BH-25



LETOV Š-32



CAPRONI CA.97



FOKKER F-IX





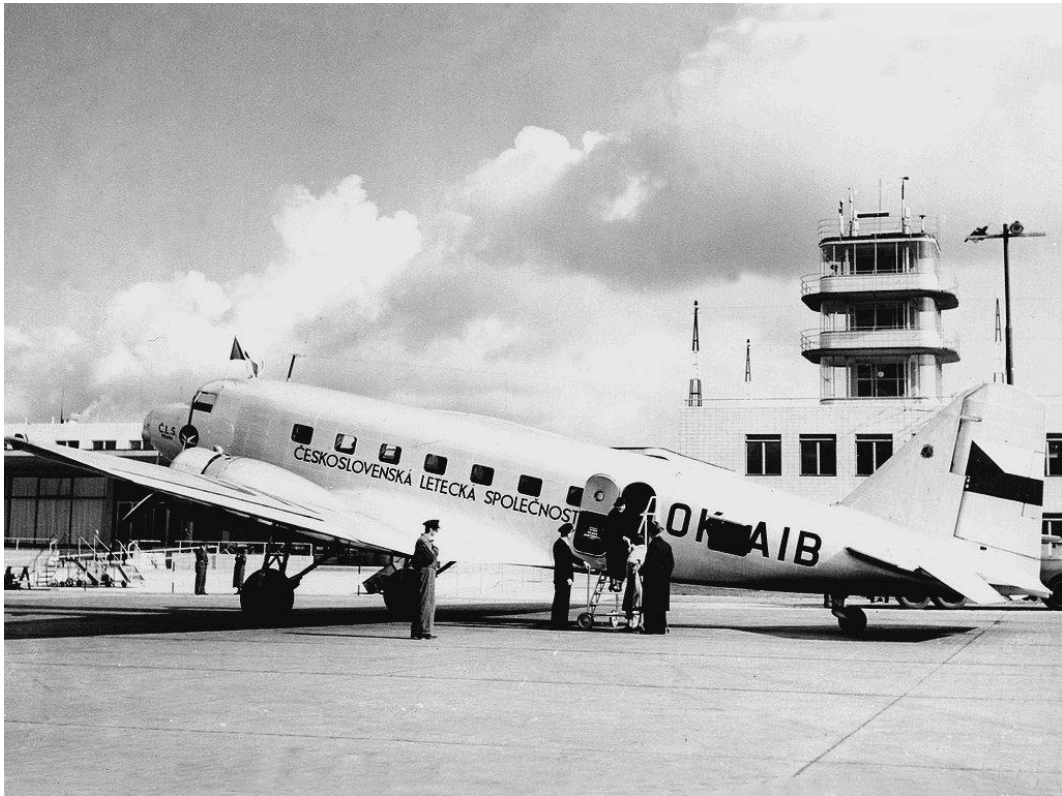
SARO CLOUD



AIRSPEED ANVOY



DOUGLAS DC-2



DOUGLAS DC-3



## Použité prameny a literatura

### Archivní prameny

1. Vojenský historický archiv Praha:
  - Program Letecké služby ČSR, inv. č. 1476
  - Český aviatický klub v Praze inv. č. 2590
  - Letiště Praha, inv. č. 2592
  - Budování letiště Kbely, inv. č. 4263
2. Národní archiv fondy MVP a MD
3. Archiv národního technického muzea
4. Jihočeská vědecká knihovna v Českých Budějovicích

### Literatura

1. DONALD, David, ed. *Bojová letadla Luftwaffe*. Praha: Naše vojsko, 2014.
2. DUDÁČEK, Lubomír. *Dopravní letiště Prahy: The airports of Prague: 1918-1946*. 2. limitované vyd. Praha: MBI, 2012.
3. KELLER, Ladislav a KOLOUCH Václav. *Nehody dopravních letadel v Československu*. Cheb: Svět křidel, 2009
4. Kolektiv autorů. *Učebnice pilota 2016: pro žáky a piloty všech druhů letounů a sportovních létajících zařízení, provozujících létání jako svou zájmovou činnost*. Cheb: Svět křidel, 2016. 404 s.
5. KOUBA, Karel. *Letiště Praha-Ruzyně*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1963.
6. MATOULEK, Jaroslav a Tomáš SOUŠEK. *Kbely: letiště na okraji Prahy*. 2. vydání. Praha: Ministerstvo obrany České republiky - VHÚ Praha, 2018.
7. MRKVÁNEK, Igor a Martin VYROUBAL. *Československá letadla ve službách Luftwaffe: kořistní letadla 1939-1945*. Nevojice: Jakab, 2014.
8. NĚMEČEK, Václav. *Československá letadla*. 2., přeprac. a rozš. vyd. Praha: Naše vojsko, 1968.
9. OBST, Otto. *Obecná didaktika*. 2. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. 176 s.

10. STREJČEK, Jaromír. *Léta létání*. Praha: NADAS, 1979. Knižnice letecké dopravy.
11. ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa: léta 1918-1948*. Praha: Naše vojsko, 2019.
12. TREBICHA VSKÝ, Ferdinand, Vladimír TICHA VSKÝ a Josef KŘÍŽ. *Letecká doprava včera, dnes a zajtra*. Bratislava: Alfa, 1981. Edícia dopravnej literatúry.
13. ZÁVODSKÝ, Karel. *Historie řízení letového provozu: 1910-2010* / Karel Závodský a kolektiv. Praha: yourARTillery, 2014. 157 s
14. ZEMAN, Libor. *České aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma = Czech Airlines for 80 years at home in the skies: 1923-2003*. 1. vyd. Praha: České aerolinie, 2003. 128 s.

## Obrázková příloha – citace

AERO A-10

Online dostupné 6.6.2021:

<https://www.abczech.cz/Aero-A-10-P7033724.html>

AERO A-23

Online dostupné 6.6.2021:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Aero\\_A.23](https://de.wikipedia.org/wiki/Aero_A.23)

AERO A-35

Online dostupné 6.6.2021:

<https://www.armedconflicts.com/Aero-A-35-t8315>

AERO A-38

Online dostupné 6.6.2021:

[http://chezpeps.free.fr/plus/russie/mail/2010/aout/19\\_08\\_2010.html](http://chezpeps.free.fr/plus/russie/mail/2010/aout/19_08_2010.html)

FOKKER F-VIIa

Online dostupné 6.6.2021:

<https://www.planes.cz/en/photo/1107790/fokker-f-xviii-ok-aiq-czechoslovak-air-transport-company-prague-ruzyne-prg-lkpr>

FOKKER F-VIIb/3m

Online dostupné 6.6.2021:

<http://2014.planes.cz/lite/ff7.php>

FORD 5-AT-C

Online dostupné 6.6.2021:

<http://rh-plus.cz/lite/ff5.php>

FORMAN F62

Online dostupné 6.6.2021:

<https://www.valka.cz/Avia-F-62-Golias-t8359>

### JUNKERS F13

Online dostupné 6.6.2021:

<http://elfnet.hu/haditechnika/repulok/junkersf13.php>

### AVIA BH-25

Online dostupné 6.6.2021:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Avia\\_BH-25\\_left\\_rear\\_L%27A%C3%A9ronautique\\_June,1927.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Avia_BH-25_left_rear_L%27A%C3%A9ronautique_June,1927.jpg)

### LETOV Š-32

Online dostupné 6.6.2021:

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Letov\\_%C5%A0-32](https://cs.wikipedia.org/wiki/Letov_%C5%A0-32)

### CAPRONI CA.97

Online dostupné 6.6.2021:

<http://www.aeronautica.difesa.it/mezzi/mstorici/Pagine/CAPRONI-CA-97.aspx>

### FOKKER F-IX

Online dostupné 6.6.2021:

<http://www.cs-letectvi.cz/letadla/avia-f-ix>

### SARO CLOUD

Online dostupné 6.6.2021:

[https://www.idnes.cz/technet/technika/jadransky-expres-letajici-clun-saro-cloud-csa.A131213\\_130800\\_vojenstvi\\_kuz](https://www.idnes.cz/technet/technika/jadransky-expres-letajici-clun-saro-cloud-csa.A131213_130800_vojenstvi_kuz)

### AIRSPEED ANVOY

Online dostupné 6.6.2021:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Walter\\_Castor\\_II\\_a\\_Airspeed\\_AS.6E\\_Envoy\\_III\\_\(OK-BAL\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Walter_Castor_II_a_Airspeed_AS.6E_Envoy_III_(OK-BAL).jpg)

### DOUGLAS DC-2

Online dostupné 6.6.2021:

<http://2014.planes.cz/lite/fdc2.php>

DOUGLAS DC-3

Online dostupné 6.6.2021:

<http://2014.planes.cz/lite/fdc2.php>

## Seznam zkratek

<b>CFRNA</b>	Compagnie internationale de navigation aérienne
<b>ČLS</b>	Československá letecká společnost
<b>ČSA</b>	Československé aerolinie
<b>ČSLAS</b>	Československá letecká akciová společnost
<b>ČSR</b>	Československá republika
<b>DLH</b>	Deutsche Lufthansa
<b>IATA</b>	International Air Transport Association
<b>KLM</b>	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
<b>LOT</b>	Polskje lińe lotniĉe
<b>MNO</b>	Ministerstvo národní obrany
<b>MVP</b>	Ministerstvo veřejných prací
<b>SARTA</b>	Societatea Anonimă Română de Transporturi Aeriene
<b>THF</b>	Letiště Berlín-Tempelhof
<b>VPD</b>	Vzletová a přistávací dráha



## Anotace

Jméno a příjmení:	Tomáš Marek
Katedra nebo ústav:	Katedra historie
Vedoucí práce:	doc. PhDr. Ladislav Kudrna, Ph.D.
Rok obhajoby:	2021

Název práce:	Letiště Praha Kbely a Ruzyně v období první republiky a protektorátu
Název v angličtině:	Prague-Kbely Airport and Ruzyně Airport during the first Czechoslovak Republic and Protectorate of Bohemia and Moravia
Anotace práce:	Bakalářská práce pojednává o vzniku československých letišť v Praze a jejich následujícím rozvoji. Představuje typy letadel, letecké linky i cílové destinace, které v prezentované době byly absolvovány československými leteckými společnostmi. Dále poukazuje na veškeré změny v oblasti civilního letectví v době Protektorátu Čechy a Morava
Klíčová slova:	Letiště Kbely, letiště Ruzyně, letecká společnost, letadlo, letectví, letecké trasy, aerolinie, první republika, protektorát, technika, radiotechnika, destinace
Anotace v angličtině:	This bachelor's thesis deals with the origin of Czechoslovakia's airports in Prague and their further

	development. It introduces types of planes, airlines, and destinations, which were used/visited by Czechoslovakian airlines. Furthermore, it points to every change in the area of civil aviation in times of Protectorate of Bohemia and Moravia.
Klíčová slova v angličtině:	Kbely airport, Ruzyně airport, airline, airplane, aviation, air route, First Republic, Protectorate, technology, radio engineering, destination
Rozsah práce:	57 stran
Jazyk práce:	český