

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2019

Jiří Modráček

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta
Katedra pomocných věd historických a archivnictví

Historie chrudimského polního letiště v době vzniku a za 2. světové války

Bakalářská práce

Autor: Jiří MODRÁČEK

Studijní program: B7105/ Historické vědy Bc

Studijní obor: 7105R052/ Archivnictví – historie

Forma studia: kombinovaná

Vedoucí práce: doc. Mgr. Jiří HUTEČKA Ph.D.

Hradec Králové, 2019

Zadání bakalářské práce

Autor: Jiří Modráček

Studium: F16BK0009

Studijní program: B7105 Historické vědy

Studijní obor: Archivnictví - historie

Název bakalářské práce: **Bakalářské práce Historie chrudimského vojenského letiště v době vzniku a za 2. světové války**

Název bakalářské práce AJ: The history of Chrudim Airfield at the time of The World War II

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cílem této bakalářské práce bude na základě studia dochovaných materiálů písemných, obrazových, či svědectví dosud žijících osob zjistit skutečnosti a důvody vzniku Chrudimského polního letiště v době předmnichovského ohrožení státu, jeho účel a použití na obranu republiky, dislokaci československých leteckých jednotek skutečných či předpokládaných v jeho prostoru, jeho obsazení okupačními jednotkami Luftwaffe a Wehrmachtu, využívání letiště německými okupanty, dislokace leteckých jednotek Luftwaffe, odchod německých okupantů a nastínění poválečného vývoje. Metody zpracování: pramenný výzkum, rozbor, analýza, syntéza, komparace.

Martin ČÍŽEK, Letadla zrazeného nebe, 2015, Praha; Jiří FIDLER, Na zrazeném nebi, Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938, 2015, Praha; Stanislav VYSTAVĚL, Letiště - Odkud vzlétali a kde přistávali, 2015, Cheb; Jiří SOUKUP, Ondřej SOUKUP, Cíl pro dnešní den Pardubice 28. 8. 1944, 2014, Jindřichův Hradec; Jiří RAJLICH, Jiří SEHNAL, Vzduch je naše moře, 2002, Praha; Marek MURAWSKI, Letadla Luftwaffe, první a druhá část, 1997, Hostomice; Wolfgang DIERICH, Die Verbände der Luftwaffe 1935 - 1945, 1993, Zweibrücken; Georg BRÜTTING, Das waren die deutschen Stuka-Asse 1939 - 1945, 1984, Stuttgart; Karl R. PAWLAS, Die Giganten Me 321/Me 323 Eine Dokumentation, 1974, Nürnberg; Periodika: Chrudimské vlastivědné listy, Josef SMLSAL, Konec Luftwaffe v Chrudimi, ročník 1993, číslo 2; Chrudimské vlastivědné listy, Petr BOČEK, Bitevní Focke Wulfy FW 190 v Chrudimi, ročník 1995, číslo 6; Chrudimské vlastivědné listy, Petr BOČEK, Nehody německých vojenských letadel na Chrudimsku v letech 1940 - 1941, ročník 1998, číslo 4; Chrudimské vlastivědné listy, Pavel PETR, Historie Letiště v Chrudimi, ročník 1999 číslo 4; Chrudimský vlastivědný sborník, Petr BOČEK, Masarykova letecká liga v Chrudimi v letech 1933 - 1939, ročník 2006, číslo 10; Chrudimský vlastivědný sborník, Petr BOČEK, Budování chrudimského letiště v letech 1937 - 1939, ročník 2008, číslo 8; Naše Chrudimsko, Josef SMLSAL, Letecká válka nad východními Čechami, ročník 1993, číslo 6; Letectví a kosmonautika, Pavel BÖSERLE, Američtí letci nad Pardubicemi, ročník 1994, čísla 16 - 18; Letectví a kosmonautika speciál, Jiří RAJLICH, Konec Luftwaffe v Čechách, ročník 2005, číslo 5; Plastik kiks revue, Jiří RAJLICH - Jiří SEHNAL, Konec Luftwaffe v Čechách, ročník 1992, číslo 11; Zvláštní číslo leteckých listů, Aleš JANDA - Tomáš PORUBA, Focke Wulf Fw 190G/F, 1995; Historie a plastikové modelářství, Michal PLAVEC, Americké stíhací eso Art Fidler, ročník 2007, číslo 12; Historie a plastikové modelářství, Michal PLAVEC, Americké stíhací eso Art Fidler, ročník 2008, číslo 1; Historie a plastikové modelářství, Jiří RAJLICH, Útok kanadských Mosquit na česká letiště, ročník 2005, číslo 8; Prameny: SOKA Chrudim: FOND Městský archiv Chrudim 1853 - 1945, kartón 253; FOND Okresní národní výbor Chrudim 1936 - 1948, inventurních čísel: 3096, 4216, 16512, 16554, 16555, 16579, 17964, 18666, 18904, 18906; Sbírkový Museu Chrudim: FOND fotografií, inventurních čísel: 1548 a - g, 3745, 5043, 5044, 5578 9 - 22, 5578 72 - 77; FOND fotonegativů, inventurních čísel: 1408 a - b, 1423, 1426 - 1430, 12493, 12495; Vojenský historický archiv Praha: FOND MNO HŠ, oddělení organizační 1, 1919 - 1939: Rozšíření posádky v Chrudimi a Vysokém Mýtě, inventurní číslo 1188, kartón 17; FOND MNO HŠ, oddělení organizační 2, 1919 - 1939: Letiště budování, inventurní číslo 4245, kartón 150; Hlohovec, Chrudim, Německý Brod letiště, inventurní číslo 5881, kartón 232; Chrudim ubytování vojska, vojenské zařízení, inventurní číslo 5217, kartón 180; Letiště budování, inventurní číslo 5877, kartón 232; FOND MNO HŠ, oddělení organizační 3, 1919 - 1939: Klatovy, Chrudim, Mělník, Jindřich. Hradec, inventurní číslo 6916, kartón 264; Chrudim letecká kasárna, inventurní číslo 6966, kartón 264; Muniční sklady, Vlašim, Jičín, Hradec Králové, Chrudim, inventurní číslo 7003, kartón 264; Polní četníci a jejich náhrady, inventurní číslo 7030, kartón 264; FOND Letecká válka na území ČSR, 1939 - 1945: Chrudim, Medlešice, Dřevnice, Blato, Dubany, Miřetice, inventurní číslo 120, kartón 4; Praha, Uhr. Hradiště, České Budějovice, Čáslav, Hradec Králové, Chrudim, Jičín, inventurní číslo 284, kartón 7; Ústní prameny: Svědectví mého otce Jiřího Modráčka a jeho spolužáků Josefa Hanuše a Jiřího Jelínka, tehdy malých desetiletých chlapců, v letech 1944 a 1945.

Garantující pracoviště: Katedra pomocných věd historických a archivnictví, Filozofická fakulta

Vedoucí práce: doc. Mgr. Jiří Hutečka, Ph.D.

Oponent: doc. Mgr. Petr Grulich, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 29.11.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že předkládanou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně, všechny citované prameny, literaturu a periodika byly řádně odcitovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Hradci Králové dne 19. 6. 2019

Poděkování

Děkuji řediteli Státního okresního archivu v Chrudimi za pomoc při hledání dokumentů k mé bakalářské práci, dále mému otci, jehož vzpomínky z dětství ovlivnily výběr mého tématu. Rád bych také poděkoval kolegům z práce a mé rodině, kteří mě v mé činnosti celou dobu podporovali a vycházeli mi vstříc, jak v pracovní tak i ve studijní činnosti.

Anotace

Jiří MODRÁČEK, *Historie chrudimského polního letiště v době vzniku a za 2. světové války*, Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové 2019.

Předkládaná bakalářská práce seznamuje na základě studia dochovaných materiálů písemných, obrazových, či svědectví dosud žijících osob vznik a historii chrudimského polního letiště v době předmnichovského ohrožení státu, výkup a pronájem pozemků, vlastní stavbu, dislokaci československých leteckých jednotek skutečných či předpokládaných v jeho prostoru, dostavbu letiště pro říšskou brannou moc, použití letiště jednotkami Luftwaffe, spojenecké letecké útoky proti letišti, dislokaci německých leteckých jednotek posledních měsíců války, odchod německých okupantů a nastínění poválečného vývoje. Metody zpracování: pramenný výzkum, rozbor, analýza, syntéza.

Klíčová slova: letectví, žádosti, výkup a pronájem, stavba, letecké jednotky.

Anotace

Jiří MODRÁČEK, *The history of Chrudim airfield at the time of The World War II*, Hradec Králové: Philosophical faculty, University of Hradec Králové 2019.

The bachelor work is based on the basic of found documents of literal, spoken und illustration origin, of testimony of people who experienced described period of time in Chrudimský airfield. The work deals with all states of the airfield including its purchase and all the way through up to Luftwaffe usage and the beginning of after war period. The methods of my research are research itself: analyses, comparation and synthesis.

Key words: aviation, requirements, purchase rent, construction and flying units.

Obsah:

Seznam použitých zkratk	8
Úvod	11
Cíl	13
1 Letecké dění v Chrudimi před výstavbou letiště	14
1.1 Začátky létání v Chrudimi	14
1.2 Masarykova letecká liga v Chrudimi	16
2 Počátky projektu letiště	19
2.1 Žádosti o realizaci vojenských zařízení	19
2.2 Návrhy vojenských objektů	21
2.3 Finanční situace města a kalkulace cen	22
3 Stavba letiště	24
3.1 Výměra plochy objektů	24
3.2 Výkupy a pronájmy pozemků	25
3.3 Ceny stavebních prací a vlastní stavba	27
4 Čs. armáda na letišti	31
4.1 Kalkulace jednotek, počtů techniky, výzbroje a výstroje	31
4.2 Čs. jednotky na letišti	35
5 Školní letiště Luftwaffe	37
5.1 Změny v pronájmu pozemků a dostavba letiště pro Luftwaffe	37
5.2 Letecká škola Luftwaffe na letišti	39
5.3 Spojenecké letecké útoky na letiště	43
5.4 Poslední měsíce války na chrudimském letišti	46
6 Stručné nastínění poválečného vývoje letiště	49
Závěr	53
Přílohy	54
Seznam pramenů a literatury	54
Obrazová příloha	1 - 16

Seznam použitých zkratek

Zkratky organizací:

ČSA – Československé aerolinie

DOSLET – Dobrovolný svaz lidového letectví

KSVS – Krajská vojenská správa

MLL – Masarykova letecká liga

MNO – Ministerstvo národní obrany

SVAZARM – Svaz pro spolupráci s armádou

VL – Vojenské letectvo

VLÚ – Vojenský letecký ústav

VÚ – Vojenský útvar

Zkratky leteckých firem v označení letounů:

Ar – Arado

Bü – Bücker

Bf – zkratka letecké továrny Bayerische flugzeugwerke

C – Caudron

DH – de Havilland

E – Praga

Fw – Focke Wulf

Go – Gotha

He – Heinkel

Ju – Junkers

Kl – Klemm

Me – Messerschmit

SG – Schulgleiter, označení kluzáků firmy DFS, Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug

Š – Letov

Z – Zlín

P – Pursuit označení amerických stíhacích letounů do roku 1948

B – Bomber označení amerických bombardovacích letounů dodnes

Typové označení letadel:

C – Cvičná letadla

K – Kurýrní letadla

Označení jednotek:

FAR – Flieger-Ausbildungsregiment

Sch./FAR – Schule Flieger-Ausbildungsregiment

FFS – Flugzeugführerschule

JG – Jagdgeschwader

KG (J) – Kampfgeschwader zu Jagdverband

SG – Schlachtgeschwader

TG – Transportgeschwader

Flugber. VIII. Fl. Korps – Flugbereitschaft VIII. Flieger Korps

Lw Kdo 8 – Verbindungstaffel Luftwaffe Kommando 8

Flak. Rgt – Flak regiment

BG – Bombardment Group

FW – Fighter Wing

LSŠ – Letecká spojovací škola

RAF – Royal Air Force

Zkratky vojenských a četnických hodností:

2Lt. – Second Lieutenant

1Lt. – First Lieutenant

Cpt. – Captain

Col. – Colonel

Fl. – Flieger

Oblt. – Oberleutnant

Hptm. – Hauptmann

kpt. – kapitán

škpt. – štábní kapitán

mjr. – major

pplk. – podplukovník

plk. – plukovník

šstráž. – štábní strážmistr

Zkratky policejních útvarů:

SD – Sicherheitsdienst

Gestapo – Geheime Staatspolizei

KriPo – Kriminalpolizei

Úvod

Dnešní chrudimské sportovní letiště, obdobně jako mnoho jiných, vzniklo v době ohrožení československého státu nacistickým Německem jako vojenské. Dnešní provoz letiště je sportovní i vojenský. Využívání chrudimského letiště oběma složkami trvá od skončení 2. světové války až dodnes, o čemž se můžeme přesvědčit z fotografií, které byly pořízeny v druhé polovině minulého století, jak je uvedeno v obrazové příloze 189 – 190. První vojenskou poválečnou jednotkou byla v roce 1946 Letecká spojovací škola, která na letišti působila pod jinými názvy až do poloviny padesátých let. Chrudimský Svazarm zde organizoval Základní letecký výcvik pro československé vojenské letectvo do začátku 60. let. Po příchodu těžších proudových cvičných letounů do výzbroje Čs. letectva, bylo chrudimské letiště opuštěno z důvodu nevyhovující travnaté letištní plochy. Na blízkém pardubickém letišti byla již vybudována řádná betonová přistávací plocha, dále rozsáhlé stavby ostatních zařízení jako jsou betonové úly, tj. hangáry, a další moderní zařízení potřebné k provozu letecké proudové techniky.

Vývoj chrudimského aeroklubu však dále pokračoval. K nejvýznamnějším činům chrudimského Svazarmu patří provedení rekordního seskoku z výšky 12 600m v roce 1957 z pumovnice proudového bombardéru Iljušin Il 28. Gustav Koubek a Jaroslav Jehlička, aktéři rekordního seskoku, v roce 1954 založili para odbor u místního aeroklubu. Další úspěchy chrudimského svazarmu v 60. letech představily ženy – Anežka Zuberská a Helena Tomšíková na mistrovství světa v přesnosti přistání padákem. V roce 1968 se Helena Tomšíková stala mistryní světa v rakouském Grazu. V tradici pokračuje i dnešní para oddíl, který vede syn Gustava Koubka, pan Ing. Miloš Koubek. Pro úplnost je nutné jmenovat bývalou chrudimskou akrobatickou čtyřku, která na chrudimském letišti působila s krátkou přestávkou od šedesátých let. V roce 2004 při ohrožení provozu celého letiště se čtyřka stěhovala na sportovní letiště do Jaroměře.¹

Z vojenských jednotek je v Chrudimi umístěn 43. výsadkový prapor, který patří do uskupení 4. brigády rychlého nasazení od roku 1994. První výsadková jednotka, která zde byla dislokována, bylo 4. výcvikové výsadkové středisko zřízené pro 4. armádu od 1. září 1961. Od roku 1965 v Chrudimi působila 6. výsadková rota 6. výsadkového pluku. Tyto jednotky prováděly parašutistický výcvik na chrudimském letišti spojený i s leteckým provozem. Koncem šedesátých let byly tyto útvary přesunuty do Prostějova. V roce 1987 byl v Chrudimi vytvořen 71. úderní výsadkový prapor. Od této doby výsadkáři Chrudim již nikdy

¹ *Kronika chrudimského aeroklubu*, s. 32-33.

neopustili.

Všechny tyto události jsem si zde dovolil zmínit, neboť je považuji za významné a představují chrudimské letiště široké veřejnosti a nejsou předmětem časového okruhu mé bakalářské práce.

Výběr tématu této bakalářské práce je úzce spojen s mým zaměstnáním. Již téměř 20 let jsem příslušníkem 43. výsadkového praporu a ke chrudimskému letišti mám tedy velmi blízko. Četné vojenské výcviky v provádění výsadkové přípravy a seskoky padákem člověka velmi často ovlivní a zanechají na něm doživotní stopy. Hodiny výcviku strávené na letišti a s tím spojený zájem o historii mě přivedly k myšlence vytvořit ucelenou historii letiště. K tomu se připojuje další můj koníček, a to plastikové modelářství spojené s historií 2. světové války, především v oblasti letecké techniky. V mé sbírce plastikových modelů nechybí letouny, které byly či měly být součástí leteckých jednotek dislokovaných na polním letišti v Chrudimi. Z důvodu mého zájmu o letectví a 2. světovou válku, jsem se rozhodl popsat pouze období předcházející vzniku letiště, a to zejména činnost zdejší skupiny Masarykovy letecké ligy, a vznik a historii letiště do konce 2. světové války se stručně nastíněným poválečným vývojem.

V následujících statích se pokusím popsat okolnosti vzniku letiště v letech 1936 až 1938, jeho funkci v období 2. světové války a stručně nastínit poválečný osud. Ovšem jednu podstatnou věc zde dokázat nemohu, a to protekční zvýhodnění žádostí chrudimských radních o vybudování vojenských zařízení ve městě či blízkém okolí. Ministr NO František Machník, bratranec předsedy Republikánské strany zemědělského a malorolnického lidu Rudolfa Berana, měl za manželku chrudimskou rodačku Antónii Nonnovou. V Chrudimi také začala ministrova předchozí učitelská kariéra již v roce 1912 na místním dívčím lyceu a později na gymnáziu. Nevíme, zda ministrova manželka ovlivnila svého manžela při výběru místa nových vojenských posádek. Výběr mohla způsobit také určitá náklonnost k Chrudimi z mladých učitelských let, ale dnes to již těžko zjistíme.² Další zajímavou shodou okolností je, že jsem měl příležitost mezi lety 2005 až 2011 pracovat u 43. výsadkového praporu společně s rtn. Vladimírem Machníkem, vnukem zmíněného ministra MO.

² V příloze spisu „seznam stálých letišť z roku 1937“ MNO čj. 1515 dův. III./1. odděl 1937 nebylo chrudimské letiště uvedeno, objevilo se společně s dalšími letišti obdobného typu „Německý Brod a Pardubice“ ve spisech MNO čj. 10.434 Taj. – hl. št./3. odděl 1937 a čj. 9707 Taj. – hl. št./1. odděl 1937, Vojenského ústředního archívu Praha (dále jen VÚA), f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (2) 1919-1939, *Letiště budování*, kart.150, inv. č. 4245. Proč byla vybrána zrovna Chrudim, není jasné. Podle vzpomínek právního rady města Jaroslava Peška, který byl přítomen při jednáních s MNO v roce 1936 až 1937 stálo, že stavbu prosadil ministr Machník, protože měl z Chrudimi manželku, Petr BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 176.

Cíl

Cílem mé bakalářské práce je na základě studia dochovaných dokumentů úřední povahy uložených v SOKA Chrudim, SOA Zámorsk, VÚA Praha a Bundesarchivu ve Freiburgu porovnat informace a fakta s existující literaturou³ a periodiky⁴, které pojednávají nebo se dotýkají určitých částí historie chrudimského letiště, a vytvořit ucelený sled jeho vývoje, který nebyl zatím komplexně zpracován. Práci dále doplnit o komentáře dosud žijících svědků a obrazový materiál získaný především ze sbírek chrudimského muzea. Popis zahájím událostmi, které výstavbě předcházely nebo souvisely s leteckým děním v Chrudimi. Dále objasňuji přípravné práce před výstavbou letiště, vlastní stavbu, předpokládané počty umístěných jednotek a techniky, dislokaci čs. leteckých a pomocných jednotek leteckého zabezpečení v době mnichovské krize, které měly být v jeho prostoru rozmístěny. V další části práce chci nastínit dostavbu letiště v době Protektorátu Čechy a Morava a předání letiště společně s vybudovanou infrastrukturou německé Luftwaffe. V neposlední řadě se chci pokusit o výklad použití chrudimského letiště německou Luftwaffe k výcviku a dislokaci německých leteckých jednotek a jejich navyšování v souvislosti s blížícím se koncem války. Dále popisuji spojenecké letecké bitevní nebo bombardovací útoky, které souvisely, nebo se bezprostředně týkaly chrudimského letiště a jeho okolí, zejména ve spojení s pardubickou rafinérií. V poslední části věnované 2. světové válce se zaměřuji na popis soustředění německých leteckých jednotek na letišti, jeho obranu v květnovém povstání, ústup německých jednotek na západ, obsazení letiště čs. partyzánskou skupinou a příjezd sovětské armády. Dále se pokouším o stručné popsání poválečného vývoje, využití letiště pro sportovní účely chrudimským aeroklubem a dislokaci poválečných čs. leteckých jednotek. Pro zpracování používám metody pramenného výzkumu, rozboru, analýzy, komparace a syntézy. V závěru

³ Problematikou předválečných Čs. letišť a leteckých jednotek, kde je chrudimské letiště uvedeno se zabývají tito autoři: Jiří FIDLER, *Na zrazeném nebi Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1939*, Praha 2015.

Stanislav VYSTAVĚL, *Letiště – Odkud vzlétali a kde přistávali*, 2015, Cheb.

Martin ČÍŽEK, *Letadla zrazeného nebe*, 2015, Praha.

Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, 2002, Praha,

Poválečný letectvem souvisejícím problematikou chrudimského letiště se zabývá Miroslav IRRA:

Výzbroj Čs. vojenského letectva 1945-1950 1. a 2. díl, 2015, Praha.

Síbl-Siebel Si 204/Aero C-3, 2015, Praha.

⁴ Předválečným letectvím v Chrudimi se zabývá ředitel SOKA Chrudim Mgr. Petr BOČEK:

Letecké dění v Chrudimi v letech 1919 - 1920, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim 1999, č. 6.

Masarykova letecká liga v Chrudimi v letech 1926 – 1929, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 1999, č. 4.

Masarykova letecká liga v Chrudimi v letech 1929 - 1932, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2000, č. 5.

Masarykova letecká liga v Chrudimi v letech 1933 - 1939, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2006, č. 10.

Budování chrudimského letiště 1937 - 1939, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8.

Válečným obdobím se zabývá celá řada periodik, kompletní seznam bude uveden příloze.

práce zhodnocuji zjištěné skutečnosti, nedostatky, či chybějící prameny a pokouším se o celkové shrnutí práce.

1 Letecké dění v Chrudimi před výstavbou letiště

1.1 Začátky létání v Chrudimi

První letecké pokusy v Chrudimi se uskutečnily již před 1. světovou válkou a byly spojeny se jménem Eugena Čiháka (obrazová příloha 1), bratrance slavného pardubického aviatika Jana Kašpara. Jednalo se o několik vzletů na letounu francouzské konstrukce dne 29. října 1911. Ukázka se konala na travnaté ploše za pivovarem, tedy téměř na ploše, kde za 27 let začne vznikat skutečné letiště.⁵

Po skončení 1. světové války byla v Pardubicích organizována letecká setnina s letouny Hansa Brandenburg C I., která svými lety občas navštěvovala vzdušný prostor nad městem, jako například dne 15. ledna 1919, kdy jeden z letounů setniny shazoval nad Chrudimí pozvánky na ples této letecké jednotky.⁶

V této době se začíná rozvíjet v mladém československém státě letecká doprava, a to zejména letecká pošta. Firma Rudolfa Holečka, založena dne 18. listopadu 1919, nabízí shodnou leteckou trasu pro dopravu pošty s britskou firmou Aircraft Transport & Travel z Londýna, podnikající v Československu. Letecká přeprava pošty měla probíhat na trase Prešov – Košice – Kamenice – Trnava – Bratislava – Břeclav – Brno – Prostějov – Svitavy – Chrudim – Pardubice – Praha. Tato společnost nakonec své představy nakonec neuskutečnila z finančních důvodů.⁷

Ještě před tímto návrhem se uskutečnil zkušební poštovní let letounu firmy Aero, s místem startu Praha Kbely a s trasou pokračující přes orientační body Český Brod – Kolín – Čáslav – Heřmanův Městec a s přistáním v Chrudimi. Tento let byl společně s firmou Aero organizován prostřednictvím chrudimského sportovního klubu a zejména panem Jaroslavem Wiesnerem (obrazová příloha 2), leteckým nadšencem, konstruktérem, pilotem a synem místního továrníka Karla Wiesnera, který se letu z Prahy osobně účastnil jako cestující. Let se uskutečnil v neděli 13. července 1919 a letoun přistál u Chrudimi již v 8:00 hodin. Tentokrát byla vybrána přistávací plocha až u vesnice Medlešice (louka 2 km severně od Chrudimi), kterou vlastní Wiesnerovi. Z důvodu nepříznivého počasí se neuskutečnily další vyhlídkové

⁵ Pavel SVITÁK, *Druhý aviatik z Pardubic*, Letectví a kosmonautika, 1978, č. 22, s. 44.

⁶ Pavel SVITÁK, *Letecká setnina Pardubice*, Zprávy přátel Pardubicka, 1999, č. 1-2, s. 48-51.

⁷ Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, Český Těšín, 1993, s. 34.

lety a letoun v pondělí dopoledne s nákladem poštovních dopisů pro Pražany odlétá zpět do Prahy. Přes nepřízeň počasí na akci dorazilo několik stovek účastníků, kteří platili dvoukorunové vstupné neoprávněně vybrané některými členy klubu, a to bez souhlasu jeho vedení.⁸

Další letecká akce se konala 2. a 3. října 1920. O jejím průběhu podal náležitou zprávu místní tisk⁹, ze kterého vybírám nejdůležitější informace: „*Akci pořádal Jaroslav Wiesner, Sportovní chrudimský klub, Aviatické sdružení Bohémia Plzeň, místní Sokol a skautský oddíl Baden Powella. Tentokrát se předváděcí akce účastnilo 5 typů letadel, na pořadu byl i seskok padákem, který provedla akademická malířka pí. Samková-Leperová. Před vlastní leteckou ukázkou, která se konala odpoledne 3. října, byla ve večerních hodinách 2. října v sále chrudimského musea uspořádána přednáška s názvem Vzdušným oceánem s promítáním diapozitivů s leteckou tematikou. Přednášel Ing. Husník, letecký konstruktér firmy Aero, který v neděli pokračoval další výkladem nad ukázkou staticky stojících letounů před vlastním leteckým dnem. Tentokrát byla zvolena vzletová a přistávací plocha za hospodářskou školou, která bude tomuto účelu sloužit i v dalších letech. Z důvodu předpokládané velké účasti byly posíleny vlakové spoje z blízkého okolí. Vstupenky na akci stály od 5 Kč do 15 Kč. Přednáška konaná před vlastní akcí byla velmi odborná a laické veřejnosti nesrozumitelná, ale promítané diapozitivy se líbily všem.*“

Další letecké pokusy byly spojeny s osobou Jaroslava Wiesnera, které popisuje ve své knize Ladislav Vejvoda: „*Pan Wiesner byl majitelem několika letounů. První letoun koupil již před 1. světovou válkou od Eugena Čiháka. Tento dolnoplošný jednomotorový letoun byl však dostavěn až po skončení války. Další konstrukcí byl kluzák L1916, projektovaný v době války jedním z nejznámějších Čs. konstruktérů, později pracujícího pro firmu Avia, Ing. Pavlem Benešem. Letoun v roce 1919 postavila firma Aero. Následující stroj se stal nejprve majetkem aviatického sdružení Bohémia v Plzni. Jednalo se o dvouplošný jednomotorový typ Bohémia B-5 konstruktéra Oldřicha Hallera, který získal v roce 1920. Tento 1. čs. sportovní letoun se účastnil výše zmiňované akce v Chrudimi, dále provedl 20 letů na trase Chrudim – Čáslav a asi 100 vyhlídkových a i sportovních letů. Letoun měl však na svědomí i jeden lidský život a to Josefa Klíbra, který zahynul při havárii letounu v roce 1919. V roce 1924 byl letoun*

⁸ Petr BOČEK, *Letecké dění v Chrudimi v letech 1919–1920*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim 199, č. 6, s. 14,

⁹ *Přednáška Vzdušným oceánem*, Chrudimský kraj 2. 10. 1920, č. 40, s. 3, *Sobotní přednáška aviatická*, Chrudimský kraj, 9. 10. 1920, č. 41, s. 2 a *Letecké dění v Chrudimi*, Východ 2. 10. 1920, č. 22, s. 2–3, Sbírký Musea Chrudim.

po ukončení životnosti motoru přestavěn na kluzák v pražských Kbelých panem Valentou, správcem hangárů a pilotem firmy Aero. Kluzák měl létat v Železných horách.“¹⁰

1.2 Masarykova letecká liga v Chrudimi

V květnu 1922 vznikl v Československu Masarykův letecký fond, který se v roce 1926 transformoval na Masarykovu leteckou ligu (dále jen MLL). Organizace se zejména zaměřovala na propagaci letectví pro širokou veřejnost. K jejím nevýznamnějším činům patřila akce „*tisíc pilotů republiky*“ ve druhé polovině třicátých let, tedy v době blížícího se ohrožení republiky.¹¹ V Chrudimi vznikla místní skupina MLL dne 26. prosince 1926 a byla registrovaná v Rejstříku spolků Zemské správy politické pod pořadovým číslem 1172. Kromě Chrudimi byly další skupiny MLL v chrudimském okrese organizovány v Hlinsku, Heřmanově Městci, Hrochově Týnci a Chrasti. Známé byly i skupiny působící krátce v Luži, Proseči, Skutči a v dalších městech. Východočeská oblast byla také nazývána Kašparovou župou MLL.¹²

V letech 1927 až 1928 pořádala chrudimská skupina MLL ve spolupráci s okresní správou politickou v Chrudimi peněžní sbírku na letoun Čs. červeného kříže.¹³ O dalších aktivitách v těchto letech není nic známo kromě valných hromad z května roku 1927 a listopadu roku 1928, kdy bylo zvoleno předsednictvo v čele s Bohušem Holým, radou Okresního úřadu v Chrudimi.¹⁴ Neaktivní přístup MLL byl pravděpodobně způsoben leteckou havárií ze dne 10. října 1926 v nedalekých Pardubicích, kam k první valné hromadě místní MLL byl vyslán letoun Čs. armády k zabezpečení leteckých ukázek. Letoun tragicky havaroval, pilot čet. Fidler a jeden z přihlížejících diváků zahynuli.¹⁵

Poslední a nejdůležitější akci zdejší MLL na konci dvacátých let 20. století popisuje článek z novin Východočeského republikánu, ze kterého vybírám tyto údaje: „*Konání leteckého dne bylo stanoveno na 22. září, ale z důvodu nepřízně počasí se konal až za týden, 29. září. S náhradním termínem bylo dopředu počítáno. Jako přistávací a vzletová plocha byla vybrána louka za chrudimským pivovarem jako v případě ukázek Eugena Čiháka z roku*

¹⁰ Ladislav VEJVODA, *Na křídlech větru, Historie bezmotorového létání v Československu 1918 - 1952*, Cheb 2010, s. 39.

¹¹ J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, Český Těšín 1993, s. 41.

¹² Státní okresní archiv Chrudim (dále jen SOKA Chrudim), f. Okresní úřad, kartón 981, korespondence Okresní správy politické v Chrudimi s ústředím MLL.

¹³ *Tamtéž*.

¹⁴ *Místní sdružení Masarykovy letecké ligy*, Zpravodaj Chrudimsko, 19. 5. 1927, č. 20, s. 6 a *Chrudimská místní Masarykova letecká liga*, Chrudimský kraj, 17. 11. 1928, č. 23, s. 3, Sbírký Musea Chrudim.

¹⁵ Havárii podrobně popisuje článek dr. Václava Hlaváče v časopisu *Letectví*, 1926, č. 17, Národní digitální knihovna (dále jen NDK) Kramérius Praha.

1911. Akce byla organizována společně s pražskou centrálou MLL, která zabezpečila letecké ukázky vlastními letadly a na letecký den vyslala dva letouny. Dalšími stroji byl stíhací letoun 6. Leteckého pluku v Praze a letoun 2. Leteckého pluku, který se účastnil především pietní akce v nedalekých Vejvanovicích. Program začínal ve 14 hodin a nechyběla zde letecká akrobacie, vysazení figury na padáku a vyhlídkové lety. Ceny vstupného se pohybovaly od 1 do 3 Kč. Pro vyhlídkový let byly ceny stanoveny na 50 Kč v případě členství v MLL a na 80 Kč pro nečleny. Akce se celkem účastnilo na 3000 diváků.“¹⁶

Masivní, téměř propagandistickou kampaň v tisku mělo rozsáhlé cvičení protiletadlové obrany s cílem zavést systém spolupráce civilních a armádních složek v protivzdušné obraně. V roce 1930 se ho účastnila místní organizace MLL společně s dalšími spolky. První poradní zasedání místních spolků MLL, Sokol, Orel, Čs. obec legionářské se konalo 30. července. Byl zvolen výbor civilní protiletadlové obrany v čele s předsedou Josefem Kálem, který setrval ve funkci až do okupace. Za místní skupinu MLL se této problematice věnoval dr. Felix Zeman. Vlastní cvičení bylo uskutečněno v termínu 3. až 6. srpna 1930 v oblasti východní Čechy a střední Morava.¹⁷

Mezi lety 1931 až 1932 získala chrudimská organizace MLL svůj první letoun. Jednalo se o kluzák typu Skaut, jednomístný hornoplošník s otevřeným pilotním prostorem (obrazová příloha 3). Stroj byl konstruován pražskou MLL, respektive Ing. Jaroslavem Šlechtou, pozdějším konstruktérem Čs. vrtulníků. Dodáván byl jako stavebnice jednotlivým místním organizacím MLL za cenu 3700Kč a nebo sestavený, za 5500Kč.¹⁸ Chrudimští realizovali nákup dvou stavebnic zmiňovaného typu a již v květnu 1932 byla kostra rozestavěného kluzáku předvedena široké veřejnosti na výstavě místní Obchodní akademie. O měsíc později byly oba hotové kluzáky vystaveny na hřišti fotbalového klubu AFK Chrudim. Ve stejném měsíci byl první z nich zalétán plachtařem Kašparem, který s letounem provedl 5 letů u obce Seč v blízkosti zříceniny Oreb. Od 24. července tohoto roku byl organizován plachtařský kurz na Seči, kterého se účastnil i zakladatel čs. plachtařského létání Ing. Ludvík Elsnic. Výcvik pokračoval v srpnu dalším kurzem, tentokrát s německou účastí. Instruktory

¹⁶ *Letecký den v Chrudimi*, Východočeský republikán, 4. 10. 1929, č. 40, s. 7, NDK Kramérius Praha,

¹⁷ *Pokyny pro nácvik pasivní ochrany civilního občanstva proti leteckým útokům*, Hlasy východočeské, 1. 8. 1930, č. 31, s. 1, *Letecké manévry*, Hlasy východočeské, 8. 8. 1930, č. 32, s. 2, Rudolf PANSKÝ, *Letecké cvičení v srpnu 1930*, Hlasy východočeské, 15. 8. 1930, č. 33, s. 4, *Pokračování*, 22. 8. 1930, č. 34, s. 3 – 4, *Dokončení*, 29. 8. 1930, č. 35, s. 4 – 5, Sbírký Musea Chrudim,

¹⁸ *Plachtaření na Chrudimsku*, Letec (časopis MLL), 1932, č. 11, s. 360, NDK Kramérius Praha.

kurzu byli členové chrudimské MLL, Jaroslav Wiesner a Jindřich Kašpar.¹⁹

V roce 1933 se plachtařský oddíl chrudimské MLL prakticky rozpadl. Důvody byly dva, a to vysoké poplatky za škody způsobené na soukromých pozemcích, využívaných při plachtařském výcviku a vysoké nájemné použitých ploch na Seči. V roce 1934 byl jeden ze dvou kluzáků Skaut poskytnut pardubickému plachtařskému klubu místní MLL. V tomto klubu působil aktivně i Jaroslav Wiesner.²⁰

Chrudimská skupina MLL se zatím omezovala pouze na modelářství, propagaci letectví a pokračovala v organizaci civilní protiletdecké ochrany. Dne 10. listopadu 1933 byl vytvořen Výbor obrany obyvatelstva proti leteckým a plynovým útokům pod patronací předsedy místní organizace MLL Bohuše Holého a zástupci armády v čele s pplk. Ladislavem Benešem. Výbor navazuje na protiletadlový výbor z roku 1930. První přednáška na téma Letecko – chemické války se konala dne 14. ledna 1934 v chrudimském průmyslovém muzeu. Obdobné přednášky se konaly i v dalších letech ve spolupráci čs. armádou.²¹

Modelářský kurz byl veden Jindřichem Koutem a měl 45 členů. Pořádal nepravidelné výstavy a i jiné akce v souvislosti s leteckým modelářstvím.

Chrudimská skupina MLL každoročně organizovala zasedání své valné hromady s volbou funkcionářů výboru. V roce 1934 bylo u skupiny registrováno pět osob s plachtařským oprávněním skupiny A.²²

Z dalších významnějších událostí, kromě propagačních prezentací nebo přednášek chrudimské MLL, můžeme jmenovat stavbu kluzáku „*Polanecký*“ Jaroslava Wiesnera. Kluzák byl později označen jménem Chrudim, ale provozoval ho pardubický plachtařský oddíl místní MLL. Následující vlastní stavba dvoumístného hornoplošného větroně EL-2-M Šedý vlk z roku 1938 zůstala pravděpodobně nedokončena.²³

Existence veškerých leteckých spolků se po okupaci Československa soustředila do Českého národního aeroklubu a zaměřila se výhradně na modelářství. V letech 1940 a 1941 provedly orgány pardubického gestapa celkovou likvidaci zbylých organizací v Chrudimi, Hlinsku a v Hrochově Týnci.²⁴

¹⁹ *Bezmotorové létání*, Hlasy východočeské, 24. 6. 1932, č. 25, s. 2 a *Plachtový odbor MLL v Chrudimi, Zdařilé zahájení bezmotorového létání v Chrudimi*, Hlasy východočeské, 29. 7. 1932, č. 30, s. 3 a 4, Sbírký Musea Chrudim,

²⁰ Petr BOČEK, *Masarykova letecká liga v Chrudimi v letech 1933 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2006, č. 10, s. 150-151.

²¹ *Výbor obrany obyvatelstva proti leteckým útokům*, Hlasy východočeské, 17. 11. 1933, č. 45, s. 1, a *Letecká obrana*, Hlasy východočeské, 2. 8. 1935, č. 30, s. 2, Sbírký Musea Chrudim,

²² *Kurzy dorostu Masarykovy letecké ligy v Chrudimi*, Východočeský republikán, 1936, č. 51, s. 3, NDK Kramérius Praha.

²³ Ladislav VEJVODA, *Na křídlech větru, Historie bezmotorového létání v Československu 1918 - 1952*, Cheb 2010, s. 41.

²⁴ Petr BOČEK, *Masarykova letecká liga v Chrudimi v letech 1933 - 1939*, CHVS, Chrudim 2006, č. 10, s. 156-157.

Kronika chrudimského aeroklubu se soustřeďuje především na leteckou činnost Jaroslava Wiesnera. Wiesnerovo letecké snažení popisoval jeho spolupracovník, pan Josef Slovák: „Začal jsem pracovat v továrně Františka Wiesnera v roce 1929, kde již pan J. Wiesner pracoval v laboratoři slévárny. J. Wiesner byl letadly zcela posedlý. Neustále studoval aerodynamiku a prováděl pokusy s modely letadel. Byl častým hostem v modelárně, kde si objednával různé díly pro své modely. V roce 1931 jsme si společně pronajali dílnu ve Fibichově ulici a pracovali jsme společně na stavbě dvou kluzáků typu Skaut. Zalétání bylo uskutečněno na letišti v Pardubicích, kde byly kluzáky vystřelovány silnou gumou. Posléze byly prováděny lety společně s panem Kašparem z Mikulovic na Seči. Potom byl pražskou MLL vybrán kopec Ranná. Jarda však prosazoval kopec u Podhořan, blízko Čáslavi, kde se mu podařilo udržet kluzák přes hodinu ve vzduchu.

V letech 1935 až 1937 jsme si pronajali novou dílnu na Tvarůžku a zahájili jsme stavbu nového kluzáku Polanecký (obrazová příloha 4). Kluzák byl velmi rychlý, ale těžký na předeek. Zalétali jsme ho v Pardubicích – Popkovicích u místní MLL. Pak byl i tažen motorovým letounem ze Zlína, kterého pilotoval šéfpilot Glaksner.

I nadále jsme se věnovali leteckým modelům. V roce 1938 jsme se pokusili o stavbu cvičného dvojmístného kluzáku o rozpětí křídel 8m s velmi malou nosnou plochou. V roce 1941 jsme zahájili stavbu modelu dvoumotorového kluzáku. Jarda se bohužel konce stavby kluzáku nedočkal, neboť byl v roce 1943 zatčen Gestapem a popraven. Později jsem se dozvěděl, že pracoval pro odboj, s čímž se mi Jarda nikdy nesvěřil.“²⁵

Závěrem můžeme říci, že kromě roku 1932 praktická letecká činnost místní organizace MLL ustala a soustředila se pouze na teoretickou stránku oblasti letectví. Skutečné, praktické létání a především plachtařský výcvik prováděla od roku 1933 pouze pardubická organizace MLL, kde působili i někteří členové chrudimské MLL, a to zejména Jaroslav Wiesner. Využití přistávací plochy v Chrudimi, kde vznikne později polní letiště, bylo uskutečněno ve dvou případech, a to v roce 1911 Eugenem Čihákem a v roce 1929 při leteckém dnu místní MLL.

2 Počátky projektu letiště

2.1 Žádosti o realizaci vojenských zařízení

Již v polovině třicátých let můžeme nalézt dokumenty týkající se prosb chrudimské městské rady o zřízení či výstavbu vojenských zařízení nebo útvarů směřujících na

²⁵ Kronika chrudimského aeroklubu, s. 1-2.

Ministerstvo národní obrany (dále jen MNO). Cituji z dopisu městské rady v Chrudimi ze dne 25. ledna 1935 určeného pro ministra NO dr. Bohumíra Bradáče: „*Rada města se obrací na Vaši Slovnost, pane ministře, abyste laskavě při dislokaci vojenských závodů, podniků nebo skladů pamatoval i na město Chrudim, které by bylo vděčno, kdyby mohlo ve svém středu míti instituci vojenského řádu. Za prokázanou blahovůli vzdávám Vaší Slovnosti jménem rady města Chrudimě vřelý dík a trvám obzvláštní úctě oddaný starosta města Antonín Kačer.*“

Toto snažení městské rady pokračovalo v dalších dokumentech, a to v memorandu ministerské radě a MNO ze dne 9. července 1936. Zde byly předloženy návrhy jednotlivých vojenských zařízení: přeložení divizního proviantního skladu z Josefova do Chrudimě, zřízení divizní polní nemocnice, dislokace nějakého vojenského útvaru, či vybavení technické odbočky divizního proviantního skladu, která již v Chrudimi působí, a vybudovat ve městě podnik pro válečný průmysl.²⁶

Současně chrudimská radnice v říjnu tohoto roku oslovila politiky v poslanecké sněmovně. Zde bych citoval odpověď klubu poslanců Národního shromáždění za stranu Národního sjednocení ze dne 6. října 1936: „*Městskému úradu v Chrudimi. Dovolují si Vám sdělit, že nejen Vaše snahy podporuji, ale ve věci samotné jsem Vám již několikrát k uspořádání této akce si dovolil raditi. Současně Vám sděluji, že mě bylo řečeno z Hlavního štábu čsl. branné moci, že vojenská správa sama se již přiklonila k názoru, aby Chrudim svou vojenskou posádku dostala, zároveň jsem byl upozorněn, že za věc již několikrát intervenovalo, zejména pan poslanec Novotný. Tato věc jak stojí, bude do Chrudimi přemístěna vojenská jednotka a ústav. Z důvodu zachování úředního tajemství nelze bohužel zdělit, jaké útvary to budou.*“²⁷

Mezi další politiky, kteří byli osloveni, patřili pánové Antonín Srba, poslanec národního shromáždění za Československou sociálně demokratickou stranu dělnickou²⁸, tehdejší senátor Vojtěch Beneš, bratr prezidenta Eduarda Beneše, člen stejné politické strany a František Remsa, tajemník prezidenta republiky a chrudimský rodák.²⁹

V dopisech dalšího sociálně demokratického poslance Bohumila Laušmana ze 13. a 14. října téhož roku adresované starostovi Chrudimi Václavu Káškoví a ministru NO Františku Machníkovi se hovořilo o zřízení divizní vojenské nemocnice a divizního proviantního skladu. Tyto dopisy potvrzoval přísně tajný spis 4.711-1936 Zemského

²⁶ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

²⁷ *Tamtéž.*

²⁸ V Chrudimi byla Československá sociálně demokratická strana dělnická nejsilnější stranou i v místním zastupitelstvu. V obecních volbách červnu 1938 získala přes 2600 hlasů. SOKA Chrudim, Pamětní kniha Chrudimi, inv. č. 7457.

²⁹ Petr BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 175.

vojenského velitelství Praha ze dne 3. listopadu, kdy velitelství informuje chrudimskou radnici, že vyšle do Chrudimi komisi se zástupcem velitele 4. divizní nemocnice na první jednání ve věci jejího zřízení.³⁰

Z těchto dokumentů je možno rozpoznat, že Chrudimští měli ve svých žádostech opravdu silnou politickou podporu z nejvyšších míst včetně okolí prezidenta republiky, a to během několika měsíců od vydání červencového memoranda, i když zprvu o zřízení polního letiště nešlo. Důvodem zřízení vojenských zařízení ve městě bylo podle mého názoru samozřejmě finanční profit, který by vojáci svým působením ve městě či okolí přinesli jak do městské pokladny, tak i zcela jistě místním podnikatelů, kteří by útvary zásobovali.

2.2 Návrhy vojenských objektů

Již před koncem roku 1936 bylo výnosem MNO čj. 7.549, taj. IV/4 1936³¹ rozhodnuto o zřízení těchto vojenských objektů v Chrudimi: SPS.4 (Sborový proviantní sklad s technickou odbočkou), který se dále členil na budovy kurzů hospodářské služby a vozatajskou švadronu č. 4, obytné domy vojenských gážistů a technický odbor. Sborová nemocnice (SN.4) měla stát na pozemku technické odbočky SPS.4, s možností rozšíření objektů na sever a východ. Součástí stavby nemocnice měl být i neprášný přírodní zelený pás mezi objekty skladu a nemocnice.³² Všechny tyto projekty však nebyly nikdy uskutečněny, i když se s nimi stále počítalo, o čemž ještě hovořil spis o SN.4 ze dne 7. února 1938 MNO čj. 20.300, dův.- IV/4-1938, určený pro Ministerstvo financí, kde stálo, že pozemky byly k výstavbě připraveny, ale není dosud vypracován stavební projekt a částka 23 milionů Kč na vlastní stavbu, kterou mělo město také obstarat, chybí.³³ Tyto projekty, pokud jejich výstavba nebyla zahájena do léta 1938, neměly podle mého názoru naději na úspěch a čs. stát měl této pohnuté době jiné priority.

Jako poslední mělo být realizováno letiště s leteckými kasárnami. Nalézt vhodné místo pro vznik letiště se ukázalo jako velmi komplikované. Byly postupně předvedeny tři návrhy. První návrh vznikl již v únoru 1937, kdy komise složená ze zástupců města a vojenské správy vybrala plochu východně od města. Ta byla v červnu městskou radou zamítnuta. Druhý návrh prostoru byl uveden v dokumentu z května 1937 MNO čj., 7660 taj./ IV.- 4 odd./1937, ovšem

³⁰ SOkA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

³¹ *Tamtéž.*

³² Dnes se na těchto místech nachází bývalé objekty opravárenského depa vojenské techniky vybudované v 50. letech 20. století (mezi železničními tratěmi Chrudim – Pardubice a Chrudim – Heřmanův Městec). Sklad i nemocnice měly sloužit II. sboru čs. armády se sídlem v Hradci Králové. VÚA Praha. V úvodu f. Velitelství 2., 3. a 4. sboru.

³³ VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (3) 1919-1939, kart.233, inv. č. 6616.

pro bezprostřední sousedství k prostorům SPS.4 a SN.4 byl také zavržen.³⁴

K poslednímu návrhu se sešla komise dne 22. června 1937 a vypovídaly o něm dva dokumenty: čj. 5810/1937 Městského úřadu Chrudim a čj. 8497 dův. IV/4. odd. 37. MNO. Dokumenty byly určeny Okresnímu úřadu v Chrudimi a popisovaly vybraný prostor budoucího letiště: *„Na straně severozápadní hraničí letiště s okresní silnicí z Chrudimi do Sobětuch, na jihozápadní je ohraničuje silnice ze Sobětuch do Slatiňan. Na jihovýchodní straně je silnice vedoucí západním směrem od chrudimského pivovaru do restaurace Kometa (a dále pokračuje do Rabštejské Lhoty). Na severní straně se město zavazuje vybudovat silnici Chrudim – Sobětuchy. Taktéž musí být upravena silnice Chrudim – Kometa (směr Rabštejská Lhota), která by za nynější situace letiště čtvrtila od jihu. Současně mají být vykácena stromořadí u všech těchto silnic. Popis dále pokračuje pro budovy leteckých kasáren o rozměrech 4,5 ha, který se nachází u okresní silnice Chrudim – Německý Brod. Spojení mezi letištěm a kasárenami bude vytvořeno pomocí polní silnice, která nesmí narušit těžební objekty blízké cihelny.“* Hlavní komunikace byly majetkem Okresního úřadu a město i MNO očekává, že okres se vyjádří k problému kladně, což se také dozvídáme z protokolárního zápisu ze dne 27. srpna 1937.³⁵

Tato událost byla podle mého názoru stěžejní podmínkou k vybudování letiště, i když konečná smlouva č. 8865/1937 ze dne 23. prosince 1937 na výstavbu letiště a leteckých kasáren mezi Československým státem, zastupovaným vojenskou stavební správou Hradec Králové (velitelstvím II. sboru), a obcí Chrudim, byla schválena městskou radou dne 15. prosince a zastupitelstvem města dne 30. prosince 1937 čj. 9620/1937. Okresní úřad schválil městská rozhodnutí 15. ledna 1938 čj. 9.620/1938 a Zemský úřad v Praze dokonce až 25. května 1938 6381/1 1938. Tou dobou bylo již mnoho prací na letišti realizováno, jak se později dozvíme, a to bez schválení konečné smlouvy.³⁶

2.3 Finanční situace města a kalkulace cen

Důležitým činitelem pro vojenské stavby, které mimi jiné, určovalo vládní nařízení 164/122 Sb., byly samozřejmě peníze, a těch se bohužel městu nedostává. O jeho finanční situaci hovořila městská zpráva z dubna 1937 Prezidiu MNO: *„Poplatní síla obyvatelstva posledních letech neustále klesá a to vlivem hospodářské krize, nezaměstnanosti a přenesením sídel průmyslu do Prahy. Město Chrudim ztratilo v dobách vlády císaře Ferdinanda I.*

³⁴ P. BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 177.

³⁵ SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 17964.

³⁶ SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 3906.

Habsburského velké množství majetku. Vlastnilo pouze 443ha lesní půdy a ve městě se nachází pouze 13264 obyvatel podle posledního sčítání lidu z roku 1930. Právě z tohoto katastrofálního stavu vlastních financí město žádá státní správu, aby bylo osvobozeno od poplatků za smlouvy či daně, které by měly být placené při výkupu pozemků.“³⁷ Tato žádost byla nakonec opravdu kladně reflektována ve výše uvedené smlouvě na výstavbu letiště a to v §11 poplatky, dávky a daně.³⁸

Zde ovšem trochu předbíháme, protože návrhy se týkaly zprvu především objektů SPS.4 a SN.4 a o letišti zde nebyla kupodivu ani zmínka. Finanční nároky na tyto objekty byly daleko vyšší než na budoucí letiště, proto zde můžeme dál spekulovat o jejich nerealizování. Dokument z 11. května 1937 MNO čj. 5521, dův. IV/4, odd. 1937, adresovaný městu, měl přesně rozepsané jednotlivé kalkulace cen: budovy kurzů hospodářské služby – 6 mil. Kč, technická odbočka – 4 až 5 mil. Kč, SPS.4 – 16 miliónů Kč, vozatajská švadrona č. 4 – 2,5 mil. Kč, SN.4 – 25 mil. Kč, celkem tedy 54,5 mil. Kč. Dokument dále pokračoval radou, od kterých peněžních ústavů by si město mělo půjčit. V dalším spisu MNO čj. 25955, dův. IV/4, odd. 1937 z 5. června 1937 byla uvedena celková částka 63 miliónů Kč. Ovšem zde nejsou ceny rozepsány a nevíme tedy, zda bylo počítáno i s letištěm a s leteckými kasárnami. Chrudimští odpovídají na MNO již 14. června 1937 v dokumentu čj. 4874/1937, kde uvádějí jednotlivé přislíbené částky: Všeobecný penzijní ústav v Praze 3 mil. Kč, Penzijní ústav založen Čs. v Praze 1 – 2 mil. Kč, Chrudimská spořitelna 3 mil. Kč, Občanská záložna v Chrudimi 2 mil. Kč, Okresní záložna hospodářská v Chrudimi 2 mil. Kč, Pensijní ústav zaměstnanců sociálního pojištění v Praze 2 – 4 mil. Kč, Ústřední sociální pojišťovna v Praze 6 mil. Kč, Zemská banka v Praze 40 mil. Kč, dále probíhají jednání s Bankou Slávie o půjčce 10 mil. Kč.³⁹ Jak již víme, z důvodu neuskutečněných staveb, nebyla žádná z těchto předem dojednaných půjček realizována.

Nyní se ale vraťme ke vlastní smlouvě č. 8865/1937 o vybudování letiště a leteckých kasáren. Obdobně jako v červnových spisech hovořila smlouva o cenových podmínkách výstavby a znovu městu radila, u kterých peněžních ústavů si mělo částky půjčit. Konkrétně stavební náklady řeší § 3 s celkovou částkou 11,1 mil. Kč. Půjčka je rozdělena mezi tyto peněžní ústavy: Ústřední sociální pojišťovna v Praze 3,1 mil. Kč, Všeobecný penzijní ústav v Praze 3 mil. Kč, Penzijní ústav zaměstnanců sociálně pojišťovacích ústavu v Praze 2 mil. Kč, Penzijní ústav založen čs. v Praze 3 mil. Kč. Smlouva obsahovala celkem sedmnáct paragrafů.

³⁷ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

³⁸ SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 3906.

³⁹ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

Pro úplnost je nutné uvést, že splátky byly naplánovány na 25 let, při 5,75% úroku při pravidelných městských splátkách. Vojenská správa se zavázala splácet městu celkovou vypůjčenou částku a při nesplacení celkové částky vojenskou správou by zůstalo letiště i s objekty v majetku města.⁴⁰

3 Stavba letiště

3.1 Výměra plochy objektů

Ve spisu ze dne 9. srpna 1937 MNO (velitelství II. sboru Hradec Králové, stavební ředitelství) čj. 9408, dův. IV/4 19 odd. 1937 určeného městské radě v Chrudimi se hovořilo o výměře plochy letiště 4,5 ha (jde o chybně uvedené rozměry, jedná se pouze o objekty leteckých kasáren).⁴¹ Tento údaj se neshoduje se skutečnými rozměry pozdějšího letiště.⁴² Dokument podával také parametry ostatních objektů, které mají výměru daleko větší, SPS.4 – 13 ha a SN.4 – 10 ha.⁴³ Dále stavební ředitelství nařizovalo městu, aby na své náklady provedlo geometrické vyměření objektů a zaslalo jej na stavební ředitelství. Pro prostor letiště a budov leteckých kasáren bylo nařízeno, že majitelé polností, které se nacházely v ploše budoucího letiště, již neměli osévat plochu zemědělskými plodinami v polnohospodářském roku 1937/1938.⁴⁴ Ředitelství přikazovalo osetí plochy letiště travou.⁴⁵ Dále zde bylo stanoveno pořadí uskutečnění jednotlivých projektů a letiště bylo zařazeno na první místo.⁴⁶ To je další důkaz, proč ostatní stavby nebyly realizovány.

V polovině srpna byly osloveny dvě zeměměřičské firmy: fa Josefa Bartáka a fa Vincence Jičínského s přibližně stejnými cenami okolo 110 až 120 Kč za jeden měřený ha. Dále měl být vypracován vrstevnicový plán 1:1000.⁴⁷ Z opisu korespondence z 1. října 1937 mezi stavebním ředitelstvím a MNO se dozvídáme, že tyto plány byly zpracovány ve spisu čj.

⁴⁰ SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 3906.

⁴¹ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

⁴² Rozměry letiště jsou 600x 900 m, poloha 49° 56' 11" severní zeměpisné šířky a 15° 46' 50" východní délky, v nadmořské výšce 298 m. Rozměry letiště jsou uvedeny bez budov leteckých kasáren (Obrazová příloha 5 a 6, letecké snímky letiště). Jiří FIDLER, *Na zrazeném nebi Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1939*, Praha 2015, s. 141.

⁴³ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

⁴⁴ Majitelé a pachtýři polností a pozemků, které se týkaly ploch budoucího letiště a kasáren, byli městskou radou 30. června 1937 pozváni na komisionální řízení vypracování stavebního návrhu na úpravu letiště. Zasedání se konalo 6. září 1937 na městském úřadě v Chrudimi. Přítomni byli radní, zástupci vojenské správy, okresního úřadu a Východočeské elektrickárenské společnosti, *Tamtéž*.

⁴⁵ Tento spis vůbec nekoresponduje s nařízením vojenské správy ze dne 3. března 1938 čj. 1/1938, kde vojenská správa povoluje osetí ječmenem, ovsem, jarní pšenicí nebo luštěninami. Zakázány byly okopaniny (brambory a řepa). SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 17964.

⁴⁶ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

⁴⁷ *Tamtéž*.

11.949, dův. IV./4. odd. 1937. Protože jsem však žádný celkový plán letiště a leteckých kasáren nikde nenašel, podávám ho v obrazové příloze 167 kompletní.

3.2 Výkupy a pronájmy pozemků

Tohoto velmi složitého a náročného úkolu se dle §2 odstavce 3 a 4 smlouvy č. 8865/1937 na výstavbu letiště a leteckých kasáren zhostil městský úřad Chrudim. Cituji znění článků, odstavec 3: „*Obec opatří všechny pozemky potřebné pro tuto stavbu kasáren, jak jsou uvedeny v čl. 1 a vyznačeny na situačním plánu podle čl. 2 (stejného §) a pokud nejsou již nyní v jejím vlastnictví, zavazuje se je koupiti, anebo jiným způsobem získati do svého vlastnictví od dosavadních vlastníků, nejpozději do zahájení stavby kasáren a co nejdříve se postarati o převod vlastnického práva v pozemkových knihách na sebe. Náklad, jehož si koupě pozemků staveniště vyžádá, bude započítán §5 čl. 2 do započitatelného stavebního nákladu. Obec se však zavazuje že, jednu třetinu této částky na koupi staveniště splatiti voj. správě zpět uvedeným způsobem v §5 čl. 8.*“ Odstavec 4: „*Obec se zavazuje, že nepřipustí, aby pozemky kolem staveniště do hloubky 50m byly v budoucnosti zastavovány bez souhlasu Vojenské Správy.*“⁴⁸ Městský úřad, jak víme z minulé kapitoly, začal jednat s majiteli pozemků již měsíci v červnu 1937, a to i přes to, že tato smlouva byla podepsána až v prosinci téhož roku.

Pronájem pozemků pro stavbu dvojhangáru měl naprostou prioritu pro vojenskou správu. Pro tuto plochu s výměrou 110x 110m město pronajalo pozemky již v červenci 1937 od těchto osob: Alois Starý, Karel Matucha, Ladislav Špaček a František Brychnáč, (zveřejněno ve výnosu MNO čj. 16.351 dův.IV./4 odd. 1937).⁴⁹ Hlavní část výkupu a pronájmů pozemků město zahájilo až na začátku roku 1938.

Dne 26. února 1938 oznámil Městský úřad Chrudim Návěstím čj. 1695 ai 1938 místní okresní samosprávě zahájení jednání s majiteli pozemků o jejich pronájmu (pachtu) či prodeji od 4. března tohoto roku počínaje.⁵⁰ Jednání o prodeji či pronájmu pozemků s majiteli bylo stanoveno na den 8. března 1938 a účastní se ho kromě zástupců města, starosty a finančního referenta také zástupci Stavebního ředitelství z Velitelství II. sboru, kpt. Josef Košťál a npor. Ludvík Vlček (čj. 13.253 1938 velitelství II. sboru). Za zemědělskou správu se jednání účastnil státní zemědělský znalec Ing. Václav Skvrna. Jakost půdy byla v těchto oblastech 3. až 4. třídy, průměrná cena zaplacená za jeden m² byla 4,2 Kč. Jednání o prodeji byla

⁴⁸ SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 3906.

⁴⁹ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudim, kart. 253. Tito zemědělci měly však pozemky v nájmu od jiných vlastníků a dále jim bylo 2. března 1938 přiznáno odškodnění za předčasně sklizené plodiny v červenci 1937.

⁵⁰ SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 17964,

rozdělena na dopolední a odpolední část. Dopolední části se účastnili tito vlastníci pozemků: fa Stein a spol, Josef Maticka, Jiří Beneš, Anna Šefčíková, Jaroslav Slavík, Antonín Netolický, Karel Velebný, Jan Štrup. Na odpolední část byli předvoláni: Marie Nežádalová, Antonie Heyduková, Karel Schejbal (smlouva zaslána poštou), Emílie Korbelová (smlouva zaslána poštou) a Josef Všetečka.

Další pozemky město získalo pronájmem (pachtem), jednalo se o tyto vlastníky: Jan Marek, Josef Zachariáš, František Prášek, Josef Kroutil, Vlasta Karlíková, Anna a Josef Zemanovi, Albína Nevečeřalová, Miroslav a Marta Fundovi, Václav Starý, Anna a Jan Kolářovi, Anna Vrbová, Emílie Melánová, Zdeněk Pozůstal, František Kolovratník, Vlastimil a Marta Hrubešovi, Karel a Břetislavem Polák, Arciděkanský úřad v Chrudimi, Anna a Josef Stehlíkovi, Jaroslav Matějů, Marie Čápková, Marie Khomová, Inocenc Röhringer, Alois Röhringer, Pavlína Benešová, František Hrbolka, Josef Hrbolka, Josef Bořický, Marie Štefková, Marie a Antonín Kubelkovi, Marie Němcová společně Alžbětou, Františkem a Janem Všetečkovými, Marie Štětková, Marie Nežádalová, Polický a Popper a.s., Otílie Zeisová, František Hartman a Marie Benešová, Božetěch a Stanislav Brychnářovi, Veřejný statek, Samosprávný okres Chrudim, obec Chrudim. Pronájmy se staly II. dodatkem smlouvy na výstavbu letiště a kasáren. Ceny pronájmu byly určovány pražskou pšeničnou burzou v ceně jednoho korce za 190kg pšenice. Ovšem ceny se každoročně měnily dle kurzu. Všechny pronájmy byly stanoveny na 25 let.⁵¹ Pro zemědělce, kteří ztratili obživu pronájmem svých pozemků na letišti nebo kasárnách, byly získány polnosti v Pouchobradech (název oblasti západní části letiště a dalších pozemků situovaných až k obci Rabštejnská Lhota), které patřily Ing. Jindřichu Kaplickému, zdejšímu statkáři, který za ně dostal náhradu u Mnichova Hradiště. Obdobně bylo postupováno s pozemky u obce Vrcha, které patřily Marii a Josefu Fundovi. Obě transakce zprostředkovalo Ministerstvo zemědělství (dále jen MZ), spisem ze dne 4. března 1938 čj. 175.328/38 XI./11 MZ.⁵² Město zaplatilo za všechny tyto pozemky, které byly převážně ve vlastnictví drobných rolníků 237 166 Kč.⁵³

Na největší odpor k pronájmu se postavil zahradník Inocenc Röhringer, který požadoval za domek, polnosti a zahradnictví nehoráznou prodejní sumu 300 000 Kč. Do přehledu mezi vlastníkem a městem se posléze zapojilo i vojenské stavební ředitelství, které nakonec řešilo situaci vyvlastněním podle zákona 63/1935 Sb. až do konce října 1938. Dne 9. listopadu zaslalo stavební ředitelství Posádkovému velitelství Chrudim zprávu čj. 94.750/ dův. 1938,

⁵¹ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

⁵² *Tamtéž.*

⁵³ Petr BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 193.

kde zmiňuje výnos MNO čj. 17.835 dův. IV./4 1938 ze dne 26. října a přiznalo Inocenci Röhringerovi tyto náhrady: jako pronájem z 1 korce 220kg pšenice po dobu 2 let, za další léta 190kg, za zlikvidované zahradnictví 12 000Kč a za jeho příslušenství dalších 8 000Kč.⁵⁴

Další vyvlastnění pozemků bylo provedeno až 21. února 1939, a to na základě přípravy III. dodatku ke smlouvě o výstavbě letiště a kasáren.⁵⁵ Vyvlastnění bylo uvedeno v dokumentu Obecního úřadu Chrudim čj. 2062/1939. Jednalo se o tyto vlastníky: František a Emílie Rohlíkovi, Marie a Václav Ryšavých, Anna a Antonín Brýdlovi, Jan Štrup, Ing. Jindřich Kaplický, Albína Nevečeřalová, František Nevečeřal, obec Sobětuchy. Město nabídlo vykoupit pozemky za cenu 8500 Kč za jeden korec zemědělské půdy, za zastavěnou část 1500Kč za stejnou výměru.⁵⁶ Tyto pozemky patřily převážně středním a větším sedlákům a město je vyvlastnilo za 890 000 Kč.⁵⁷ K dalšímu řešení pronájmu pozemků došlo až v době Protektorátu.

Pozemky nebyly v době zahájení výstavby a při vlastní stavbě letiště v úplném vlastnictví města. Dodnes existují na letišti prostory, které jsou stále ve vlastnictví soukromých fyzických osob a někteří z nynějších vlastníků se zdrazováním nájemného pokouší i ohrozit chod letiště.

3.3 Ceny stavebních prací a vlastní stavba

Jak jsme se dozvěděli z minulé kapitoly, měla naprostou prioritu stavba dvojhangáru. K prvnímu jednání o její realizaci bylo přistoupeno již srpnu 1937. Zasedání se účastní majitelé pozemků, zástupci města, zástupci stavebních ředitelství z Brna a Hradce Králové, zástupci 6. Leteckého pluku z Hradce Králové a především firma, která měla hangár postavit. Jednalo se o akciovou společnost Škoda Plzeň. Zástupci jednotlivých stran s výstavbou souhlasili. Projekt vypracovalo vojenské stavební ředitelství v Brně, rozměry stavby bez přístavku byly 77,01x 60m. K hangáru byla připojena z jižní strany budova o rozměrech šířky hangáru (60m) a na šířku o 16m se sklady, dílnami a kanceláři v přízemí a v prvním poschodí se nacházelo zázemí pro letecký personál. Název dvojhangár vycházel z příčky vybudované uprostřed hangáru ve směru od jihu na sever. Obě strany hangáru, jak západní, tak jižní, měly po celé délce instalovány několikakřídlá plechová, ručně manipulovatelná vrata téměř v celé výšce stavby (respektive do dvou třetin, zbytek tvoří okna). Rozvod vody

⁵⁴ SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 3906.

⁵⁵ *Tamtéž*, III. dodatek smlouvy byl podepsán až 7. května 1939 a týkal se vyvlastnění či pachtu pozemků. Chrudimská radnice provedla tyto úkony s předstihem.

⁵⁶ *Tamtéž*.

⁵⁷ P. BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 196.

byl prozatím napojen na místní studnu, počítalo se ovšem s městským vodovodem. Elektrifikaci s osvětlením provedl Východočeský elektrárenský svaz s napojením na rozvod města. Hangár byl situován severní stranou v bezprostřední blízkosti okresní silnice Chrudim – Sobětuchy. Do hangáru vnikla v zimě 1937/1938 voda, další nehodou bylo poškození střechy vichřicí v květnu 1938. Obě závady byly městem opraveny.⁵⁸ Cena hangáru pro tento typ byla standartizována, stejné stavby byly stavěny i na dalších letištích, celkem 3 125 000Kč.⁵⁹ Bohužel ze spisu nelze rozeznat, zda byla cena propočtena i s přístavkem. Stavba hangáru byla dokončena před mnichovskou krizí, ale přístavek nikoliv, jeho dokončení hlásí starosta města protektorátnímu ministrovi vnitra dne 20. května 1939.⁶⁰

Stavbu leteckých kasáren⁶¹ situovaných podél okresní silnice Chrudim – Slatiňany řešila komise zasedající v Praze na IV. oddělení MNO dne 25. května 1938 v 09:30 hodin, dveře číslo 163, I. patro. Zadávací cena 2 850 000 Kč. Zde uvádím zápis dne 25. května 1938 z protokolu: Přítomni: Starosta Chrudimi Václav Kášek, finanční referent Chrudimi František Borovec, za inženýrskou komoru Ing. Emil Patta, za podnikatele Ing. Antonín Klečánek, za KSVS (krajská vojenská správa) pplk. Ing. Vladimír Machač, za IV./4. oddělení MNO pplk. Ing. Jaroslav Maršálek a škt. Šebek. Předmětem byl návrh na zadání stavebních prací spojených se stavbou leteckých kasáren v Chrudimi stavěných a financovaných dle vládního nařízení čj. 164/1922. Vojenská správa rozhodla o vlastním dodání cementu a železobetonu civilním firmám budujícím letiště a kasárna. Pro stavbu byly vybrány tyto firmy: práce zemní, zednické a železobetonová úprava, úprava terénu a výstavba oplocení s vojenským dodáním cementu a železobetonu, fa Ing. Komárek Nové Dvory, celkem 1 881 912.43Kč, kamenické práce, fa z Mrákotína, celkem 58 758.1Kč, tesařské práce, fa Josef Kouba Chrudim, celkem 180 164.4Kč, pokrývačské práce, asbestocement, fi Antonín Pucek Vilémov, celkem 31 314.6 Kč, dřevocement fa J. Paulík Praha, celkem 4 321.6Kč, cena pokrývačské hmoty křemílek, fa Antonín Pucek Vilémov, celkem 20 243.91Kč, klempířské práce, fa Ing. Komárek Nové Dvory, celkem 86 280.65Kč, truhlářská práce na budovách mužstva, fa Horný Chrudim, celkem 84 368Kč, truhlářské práce na ostatních budovách, fa J.K.B. Šnajdrvintová, celkem 84 927Kč, zámečnické práce, fa Boňatovský a spol. Chrudim, celkem 126 399.2 Kč, rolety, fa Jaroslav Paar Pardubice, celkem 34 200Kč, kovářská práce, fa Boňatovský a spol. Chrudim, celkem 1 615Kč, natěračské práce, fa Hájek a Soukup Chrudim,

⁵⁸ SOkA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

⁵⁹ VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (3) 1919-1939, *Klatovy Mělník, Chrudim, Jindřichův Hradec*, kart.264, inv. č. 6916.

⁶⁰ P. BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 184.

⁶¹ Stavbu projektoval pražský architekt Ing. Jan Gillar již v listopadu 1937. Stavební plány uloženy u Vojenského zařízení 6440 (dále jen VZ 6440), Provozní středisko 5530 Chrudim.

celkem 38 950.9 Kč, sklenářské práce na obytném domě, budově velitelství, garážích a dílně, fa Herr Chrudim, celkem 18 958.4Kč, sklenářské práce na budově mužstva, ošetrovně, v plynové kotelně a ohřívárně, fa K. Walter Chrudim, celkem 34 577.15Kč, malířské práce na budově velitelství, fa Pelouch Chrudim, celkem 5 132Kč, malířské práce na ostatních budovách, fa Studnička Chrudim, celkem 6 882.76 Kč, dodávka kamen a kamnářské práce, fa Křivánek Ferum, celkem 35 785Kč, dodávka sporokrbů – lapače, fa Káles – Hofman, celkem 21 049 Kč, parketařské práce, fa Braun Chrudim, celkem 24 202.54Kč, čalounické práce, fa František Paulus Chrudim, celkem 10 209.20Kč. Celkem byla cena 2 790 518.88Kč dodržena. Spis čj. 29 499 IV/4 oddělení MNO zaevidovaný pod č. j. 6365 hlavního štábu/1. oddělení MNO ze dne 24. května 1938, protokol přiložen později.⁶²

V lednu 1939 byly v užší soutěži vybrány firmy pro zřízení ústředního topení leteckých kasáren. Jednalo se o tyto firmy: Kaloria Hradec Králové, celkem 427 084.50Kč, vodovodní a kanalizační práce, fa Fr. Moser Praha Žižkov, celkem 393 725.55Kč a elektrifikaci fa Východočeský elektrárenský svaz, celkem 224 017.50Kč. Firmy propojily budovy leteckých kasáren a napojily systémy na městskou část.⁶³

Z posledního výčtu prací je zřejmé, že dokončení této stavby v době ohrožení státu nebylo možné a vlastní práce teprve začínaly. Konečná dostavba budov leteckých kasáren, se kterými město krátce spekulovalo bezprostředně po okupaci Československa na přestavbu v okresní nemocnici, byla provedena při tzv. kvantitativní kolaudaci stavby 24. – 27. června 1941.⁶⁴

V souladu s blížícím se zahájením budování přistávací a vzletové plochy oznámilo stavební ředitelství okresnímu úřadu v Chrudimi dokumentem 32.432 IV./4. dův. 1938, ze dne 16. dubna 1938, aby v co v nejkratší době vytvořil plány na úpravu nevyhovující silnice vedoucí po celé délce severní strany letiště Chrudim – Sobětuchy – Stolany – Morašice – Heřmanův Městec (týká se i telegrafního vedení okolo komunikace) a plán na přeložení silnice v jižní části budoucího letiště Chrudim – (Kometa) – Rabštejská Lhota – Seč a žádalo o jejich zaslání.⁶⁵ Kácení stromů okolo výše jmenovaných okresních silnic a tzv. zrušení dalších překážek, různých silničních zařízení, patníků či kilometrových kamenů bylo řešeno ve spisech Velitelství II. sboru adresovaných doslova „*panu silničnímu správci*“, čj. 308.052 ze dne 3. září 1937 a 8. října téhož roku. Další spis čj. 2828 ai 1938 z 8. března 1938 tentokrát

⁶² VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (3) 1919-1939, *Chrudim letecká kasárna*, kart.264, inv. č. 6966.

⁶³ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

⁶⁴ P. BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 198.

⁶⁵ SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 17964. Správa okresních silnic plány vytvořila, ale ty byly stavebním ředitelstvím spisem čj. 93.336 v srpnu 1938 vráceny zpět k přepracování.

adresovaný městem chrudimské samosprávě žádal o účast majitelů pozemků bezprostředně sousedících s plochou letiště na obhlídce okolí letiště a vytipování stromů, které by bránily přistávání či startu letadel. Poslední překážkou plochy bylo elektrického vedení v blízkosti letiště, které Východočeský elektrárenský svaz slíbil přeložit již při zasedání 6. září 1937.⁶⁶ Jeho překládka 500m jižním směrem však začala až v září 1938.⁶⁷

Z minulého odstavce vidíme, že mnoho přípravných prací souvisejících se vzletovou a přistávací plochou nebylo vyřešeno, přesto byla zahájena její úprava. Dále byly popsány pokyny pro zemědělce, kteří hospodařili na budoucí ploše letiště. Dne 23. srpna MNO oznámilo stavebnímu ředitelství dokumentem čj. 14.987 IV./4. odd. 1938, že v soutěži na úpravu letištní plochy zvítězila fa A. Suchomel a J. Stejskal z Hradce Králové, která měla na stavbu pouze 70 dní. Cena byla stanovena na 770 382.7Kč a zahrnovala odvodnění a terénní úpravy, dále betonovou plochu před hangárem a přístavkem. Vybrán byl levnější návrh oproti návrhu fa Ing. Matěje Pisačky z Pardubic, který stál 1 060 313.65Kč.⁶⁸ Konečná kolaudace letištní plochy proběhla až 4. července 1939.⁶⁹

Nyní bych se rád vrátil ke dvěma komunikacím, z nichž jednu bylo třeba opravit a druhou přemístit. Ve výkladu se pokusím také popsat inženýrské sítě, které byly součástí upravených okresních komunikací. Dne 5. srpna 1938 oznamoval stavební dozor letiště okresní správě silnic, že dnem 8. září bude zahájeno zavážení silnice Chrudim – Seč.⁷⁰ Okresní správa silnic předložila nový návrh obou komunikací v listopadu 1938 a to okresní silnici Chrudim – Sobětuchy v ceně opravy 985 000Kč ve dlážděném provedení v šířce vozovky 6m a délce 1850m,⁷¹ součástí silnice byla odbočka silového přívodu z města do hangáru a přístavku, vedení dále pokračovalo podél komunikace na sloupech až do obce Sobětuchy⁷² a zřízení kanalizace pro uvedené objekty, která byla vedena obdobně.⁷³ Jako poslední z nich byla zkolaudována kanalizace v březnu 1940.⁷⁴ U silnice Chrudim – (Kometa) – Rabštejnská Lhota – Seč byla situace složitější, ze dvou návrhů v listopadu 1938 byl stavebním ředitelstvím vybrán dražší a delší projekt, v ceně 550 000Kč, oproti návrhu kratší

⁶⁶ SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 17964.

⁶⁷ P. BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 195.

⁶⁸ VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (2) 1919-1939, *Hlohovec Chrudim, Německý Brod letiště*, kart.232, inv. č. 5881.

⁶⁹ P. BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 197.

⁷⁰ SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 17964.

⁷¹ SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 3906.

⁷² SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 18906. Zde se pozastavuji nad tím, že na jižní straně letiště muselo být elektrické vedení přeloženo o 500m jižněji od hranice letiště.

⁷³ SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 18906, ve fondu jsou uloženy technické výkresy kanalizace i silového přívodu k hangáru.

⁷⁴ P. BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 - 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník, Chrudim 2008, č. 8, s. 198.

komunikace okresní silniční správy.⁷⁵ Silnice v delší variantě nakonec nebyla upravována v celé délce, byla přeložena pouze část vedoucí přes letiště. Ostatní úseky zůstaly bez úprav. Tato silnice dodnes vede stejnou trasou a je tvořena mnoha zatáčkami.

Posledními třemi stavbami, které projekčně vznikly až v Protektorátu, se seznámíme v kapitole 5. Jednotlivé objekty jsou zakresleny v obrazové příloze 7.

Z popisu lze vyčíst, že stavba nevznikla za ideálních podmínek a množství prací postrádalo návaznost. Podle mého názoru tyto problémy způsobil spěch v době bezprostředního ohrožení republiky.

Čs. armáda na letišti

4.1 Kalkulace jednotek, počtů techniky, výzbroje a výstroje

Dne 11. ledna 1938 se u MNO hlavního štábu, 1. oddělení sešla komise ve složení: pplk. gšt. Josef Kohoutek, (předseda komise), pplk. gšt. Jírovec, (hl. štábu/4. oddělení), pplk. gšt. Hurych, (hl. štábu/3. oddělení), pplk. gšt. Vytásek (hl. štábu/1. oddělení), pplk. gšt. Švígler (hl. štábu/1. oddělení), mjr. gšt. Talášek, (hl. štábu/1. oddělení), mjr. gšt. Sedláček (hl. štábu/1. oddělení), pplk. let. Moravec (III./1. oddělení), pplk. stav. Ing. Maršálek (IV./4. oddělení), pplk. let. zbroj. Nechvátal (III./4. oddělení). Komise měla navrhnout počty techniky, výzbroje, výstroje a skladovacích prostor pro nově budovaná letiště v Německém Brodě, Pardubicích, Skutči a Chrudimi. Pplk. Maršálek na začátku jednání uvedl, že stavby samotných letišť budou pokračovat po celý rok 1938 a že lze za současného stavu provést pouze vybudování skladů pohonných hmot, leteckého materiálu, munice a stavbu strážnic. Na každém letišti měla být umístěna jedna lehká bombardovací peruť o dvou letkách, bez další přesné specifikace.

Závěr spisu MNO čj. 429 taj. hl. št./ 1. odděl. 1938⁷⁶ obsahoval tyto stanoviska: munice pro jednu bombardovací peruť na tři operační dny, (III. oddělení mělo zabezpečit přesné výpočty množství munice a provést průzkum stavěných letišť, kde by sklady munice mohly být postaveny a v Chrudimi měla být prozatímně uskladněna munice pro Skuteč). Pro letecké pohonné hmoty a oleje měly být vybudovány nádrže na 150 000l. Cenu nádrží odhadl pplk. Maršálek na jeden milion Kč. Palivo automobilové techniky mělo být uloženo v barelech ve skladu, stejně jako letecký materiál. Telefonní spojení mělo být řešeno

⁷⁵ SOkA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 3906.

⁷⁶ VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (2) 1919-1939, *Letiště budování*, kart. 150, inv. č. 4245.

napojením na stávající městskou část, minimálně o šesti linkách.⁷⁷ Dále byly řešeny zbraně, a to protiletadlový kulomet ráže 15mm, osobní vozidla, nákladní automobil do 5t a zřízení zpravodajského sálu.⁷⁸ Posledním bodem bylo střežení letiště, a to pomocí jednoho až čtyř civilních hlídačů umístěných do budovy strážnice.⁷⁹ Na závěr bylo zdůrazněno využít stávající objekty maximální měrou.

Zmiňovaný průzkum byl proveden III. a IV. oddělením Hlavního štábu MNO ve dnech 21. – 22. ledna 1938. O výsledku informoval dokument MNO čj. 38945 taj. III./1. odděl. 1938 ze dne 15. března 1938 a na základě provedeného průzkumu byly k tomuto spisu vypracovány přílohy s těmito návrhy: Sklady munice: první sklad pro speciální munici o velikosti 2x 23m² v ceně 24 000Kč, druhý sklad pro normální munici o velikosti 2x 105m² v ceně 120 000Kč, pumpy na tři dny stály celkem 4 090 320Kč, sklady pohonných hmot a olejů: 2x podzemní sklad pro letecký benzín s obsahem 50 000l v ceně 400 000Kč, 1x sklad maziv s obsahem 10 000l v ceně 100 000 Kč, ostatní materiál pro basy (základny) stejný s pardubickým letištěm, 5x raketová pistole (cena jedné zbraně 700Kč), celkem 3 500Kč, akumulátorové a petrolejové svítilny pro vytýčení přistávacího trojúhelníku a řady světel, celkem 3 000Kč, 4x kulomet vz. 30 OPL se stojany a zaměřovači (cena jedné zbraně 19 000 Kč), celkem 76 000Kč, 4x nosítka na pumpy (cena jednoho nosítka 600Kč), celkem 2 400Kč, 1x pomocné auto, 84 000Kč, 1x terénní auto 5t LAT, 235 000 Kč, 1x vlečná cisterna, 57 000Kč, 1x auto nákladní 3t, 94 000 Kč, 1x zařízení pro letiště L-IX-8, 56 000 Kč, betonová plošina o rozměrech 5x 5m jako sklad pum v ceně 2 000 Kč. (údaj o skladování pum se rozchází s následující tabulkou č. 2 střeliva a pum). Celková cena těchto zařízení, výzbroje, výstroje a techniky byla 3 230 060Kč. (cena uvedena bez pum).⁸⁰

Další dvě tabulkové přílohy určovaly počty osob, zbraní, techniky, munice a pum.⁸¹ Tabulka č. 1 na další stránce uvádí předpokládané počty vojáků a techniky na letišti v Chrudimi (obdobné údaje platí i pro letiště v Německém Brodě a Skutči).

⁷⁷ Součástí elektrického vedení z města do objektů letiště, se kterým jsme se seznámili v minulé kapitole, byla i jedna telefonní linka. SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 18906.

⁷⁸ V následující zprávě byla zpravodajská místnost nahrazena stanem 5x 5m. VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (2) 1919-1939, *Chrudim ubytování vojska, vojenské zařízení*, kart. 180, inv. č. 5217.

⁷⁹ V listopadu 1938 žádalo Vojenské stavební ředitelství spisem čj. 94858/ dův. 1938 Okresní úřad v Chrudimi, aby pomocí četnictva zabránil přechod rozestavěné plochy letiště civilním osobám, které si přes něj zkracovaly cestu do Chrudimi. SOKA Chrudim, f. Okresní úřad Chrudim, inv. č. 18906. Střežení letiště nebylo zabezpečeno po celý rok 1938. Vojenská správa letiště měla být zřízena dle čj. MNO 16695 dův.IV./4. odděl. 1938 z 16. března 1938. VUA Praha, f. MNO HS 1 operační oddělení (3) 1919 1939, *Správa letišť*, kart. 247, inv. č. 6336.

⁸⁰ VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (2) 1919-1939, *Chrudim ubytování vojska, vojenské zařízení*, kart. 180, inv. č. 5217.

⁸¹ *Tamtéž.*

Jednotka	Složení	Hodnosti vojáci					Výzbroj						Střelivo				Vozidla				Kuchyně							
		nadporučík	rotný, četař	desátník	svobodník	vojín	celkem osob	puška	bodák	pistole	Raketová pistole	kulomet			puška	pistole	kulomet	Pistolové rakety	Vozidlo break	Vozidlo nákladní 3-5t	Vozidlo pro službu na letišti a v terénu	cisterna	kolo	Kuchyně pro důstojníky na 20 osob	Kuchyně malá převozná	várnice		
												Pro pilota	Pro pozorovatele	Pro obranu letiště														
velení	velitel	1							1					24														
	přidělený zdravotní důstojník	1							1					24														
Technická četa	Řemeslnické družstvo	velitel-technický důstojník	1				30			1				24														
		letecký mechanik			2	3		7		12												1						
		pomocný mechanik				2		10		12																		
		klempíři, truhláři, zámečníci, natěrači						4		4																		
		skladník				1				1																		
	Spojovací družstvo	telefonista			1	1	2	6	4	4				120														
		elektromontér					1			1																		
		elektromechanik					1			1																		
	Dopravní družstvo	řidič automobilu					3	4	2	3				120					1	1	1							
		pomocník řidiče					1			1																		
Kulometná četa	velení	velitel čety	1				1			1				24														
		zástupce velitele		1				1		1				24														
		pozorovatel				1	5	6	6	6	3			180			120											
	1. roj	velitel roje (kulometu)			1			28		1	1			24														
		střelec				1				1			1		1200													
		nabíječ					1			1																		
		pomocník					2			2																		
		nosič					2			2																		
	2. roj	vše jako 1. roj			1	1	5		7	1				24	1200													

Předpokládaná jednotka, výzbroj, výstroj a technika nebyly na letišti ani v leteckých kasárnách dislokovány ani instalovány do zřízení Protektorátu Čechy a Morava. Postup stavebních prací tuto předpokládanou strukturu neumožnil. Se zařízeními, která byla nutná k provozu letiště, se seznámíme v následující kapitole.

4.2 Čs. jednotky na letišti

Výstavba letiště a leteckých kasáren byla od počátku určena pro 2. lehkou bombardovací peruč 6. leteckého pluku.⁸² Mnoho autorů tuto informaci převzalo a zaneslo do svých odborných publikací. Z literatury uvádím informace autorů Stanislava Vystavěla, Jiřího Fidlera a spoluautorů Jiřího Rajlichy a Jiřího Sehnala. Na chrudimském letišti se nacházely v posledním týdnu měsíce září 1938 dva letecké útvary 2. lehké bombardovací perutě (II/6), a to 73. a 74. letka 6. leteckého pluku s velitelstvím Praha Kbely. Velitel pluku byl plk. Vilém Stanovský. Pluk byl v podřízenosti letecké brigády s velitelstvím Praha Kbely, které bylo na konci září 1938 přesunuto do Čáslavi a po té zpět na začátku října 1938 do Kbel. Velitel brigády byl generál Karel Procházka.⁸³

73. letka, vojsková setnina letectva vznikla 1. září 1934. Na počátku září 1938 se nacházela v Hradci Králové, a to od 15. září do 12. října 1938 na letišti Pardubicích. Velitelem letky byl kpt. Ota Grof, po té byl vystřídán npor. Ladislavem Čechem. Letka podléhala 6. leteckému pluku. Jednotka byla vyzbrojena letouny: Aero Ab 101 a Avia B 71. Kódové písmeno letky bylo N.⁸⁴ Letadla 73. letky jsou zobrazeny v obrazové příloze 8 a 9.

74. letka, vojsková setnina letectva měla stejný osud, podřízenost a výzbroj jako předchozí útvar. Velitelem letky byl kpt. Václav Nechutný. Kódové písmeno letky bylo V.⁸⁵ Letoun 74. letky je uveden v obrazové příloze 10.

Z dalších pomocných útvarů literatura uvádí tyto jednotky: 22. letecká povětrnostní stanice vznikla 15. července 1938 a v Chrudimi byla dislokována od září 1938. Odborně podléhala veliteli povětrnostní ústředny a vševojskově veliteli 6. leteckého pluku.⁸⁶

První letecká radiotelegrafní stanice byla vytvořena 1. července 1938 a v Chrudimi

⁸² První zmínka o jednotce II/6, která měla být umístěna na novém letišti v Chrudimi byla spisech čj. 10.437 taj.hl. št./3. odděl. 1937 a čj. 9707 taj.hl. št./1. odděl. 1937. VÚA Praha, f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (2) 1919-1939, *Letiště budování*, kart. 150, inv. č. 4245.

⁸³ Stanislav VYSTAVĚL, *Letiště odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva*, Cheb, 2015, s. 182.

⁸⁴ *Tamtéž*, s. 203–204, s. 289–90, J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, Vimperk, 2002, s. 178 a 181.

⁸⁵ *Tamtéž*.

⁸⁶ J. FIDLER, *Na zrazeném nebi Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938*, Praha, 2015, s. 141. V materiálech VÚA f. MNO HŠ 1. oddělení organizační (3) 1919-1939, *Letecká povětrnostní služba*, kart. 232, inv. č. 5868, není o umístění stanice žádná zmínka.

dislokovaná od září 1938 jako útvar 606-C-7. Odborně podléhala veliteli leteckého radioelektrického vojska, vševojskově veliteli 6. leteckého pluku.⁸⁷

Při vyhlášení branné pohotovosti státu od 24. září 1938 byla II/6 a obě pomocné jednotky zařazeny do Mobilizačního tělesa 606. Jeho mobilizační stanice se staly Hradec Králové, Chrudim, Německý Brod, Praha, kde těleso vytvořilo celkem 22. mobilizovaných útvarů. Rozděleno bylo na tři skupiny A, B, C. Do skupiny A patřilo: Velitelství 6. leteckého pluku, velitelství 1. polní perutě 6. leteckého pluku, velitelství 2. polní perutě 6. leteckého pluku, velitelství 3. polní perutě 6. leteckého pluku, polní letky 71, 72, obě chrudimské letky, 85, 86 a 111. kurýrní letka. Skupina B byla složena: z velitelství 4. polní peruti 6. leteckého pluku, 89. a 90. polní letky. Skupinu C tvořily: Náhradní peruť 6. leteckého pluku, Velitelství leteckého radioelektrického střediska, 5. letecká povětrnostní stanice, 22. letecká povětrnostní stanice v Chrudimi, 1. letecká radiotelegrafní stanice v Chrudimi, 13. letecká radiotelegrafní stanice, 15. letecká radiotelegrafní stanice a 1. letecká radiogoniometrická stanice. Útvary byly demobilizovány 21. října 1938.⁸⁸

Archivní prameny dislokaci jednotek na letišti v Chrudimi nepotvrzovaly. Kronika a příruční zápisník kroniky 6. leteckého pluku dokazovaly, že jednotky pluku prováděly od 1. srpna do 25. září 1938 ostré střelby a bombardování na střelnici ve slovenských Malackách. O které letky pluku se jednalo, není v dokumentech jakákoliv zmínka. Dislokace jednotek pluku byly uvedeny pouze v Hradci Králové a v Pardubicích. Materiály potvrzovaly velitelské obsazení jednotky a letek, dále vyhlášení velitelské pohotovosti prvního stupně 12. září v 19 hodin, opatření §22 branného zákona o příchodu záložníků dne 14. září ve 12 hodin a vyhlášení mobilizace 23. září v 22:15. Dne 1. října byla provedena částečná demobilizace. Všechny provedené akce měly hladký průběh. K dalším zápisům do materiálů nedošlo.⁸⁹

Umístění obou letek a pomocných útvarů na chrudimském letišti, není dále doloženo fotodokumentací ani jinými dalšími písemnými doklady. Právě v této době začaly meliorační práce na ploše letiště, která byla pravděpodobně nefunkční. Z minulé kapitoly víme, že dostavěn byl pouze dvojhangár. Přístavek a budovy leteckých kasáren se nacházely ve výstavbě. Na letišti nebyly instalovány letecké palivové a olejové nádrže ani sklady munice a

⁸⁷ J. FIDLER, *Na zrazeném nebi Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938*, Praha, 2015, s. 147. V příloze seznamu radiotelegrafních stanic vojenského radiotelegrafního ústředí čj. 4630/srpen 1938 Praha Petřín nebyla stanice uvedena. Nejbližší stanice Pardubice č. 20 a Hradec Králové č. 22. VÚA Praha, f. MNO HS 1 operační oddělení (2), *Stálá radiotelegrafní síť*, kart. 301, inv. 4727.

⁸⁸ S. VYSTAVĚL, *Letiště odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva*, Cheb, s. 231. Systém mobilizačních těles, stanic a mobilizačních postupů řešil výnos MNO čj. 450 Mob – hl.št./1. odděl. 1938 z 15. února 1938 a výnos MNO čj. 1089 Mob – hl.št./1. odděl. 1938 z 15. března 1938. VÚA Praha f. MNO HS 1 operační oddělení (3) 1919-1939, *Mobilizační stanice*, kart. 241, inv. 6131.

⁸⁹ VÚA Praha, f. kroniky a fotoalba 1919-1939, *6. letecký pluk (kronika a příruční zápisník kroniky)*.

střeliva. Z těchto důvodů pokládám dislokaci čs. jednotek na letišti v září 1938 za nepodloženou a nepravdivou.

5 Školní letiště Luftwaffe

5.1 Změny v pronájmu pozemků a dostavba letiště pro Luftwaffe

Vznik Protektorátu Čechy a Morava ohrozil zásadním způsobem dostavbu letiště a leteckých kasáren. Na konci dubna 1939 MNO v likvidaci zaslalo chrudimské radnici ve spise čj. 3521 IV./4 dův. 1939 stanovisko, že odstupuje od příprav k budování SPS.4, SN.4 a dalších navržených staveb. Dne 20. května 1939 chrudimští radní odeslali na protektorátní ministerstvo vnitřní dokument čj. 23478/ 1939, kde vyslovovali své obavy k dostavbě objektů letiště a kasáren. Ty se týkaly zejména půjčky 11,1 miliónů korun, která existenčně ohrožovala město. Město upozornilo ministerstvo, že pokud říšskoněmecká branná moc nebude mít o stavby zájem, bylo město připraveno přestavět letecká kasárna na okresní nemocnici. Letecká kasárna vstupovala do konečné fáze stavby budováním příček a fa Komárek byla připravena posečkat na změnu zadání. Spis dále obsahoval hlášení, které stavby byly dokončeny a které lze přestavět, kromě letiště.⁹⁰

Stavba mezitím pomalu pokračovala. Určitou zárukou se stalo nařízení Německé branné moci ze dne 12. července podle § 3 odst. I, o vstupu do již uzavřených smluv za Čs. brannou moc zastupovanou bývalým státem. Tento předpoklad potvrzoval spis vojenského stavebního ředitelství v likvidaci čj. 148.886/1939 ze dne 25. října 1939, určený Okresnímu úřadu v Chrudimi. Bylo v něm stanoveno, že všechny smlouvy sjednané Čs. brannou mocí přešly dnem 16. března 1939 pod říšskou brannou moc. Wehrmacht musel ovšem předměty smluv fyzicky využívat. Ředitelství požadovalo po obci vrácení peněz, které zaplatilo za pozemkové pachtu letiště a kasáren mezi 16. březnem a 30. září 1939.⁹¹

K oficiálnímu převzetí smlouvy chrudimského letiště a kasáren došlo dne 9. prosince 1939, kdy bylo již letiště německou Luftwaffe používáno. Letecké velitelství XVII Wien Verwaltung II/11 Br. B oznámilo spisem Nr. 269/39 své pražské pobočky chrudimské obci vstup do smluv a pachtů. Dne 19. prosince oznamoval Městský úřad Chrudim tuto skutečnost Samosprávnému okresu Chrudim v dokumentu čj. 11.843 ai 1939.⁹²

V souvislosti se vznikem Protektorátu Čechy a Morava byly změněny ceny pronájmů (pachtů) mezi městem a vlastníky v průměru 190 až 250kg pšenice za korec ročně (920 -

⁹⁰ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 253.

⁹¹ SOKA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 17964.

⁹² Tamtéž.

1077K ročně za jeden hektar).

Dne 21. května 1940 proběhlo jednání zástupců říšského protektora, XVII. Letecké župy Vídeň, pardubického Obrlandrátu, obvodové ústředny pro pozemkovou reformu Hradec Králové a zemědělského znalce za účelem stanovení ceny jednotného pachtovné za letiště a kasárna mezi obcí a říšskou vojenskou správou. Ceny byly rozděleny za pachtovné ve výši 950K (95RM) a odškodné za překážky při hospodaření 300K (30RM), celkem 1250K (125RM) ročně za jeden hektar. Tyto skutečnosti byly uvedeny ve spisu 11.5258 ai 1940 ze dne 25. května 1940. Městský úřad v Chrudimi tímto informoval o výsledku jednání Samosprávný okres Chrudim. Spis dále obsahoval nařízení, aby město vypracovalo nové pachtu s vlastníky. Smlouva mezi říšskou správou a městem byla uzavřena dne 24. října 1940, kterou městský úřad oznámil Okresnímu úřadu ve spise čj. 10.319/1940. Říšská správa měla ve spisu potvrzeno předkupní právo na pachtovní pozemky letiště. Žádost na výkup pachtovních pozemků zaslalo Fliegerhorstkommandatur Pardubitz Gruppe Verwaltung /U/ městu dne 20. ledna 1942. Jednalo se o 4ha 62,64m² plochy letiště a 139,42 m² silnic. Městský úřad o výkupu vyrozuměl spisem čj. 567/1942 ze dne 29. ledna 1942 Samosprávný okres Chrudim. Další spis čj. 29.608/1942 Okresního úřadu ze dne 17. května prodej potvrzuje. Další záznamy o vlastní koupi se však nedochovaly.⁹³

Z předchozího odstavce je zřejmé, že jednání probíhala zcela jednostranně, bez jakéhokoliv odporu proti návrhům říšské vojenské správy.

V kapitole o výstavbě letiště a kasáren nebyly zmíněny objekty, jejichž výstavba byla zahájena až po obsazení republiky. Týkalo se to také navrhovaných leteckých benzínových a olejových nádrží vojenskou správou. Jejich důmyslnou konstrukci provedla fa Hejduk & Faix Praha IX. od října 1939 do ledna 1940. Jednalo se o soustavu tří podzemních nádrží v řadě. První největší benzínová o objemu 50 000l a další dvě menší, olejové, každá po 5000l převodového a motorového oleje. Z nádrží byla viditelná pouze příruba pro napojení čerpacích hadic. Před nádržemi se ve vzdálenosti 10m nacházely elektrická čerpadla, která byla umístěna do podzemního technického prostoru. Tyto soustavy byly na letišti rozmístěny čtyři, což neodpovídalo původnímu návrhu vojenské správy, kde byly zmíněny pouze dvě. První dvě soustavy se nacházely v blízkosti dvojhangáru, a to první 50m západně a druhá 100m východně od jeho pozice. Další dvě soustavy byly v půl kilometrové vzdálenosti od dvojhangáru. První znovu západně a druhá jižně.⁹⁴

⁹³ SOkA Chrudim, f. Archiv města Chrudimi, kart. 17964.

⁹⁴ Komplexní plány soustav nádrží s příslušenstvím a poznámkami jsou uloženy u VZ 6440, Provozní středisko 5530 Chrudim.

Další stavbou byla velitelská budova na letišti. Přístavek hangáru nesl v některých dokumentech stejné označení, ovšem jednalo se o odlišné budovy. Jednopochoďová budova o rozměrech 13x 40m byla situována obdobně jako dvojhangár v blízkosti silnice Chrudim – Sobětuchy ve vzdálenosti 50m západně od dvojhangáru. Stavbu projektoval znovu pražský architekt Ing. Gillar. Výstavba probíhala od září 1939 do května 1940. V budově byly zřízeny především kancelářské místnosti.⁹⁵

O posledních budovách, které nebyly popsány v 3 kapitole, se zmiňuje svědek pan Josef Matějů, jehož otec Jaroslav Matějů byl majitelem 10ar pozemků leteckých kasáren. Jednalo se o tři přízemní dřevěné sklady každý o velikosti 5x 30m v prostoru leteckých kasáren. Byly postaveny asi v roce 1940 na jižní straně kasárenského pozemku souběžně se silnicí Chrudim – Slatiňany. Tyto stavby nebyly uvedeny v dochovaných technických výkresech a byly zbořeny na začátku 90 let 20. století.

Jednotlivé objekty jsou zakresleny v obrazové příloze 7. Z dokumentace staveb a ze svědectví nejsou známy jejich ceny. Soustavy leteckých nádrží se dodnes nachází na původních místech v nefunkčním stavu.

5.2 Letecká škola Luftwaffe na letišti

Německé letectvo využívalo chrudimské letiště od počátku války zejména pro výcvik leteckého personálu. Šlo především o útvary typu leteckých výcvikových pluků (Flieger-Ausbildungsregiment, FAR), které byly složeny ze škol (Schule, Sch./FAR). Jednalo se o útvary samostatných pilotních škol (Flugzeugführerschule, FFS) kategorie A/B pro základní a pokračovací výcvik. Školy typu Sch./FAR byly po roce 1941 přejmenovány na FFS.⁹⁶ Velitelem první jednotky v Chrudimi se stal Oblt. von Liebke, který později padl na východní frontě.⁹⁷ Umístění školních jednotek v Chrudimi je uvedeno v následující tabulce:

Název školy	Základna	Doba působení	Používané typy letounů
Sch./FAR 32	Velitelství Pardubice výcvikové plochy Chrudim, Zbraslavice a Skuteč	10/1939 – 9/1941	Ar 68, Ar 96, Bü 131, Fw 58, Go 145, He 72, Kl 35, E-39, W 34 9/1941
FFS (A/B) 32	Velitelství Pardubice	9/1941 – 10/1943	Ar 68, Ar 96, Bü 131, Bü 181, Fw 44,

⁹⁵ Plány silového, vodovodního rozvodu a poznámky ze stavby velitelské budovy jsou uloženy u VZ 6440, Provozní středisko 5530 Chrudim.

⁹⁶ Jiří RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, 1997, s. 10–12.

⁹⁷ Josef SMLSAL, *Konec Luftwaffe v Chrudimi*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, 1993, č. 2, s. 3.

	Výcvikové plochy Chrudim, Zbraslavice a Skuteč	jednalo se o výše přeznačenou jednotku	Fw 58, C 445, Go 145, He 45, He 72, Kl 35, E-39, Š 328
FFS (A) 32	Velitelství Pardubice výcvikové plochy Chrudim, Zbraslavice a Skuteč	10/1943 – 2/1944 jednalo se znovu o výše přeznačenou jednotku	Ar 68, Ar 96, Bü 131, Bü 181, Fw 58, He 72, Kl 35, E-39, Š 328, W 34, W 33, SG 38

98

Cvičný letoun Bücker 131 Jungmann, jednotky FFS (A/B) 32 je uveden v obrazové příloze 12.

Protiletadlová obrana Polabí byla tvořena skupinou Flak-Untergruppe Elbe (do níž patřilo i Pardubicko) a byla součástí Flak-Gruppe Böhmen (celkové protiletadlové obrany Čech). Tímto způsobem byla organizována protiletadlová obrana Čech v první polovině války. Od září 1942 obranu tvořil 184. protiletadlový pluk (Flak. Rgt. 184.), který byl složen ze dvou protiletadlových oddílů 289., 285. a dvou osvětlovacích oddílů s velitelstvím 16. Flakbrigády ve Vídni. V prosinci 1943 proběhla znovu reorganizace a útvar byl přejmenován na 24. protiletadlovou divizi. Její druhou část tvořil bývalý 184. regiment, který byl přejmenován na 63. protiletadlový pluk a byl složen ze 4. protiletadlových oddílů 285., 289., 692., 693. (každý oddíl měl po 4 až 6 kanónech ráží 88, 105 nebo 128mm jako těžký, nebo byl organizován jako lehký po 6 kanónech ráží 20, 37, 50, 55mm nebo českých škodoväckých 43mm) a jednoho osvětlovacího oddílu. K těmto útvarům se na konci války připojily protiletadlové jednotky z východní fronty, a to 10., 11. a 17. protiletadlová divize.⁹⁹

Některý z protiletadlových oddílů chrudimské letiště skutečně bránil, o čemž podávají důkazy archivní fondy.¹⁰⁰ Ovšem o který útvar se jednalo, se mi zjistit nepodařilo.

Jedním z dostupných materiálů, které mohou popisovat činnost německých jednotek na letišti, byla četnická hlášení o nehodách nebo přestupcích, které tato složka vyšetřovala. Nehod na letišti nebo v blízkém okolí, které se pravděpodobně týkaly chrudimské jednotky, bylo několik.

⁹⁸ J. RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, s. 10–12, Bundesarchiv, Militärarchiv Freiburg, (dále jen BA) RL 17 Dienststellen und Einheiten des Ausbildungswesen und Ersatzwesen der Luftwaffe, 4.1 Fliegertruppe, Flieger Ausbildungs Regiment 32/ Flieger Regiment 32.

⁹⁹ J. RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, s. 16–18., Wolfgang DIERICH, *Die Verbände der Luftwaffe 1935 – 1945*, Zweibrücken, 1993, s. 331, 341 a 569, BA, RL 11 Führungsstäbe der Flakartillerie der Luftwaffe/ 3.21 24. Flak – Division, RL 12 Verbände und Einheiten der Flakartillerie der Luftwaffe, 2 Flak – Gruppen, Flak – Untergruppen.

¹⁰⁰ Chrudimské letiště bylo při náletech na blízkou pardubickou rafinérii bráněno palbou lehkého flaku, VÚA Praha, f. Letecká válka nad územím ČSR, *Chrudim, Medlešice, Dřenice, Blato, Dubany, Miřetice*, kart. 4, inv. č. 120.

První nehoda se stala 10. dubna 1940 v 13:00, kdy četnická stanice Heřmanův Městec oznamovala hlášením čj. 1237/1940 Okresnímu úřadu v Chrudimi a leteckému dozoru fa Beneš Mráz v Chocni havárii dvoumístného německého cvičného letounu nespécifikovaného typu. Letoun havaroval při startu z plochy bývalého soukromého letiště hraběte Kinského (Klešice) využívaného již čs. armádou v době mobilizace, (kde bylo umístěno 10 stíhacích letounů Avia B534, 47. stíhací letky Dobyvatel). Letoun nespécifikovaného typu se zachytil podvozkem o lipový strom a narazil do jabloně na zahradě hajného Josefa Poludy. Osádka byla lehce zraněna. Letoun velmi pravděpodobně patřil k pardubické Sch/FAR 32.¹⁰¹

Druhá nehoda se týkala přímo chrudimského letiště. Dne 22. dubna 1940 okolo 16 hodiny v prostoru Chrudim-Řiště na pozemku Václava Krejčárka č. p. 132/III Řiště¹⁰² havaroval německý cvičný dvojplášník nespécifikovaného typu. Svědek rolník Antonín Bořetický pracoval na poli asi 150m od nehody a pokusil se zachránit pilota, který však v důsledku požáru letounu zahynul. Letoun dle jeho svědectví začal hořet již ve vzduchu a při pádu zpřetrhal dráty telefonního vedení u cesty mezi Podhůrou a Chrudimí. Škoda na soukromém majetku nebyla způsobena, protože pole nebylo dosud obděláno. Místo nehody zajišťovala jednotka z chrudimského letiště pod vedením Lt. Heidta, která nereflektovala příchod českých četníků. Hlášení četnické stanice chrudimskému okresnímu úřadu v Chrudimi uvedeno ve spise čj.2258/1940. Letoun velmi pravděpodobně patřil k chrudimské části Sch/FAR 32.¹⁰³

Dne 29. srpna 1940 asi 16:15 přistál na poli u Podlažic německý cvičný letoun nespécifikovaného typu, který nevykazoval žádné zjevné závady. Pilot neznámý německý nadporučík telefonoval do Prostějova své jednotce Sch/FAR 71, odkud mu během 2 hodin přiletěl na pomoc další letoun. Po té oba letouny asi v 19:00 odletěly východním směrem. Asistenci německému pilotu poskytl vrchní strážmistr Jindřich Zachar a strážmistr Alois Holý z četnické stanice Chrast. Úřad německého Oberlandrata v Pardubicích byl telefonicky obeznámen. Situaci popsalo hlášení čj. 2461/40 četnické stanice Chrast Okresnímu úřadu v Chrudimi dne 30. 8. 1940.¹⁰⁴

Další nehoda se stala dne 9. října 1940 asi 18:10, kdy se zřítil vedle bývalého soukromého letiště hraběte Kinského (Klešice) do zoraného pole německý dvoumístný cvičný letoun nespécifikovaného typu. Oba letci byli vytaženi z letounu obyvateli Heřmanova

¹⁰¹ SOKA Chrudim, f. Okresního úřadu, *presidiální spisy*, kart. 7/II, 8/II, 11/II, Petr BOČEK, *Nehody německých vojenských letadel na Chrudimsku v letech 1940 – 1941*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, 1998, č. 4, s. 12–13.

¹⁰² Dnes je Řiště součástí osady Podhůra, která patří k obci Slatiňany.

¹⁰³ SOKA Chrudim, f. Okresního úřadu, *presidiální spisy*, kart. 7/II, 8/II, 11/II, Petr BOČEK, *Nehody německých vojenských letadel na Chrudimsku v letech 1940 – 1941*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, č. 4, s. 12–13.

¹⁰⁴ *Tamtéž*.

Městce a přivolaný městský lékař Václav Brachtl poskytl těžce zraněným první pomoc. Bylo vyrozuměno velitelství FAR 32 v Pardubicích. Po příjezdu Oblt. Thünera z Pardubic četníci z Heřmanova Městce sepsali svědecké protokoly. Zranění němečtí letci byli převezeni do Pardubic. Velmi pravděpodobně se jednalo znovu o letoun z Sch/FAR 32. Hlášení četnické stanice chrudimskému okresnímu úřadu uvedeno v dokumentu čj. 12681/1940.¹⁰⁵

Poslední nehoda, která se objevila v četnických hlášeních zasílaných okresnímu úřadu v Chrudimi, se stala 1. listopadu 1941, kdy se asi v 16:30 zřítil do přehradní nádrže Seč německý cvičný dvoumístný dvojplošník, který zde nacvičoval s dalšími dvěma letouny let ve formaci. Dle svědků strážmistra Antonína Hlineckého, Josefa Nováčka, Františka Spálenského a Jiřího Láška ze Seče letadlo letělo velmi nízko nad hladinou přehrady. Pilot vedl letoun západně od hráze a dostatečně nereagoval na blížící se skalní výběžek. Po snaze se výběžku vyhnout, letoun zachytil pravým křídlem o hladinu a okamžitě se převrátil do hloubky. Oba letci se již na hladině neobjevili. Bezprostředně po události se na místo nehody vydal s pramicí hrázný Antonín Sýkora. Zpráva o nehodě byla místním četnictvem předána na Oberlandrat, Gestapo, KriPo Pardubice, Okresní četnickou stanici Chrudim. Do prostoru se později dostavili němečtí důstojníci z Pardubického letiště a vyslychali svědky. Hráznému bylo nařízeno vypuštění potřebného množství vody z přehrady k odhalení havarovaného letadla. Vyproštění letadla a těl letců provedla pardubická posádka. Skutečnosti byly popsány v hlášení čj. 1205/41 četnické stanice Seč zemskému četnickému velitelství v Praze dne 2. listopadu 1941. Letoun patřil k FFS (A/B) 32.¹⁰⁶

Neoprávněná vniknutí osob na letiště byla velmi častá, zejména v době stavby o kterém byla uvedena zpráva vojenského stavebního ředitelství. Letiště ve výstavbě nebylo střeženo. Při využívání letiště německým letectvem byla zavedena civilní strážní služba. Z fondu okresního úřadu Chrudim I. můžeme popsat tyto neoprávněné vstupy:

První písemně zdokumentovaný neoprávněný vstup se stal 20. října 1940 okolo 17 hodiny odpolední, kdy Marie Wágnerová, bytem Chrudim č. p. 25/III., byla přistižena při jízdě na kole z osady Podhůra do Chrudimi. Cestu si ovšem zkrátila jízdou přes letiště, ačkoliv věděla, že vstup byl přísně zakázán a tabule s česko - německými nápisy byly rozmístěny okolo letiště. Jmenovanou zadržel štráž. Josef Maisner, který na místo dorazil po telefonátu Fliegenhorstkommandera z letiště. Wágnerová byla na místě propuštěna, ale byla předvolána k okresnímu úřadu v Chrudimi na den 30. října 1940. Zde vypověděla, že o

¹⁰⁵ SOKA Chrudim, f. Okresního úřadu, *presidiální spisy*, kart. 7/II, 8/II, 11/II, Petr BOČEK, *Nehody německých vojenských letadel na Chrudimsku v letech 1940 – 1941*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, č. 4, s. 12–13.

¹⁰⁶ *Tamtéž*.

zákazu průchodu přes letiště nevěděla a že tímto způsobem chodí přes plochu letiště více osob. Jmenovaná byla pokutována 20K. Přestupek popsán v hlášení četnické stanice Chrudim okresnímu úřadu čj. 4870/40.¹⁰⁷

Dalším případem bylo nedovolené sekání trávy pro vlastní potřebu. Dne 24. července 1941 okolo 22 hodiny Františka Těšíková, bytem Rabštejnská Lhota č. p. 12 spolu s dalšími dvěma ženami, Marií Těšíkovou, bytem tamtéž a Barborou Strouhalovou, bytem Rabštejnská Lhota č. p. 37, byly přistiženy polním hlídačem Jaroslavem Rumlenou při sekání trávy na letišti, a to ve dvou případech. V prvním případě byly před 22 hodinou vykázány z letiště a v druhém, okolo 22 hodiny, nestihl jmenované polní hlídač zadržet. Ženy s posečenou trávou utekly z místa činu. Polní hlídač tyto skutečnosti oznámil štraž. Karlu Bartoňovi. Obviněné byly předvolány na obecný úřad v Rabštejnské Lhotě dne 15. srpna 1941. Ty vypověděly, že byly z letiště vykázány a žádnou travu neposekaly. Celková škoda byla vyčíslena na 10K. Popis události uváděla hlášení četnické stanice Chrudim okresnímu úřadu čj. 3456, 3569, 3570/41, jako polní pých.¹⁰⁸

5.3 Spojenecké letecké útoky na letiště

V rámci spojenecké bombardovací ofenzívy bylo provedeno šest náletů na vojenské a hospodářské cíle v oblasti města Pardubice.^{109a110} Chrudimského letiště se týkaly především spojenecké nálety z 24. srpna, 28. prosince 1944 a bitevní operace britských mosquit v noci z 30. na 31. března 1945, které bych si dovolil popsat podrobněji. V pozdější fázi války se spojenecké nálety soustředily zejména proti německé výrobě umělých paliv.

Dne 24. srpna 1944 se cílem náletu 15. letecké armády staly pardubické rafinerie Fanto Werke A. G. a kolínské závody Vacuum Oil A. G.¹¹¹ Dalším cílem bylo pardubické letiště se zvětšenou koncentrací bitevních Fw 190F z operačně výcvikové jednotky III./SG 151, která zde doplňovala stavy bitevní eskadře SG 3.¹¹² Spojenecké letouny startovaly v 07:15 z jihoitalských základů Pantanella a Venosa. První svaz se skládal z bombardovacích skupin 464. BG, 465. BG a 485. BG. Jednotky byly vyzbrojeny těžkými čtyřmotorovými bombardovacími letouny Consolidated B 24 H/J Liberator v počtu 117 letounů¹¹³, s úkolem

¹⁰⁷ SOKA Chrudim, f. Okresního úřadu Chrudim I., inv. č. 16579.

¹⁰⁸ SOKA Chrudim, f. Okresního úřadu Chrudim I., inv. č. 16549 a 16555.

¹⁰⁹ Zdeněk BIČÍK, *Sborník prací východočeských archivů III*, Pardubice, 1972, s. 6–8.

¹¹⁰ J. RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, s. 161.

¹¹¹ Publikace vyšla k 70 výročí náletu, Jiří SOUKUP – Ondřej SOUKUP, *Cíl pro dnešní den Pardubice 24. 8. 1944*, Ostrava, 2014, s. 7.

¹¹² Aleš JANDA – Tomáš PORUBA, *Focke Wulf 190F a G*, Hradec Králové, 1994, s. 40–41.

¹¹³ J. SOUKUP – O. SOUKUP, *Cíl pro dnešní den Pardubice 24. 8. 1944*, Ostrava, s. 7.

provést bombardování pardubické rafinerie.¹¹⁴ Druhé uskupení bylo sestaveno ze 164 bombardérů typu Boing B 17G Flying Fortress s cílem zaútočit na pardubické letiště¹¹⁵ (druhý svaz není vůbec uveden v knize bratrů Soukupových). Stíhací doprovod se skládal 325. FW, 52. FW, 332. FW s 200 stíhacími letouny Nort American P 51 D Mustang a 113 dvoutrupými stíhači Lockheed P 38J Lightningů od 306. FW.¹¹⁶ První útočila na rafinérii 464. BG a 465. BG opustila cíl v 12:20 jako poslední. Z těžce poškozeného závodu stoupal dým do výšky 4500m a oheň byl eliminován až po čtyřech dnech.¹¹⁷ Druhá skupina provedla nálet na pardubické letiště v čase od 12:29 do 12:33. Zde byly poškozeny hangáry a zničeno několik Fw 190F.¹¹⁸ V blízkých obcích Staré Jesenčany, Staré Čivice, Třebosice, Čepí, Starý Mateřov bylo zničeno několik domů. Celkem přišlo o život 213 osob, přes 200 bylo raněno, a to především z řad civilního obyvatelstva.¹¹⁹ V rafinérii se výroba rozběhla až v prosinci 1944.¹²⁰ Protiletadlová obrana cíle byla velmi slabá stejně jako němečtí stíhači, (jednalo se o nespecifikovaný počet Fw 190F z III./SG 151 operačně výcvikové skupiny z pardubického letiště) a dle záznamů amerických pilotů bylo v okolí Chrudimě zaznamenáno několik sestřelů německých letounů Fw 190 a Me 109. Jednalo se o tyto stroje: v 12:35 jižně od Pardubic jeden Me 109G, vítěz 2Lt Paul M. Wipperfurth na P 51 a v 12:40 8 km jižně od Pardubic jeden Me 109G, vítěz Capt. Richard W. Dunkin na P 51.¹²¹ Americká hlášení velmi často neodpovídaly skutečnosti a místu sestřelu (letouny Me 109G se s velkou pravděpodobností na pardubickém ani na chrudimském letišti nenaházely).¹²²

Chrudimské letiště bylo bráněno palbou lehkého flaku (bombardovací svaz prolétal přes Chrudim od jihu). Sestřel byl zaznamenán pouze pardubickou obranou a letoun nespecifikovaného typu dopadl na pole u obce Blato. V Chrudimi a v jejím okolí byly zaznamenány tyto dopady pum: 6 pum dopadlo do polí v blízkosti hřbitova na chrudimském Novém Městě, 8 pum dopadlo nedaleko cukrovaru a jedna zasáhla protiletadlový kryt. V krytu zahynuly 3 osoby a 15 bylo raněno. Dopady pum byly zaznamenány také v polích u obce

¹¹⁴ SOA Zámorsk, f. Okresního úřadu v Pardubicích, Zpráva č. II 3487/44 okresního četnického velitelství Pardubice zaslaná okresnímu úřadu Pardubice, kart. č 59.

¹¹⁵ J. RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, s. 44.

¹¹⁶ *Tamtéž*, s. 44.

¹¹⁷ J. SOUKUP – O. SOUKUP, *Cíl pro dnešní den Pardubice 24. 8. 1944*, Ostrava, s. 23.

¹¹⁸ J. RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, s. 45.

¹¹⁹ SOA Zámorsk, f. Okresního úřadu v Pardubicích, kart. 59, Zpráva č. II 3487/44 okresního četnického velitelství Pardubice zaslaná okresnímu úřadu Pardubice.

¹²⁰ J. SOUKUP – O. SOUKUP, *Cíl pro dnešní den Pardubice 24. 8. 1944*, Ostrava, s. 24.

¹²¹ J. RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, s. 46.

¹²² *Tamtéž*, s. 137 a 147.

Medlešice. V celé oblasti se nacházely odhozené přídavné nádrže z letounů P 51.¹²³ Při návratu byly bombardéry napadeny nad Jindřichovým Hradcem německými stíhači z II/JG 300, I/JG 302, IV/JG 3, II/JG 27, kteří vzlétali z letišť okolo Vídně.¹²⁴

Druhý nálet z 28. prosince 1944 byl proveden společně s dalšími bombardovacími útoky na cíle Kralupy nad Labem, Roudnice nad Labem a znovu na Kolín. Na pardubickou a kolínskou rafinérii útočilo 55 letounů B 24 H/J Liberator z 304.BG, které krylo 110 stíhačů P 51 D Mustang a 49 stíhačů P 38J/L Lightning z 15. letecké armády. Pardubický nálet probíhal v čase 12:10 až 12:14. Daleko menší počet bombardérů dokázal způsobit opět výrazné škody a pardubická rafinérie byla vyřazena z provozu do konce války. Zahynulo pouze 6 osob. Rafinérie byla prakticky bez obrany a američtí stíhači mohli útočit jako tzv. kotláři na cíle v okolí. Na chrudimském letišti bylo těžce poškozeno či zničeno 6 transportních letounů Me 323 D Gigant¹²⁵ z 16./TG 4¹²⁶, které byly rozstříleny Mustangy od 325. FG.¹²⁷ Podle jiných zdrojů byly zničeny pouze 4 stroje téže jednotky s kódovým označením C6+IQ, C6+LQ, C6+NQ, C6+DS, (jeden ze zničených Gigantů je uveden obrazové příloze 13). Jako exekutoři byli uváděni američtí stíhači Col. Ernes H. Beverly, 2Lt O. I. Agee Jr., 2Lt Fred M. Brown a 1Lt Darwin R. Addis. Dále bylo zničeno na Chrudimsku a Hlinecku 26 lokomotiv a poškozeno větší množství vagónů.¹²⁸ Jeden z letounů P 51 byl pravděpodobně poškozen lehkým flakem z chrudimského letiště a havaroval v 13:10 v pelhřimovských městských sadech.¹²⁹ Tento útok proti chrudimskému letišti byl ve fondu letecké války nad Protektorátem popsán jako útok hloubkařů De Havilland Mosquito.¹³⁰

Průlety amerických stíhačů v blízkosti chrudimského letiště potvrzovali žijící svědkové. Jiří Modráček (můj otec), Josef Hanuš a Jiří Jelínek jako devítiletí chlapci si často hrávali na polích mezi městem Slatiňany a letištem. Vzpomínali na nízkoletící americké stíhače, kteří mnohdy odsunuli kryt kabiny a hodili chlapcům čokolády nebo žvýkací gummy. Pan Jelínek tvrdil, že mnozí z pilotů byly černoši.

Další událost uvedl pan Vlastimil Buřil, jehož otec vlastnil od roku 1934 lesní restauraci Monaco, která se dodnes nachází 1 km západně od obce Slatiňany. Ve válečných

¹²³ VÚA Praha, f. Letecká válka nad územím ČSR, *Chrudim, Medlešice, Dřenice, Blato, Dubany, Miřetice*, kart. 4, inv. č. 120.

¹²⁴ J. SOUKUP – O. SOUKUP, *Cíl pro dnešní den Pardubice 24. 8. 1944*, Ostrava, s. 28–57.

¹²⁵ Bojové nasazení a konstrukci letounu tohoto typu popisuje publikace Karl R. PAWLAS, *Die Giganten Me 321Me 323, Eine Dokumentation*, 1974, Nürnberg, 1974.

¹²⁶ BA, f. RL 10 Verbände und Einheiten der Fliegertruppe der Luftwaffe, *9.6 Transportgeschwader 4*.

¹²⁷ J. RAJLICH, *Mustang nad Protektorátem*, Praha, s. 87–88.

¹²⁸ HPM, *Historie a plastikové modelářství, Americké stíhačí eso Art Fiedler*, 2007, č. 12, s. 44, a 2008, č. 1, s. 36.

¹²⁹ J. RAJLICH, *Mustang nad Protektorátem*, Praha, s. 88.

¹³⁰ VÚA Praha, f. Letecká válka nad územím ČSR, *Chrudim, Medlešice, Dřenice, Blato, Dubany, Miřetice*, kart. 4, inv. č. 120.

letech i několikrát za týden jezdili důstojníci Luftwaffe na obědy do jeho restaurace. V den náletu 24. srpna se u restaurace nacházelo několik německých štábních vozidel. Stojící vozidla se stala terčem amerických stíhaček. Pan Buřil si již nevzpomíná, zda byl při útoku někdo zabit či zraněn. Několik projektilů zasáhlo restauraci a dodnes se v jeho klavíru nachází průstřel od amerického kulometu.

Noční útoky dvoumotorových stíhacích bombardérů de Havilland Mosquito FB. Mk. VI. jsou dodnes ve stínu ostatních spojeneckých leteckých operací nad naším územím. Nad územím Protektorátu bylo provedeno 12 bitevních operací těchto letounů většinou ve dvojici v nočních nebo ranních hodinách. Jeden z útoků dvojice kanadských Mosquit 418. stíhací perutě z 30. na 31. března 1945 směřoval proti letišťům v Pardubicích a Chrudimi, kde si piloti nárokovali jeden poškozený Fw190 F pardubické SG 151 a v Chrudimi poškození dvou Me 323 Gigant z 16./TG 4. Všechny letouny byly poškozeny na zemi.¹³¹

5.4 Poslední měsíce války na chrudimském letišti

Od druhé poloviny roku 1944 bylo chrudimské letiště v důsledku zmenšujícího území III. říše využíváno větší intenzitou. V prosinci 1944 byly vybudovány výseky v lese západně od osady Podhůra, které sloužily jako úkryty pro letouny. V lednu 1945 práce pokračovaly vykáčením švestek po stranách silnice vedoucí na Podhůru. Dále byl mezi Sobětuchami a Rabštejnskou Lhotou zřízen sklad pum a střeliva. Obdobný sklad se nacházel v lomu na Podhůře přibližně s kapacitou asi 20 vagónů, další sklad benzínu a olejů v sudech byl situován ve skalách za lhoteckým hostincem a dokonce i na zahradě hostinského Zahradílka v osadě Vrcha. Práce prováděla německá pracovní četa, která byla ubytována v Rabštejnské Lhotě.¹³²

Podle jmenovaných svědků byly nově příchozí jednotky Luftwaffe ubytovány také v budově školy ve Slatiňanech.¹³³ Školní výuka probíhala v jarních měsících roku 1945 v místnostech hostince U Konrádů a v místní Sokolovně. V oblasti se nacházelo velké množství běženců různých národností prchajících před sovětskou armádou.

Většina zde sloužících německých vojáků byla rekrutována z poslední mobilizace německého Wehrmachtu. V Chrudimi sloužili herci, hudebníci nebo zpěváci z Porýní. Morálka tohoto mužstva byla na nízké úrovni. Příkladem byla událost z 31. března 1945, kdy byl za své druhé zběhnutí zastřelen letecký mechanik Fl. Lucian Khun ze Strassbourgu.

¹³¹ Jiří RAJLICH, *Útok kanadských Mosquit na česká letiště*, HPM Historie a plastikové modelářství, 2005, č. 8, s. 22.

¹³² Josef SMLSAL, *Konec Luftwaffe v Chrudimi*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, 1993, č. 2, s. 3.

¹³³ První němečtí vojáci byli ubytováni ve Slatiňanech v počtu 300 osob již 5. září 1939, a to na zámku, v hostincích a ve škole. Název jednotky nebyl uveden. *Kronika města Slatiňany*, s. 170.

Poprava se exemplárně konala před nastoupenou jednotkou v blízké cihelně.¹³⁴ V květnu chránil chrudimské letiště nejen pozemní personál eskader Luftwaffe, ale i oddíl SS.¹³⁵ Tyto jednotky budovaly obranu na přístupových cestách k letišti. Na letišti se nacházelo 40 až 60 letadel, které zde byly zanechány zmíněnou školní jednotkou Luftwaffe. Dalšími stroji byly Me 232 Gigant z IV./TG 4 pod velením kapitána Heinricha Hanze, později kapitána Hermana Brambacha, která byla v Chrudimi dislokována od 7. srpna 1944 a měla letouny i na skutečském letišti.¹³⁶

Krátce působila z chrudimského letiště I./KG(J) 30 mjr. Hanze Greveho, která zde byla dislokována od 13. listopadu 1944 do 18. března 1945 se stroji Fw 190A a Me 109G.¹³⁷ Jednotka I./JG52 s nejúspěšnějším stíhačem 2. světové války majorem Erichem Hartmanem zde operovala od 16. března do 27. března 1945 s letouny Me 109G/K.¹³⁸ Bitevní Fw 190 F8/9 se objevily v Chrudimi na začátku května. V minulých měsících tyto bitevníky vzlétaly z moravských letišť, později z Pardubic a Mimoně. Jednalo se o bitevní jednotku SG 77, respektive její II. a III. skupinu, VIII. leteckého sboru, 6 letecké armády.¹³⁹ Letoun Fw 190F, který sloužil u chrudimské SG 77 je vyobrazen v obrazové příloze 14.

Zde bych se rád zmínil o velitelích obou bitevních skupin. Velitelem II. Gruppe byl Hptm. Alexander Gläser, nositel dubových ratolestí k rytířskému kříži, který sloužil u letectva od roku 1935. Účastnil se polského tažení se střemhlavě-bombardovací jednotkou I./St.G.77 s letouny Ju 87B, dále tažení ve Francii, na Balkáně a v Rusku. V únoru 1943 obdržel rytířský kříž. V lednu 1944 se přeškolil na bitevní Fw 190F a v únoru 1944 se stal velitelem II./SG 1,

¹³⁴ Josef SMLSAL, *Konec Luftwaffe v Chrudimi*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, 1993, č. 2, s. 3.

¹³⁵ Sonderkommando der Sicherheitspolizei (SD) Chrudim, toto uskupení mělo především za úkol boj proti partyzánským skupinám na Českomoravské Vrchovině, které zesilovali svou činnost s blížící se frontou. Vzniká před Vánoci roku 1944 s velitelstvím v Chrudimi. Další podřízená velitelství se nacházejí v Poličce, Humpolci, Pelhřimově, Žďirci nad Doubravou, Ústí nad Orlicí, Německém Brodě a Ledči nad Sázavou. Velitelem uskupení byl policejní komisař SD Obersturmführer SS Paul Feustel (v lednu povýšen na Hauptsturmführera). Jednotka byla složena z těchto útvarů: dvě roty policejního pluku SS 20, rota celní pohraniční ochrany, vlasovský oddíl SS, motorizovaný útvar protektorátní policie. Není známo, která z těchto jednotek letiště spolu s personálem Luftwaffe bránila. Paul Feustel byl odsouzen k trestu smrti v roce 1972 v bývalé NDR. Oldřich SLÁDEK, *Ve znamení smrtihlava, německý protipartyzánský aparát v letech 1944-1945*, Praha, 1991, s. 150 a 351.

¹³⁶ Tato letecká transportní jednotka evakuovala německá vojska z Rumunska, Jiří RAJLICH, *Konec Luftwaffe v Čechách*, Letectví a Kosmonautika speciál, 1995, č. 5, s. 61–62.

¹³⁷ V souvislosti s tzv. nouzovým stíhacím programem a praktickým rozpadem bombardovacích jednotek Luftwaffe v polovině roku 1944 se i bývalá KG 30 měla stát stíhací jednotkou společně s dalšími bombardovacími eskadrami KG 6, KG 27, KG 55. Jednotky byly součástí útvaru IX. (J)Fliegerkorpsu v podřízenosti Lfl.Kdo.Reich obrany říše. Výcvikový prostor pro přeškolení na stíhací jednotky byl vybrán Protektorát Čechy a Morava a prostor jižního Německa okolo horního toku Dunaje (Oberdonau). Tomáš PORUBA – Jan VLADAŘ, *Messerschmitt Bf 109s of KG(J)6*, Hradec Králové, 2018, s. 8–13, W. DIERICH, *Die Verbände der Luftwaffe 1935 – 1945*, Zweibrücken, s. 118–120 a BA, f. RL 10 Verbände und Einheiten der Fliegertruppen der Luftwaffe, 6.9 Kampfgeschwader 30.

¹³⁸ Jiří RAJLICH, *Konec Luftwaffe v Čechách*, Letectví a Kosmonautika speciál, 1995, č. 5, s. 61–62, BA, f. RL 10 Verbände und Einheiten der Fliegertruppen der Luftwaffe, 2.9 Jagdgeschwader 52. Tento dokument o nasazení I./JG52 a Stab byl veden pouze do listopadu 1944, umístění stíhací skupiny v Chrudimi nelze písemně doložit.

¹³⁹ Petr BOČEK, *Bitevní Focke Wulfy FW 190 v Chrudimi*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, 1995, č. 6, s. 20, BA f. RL 7–6/23–27 Luftwaffenkommando Ost / Luftflottenkommando 6, *Lagemeldungen im Bereich Heeresgruppe Mitte Jagdverbänden, Schlacht und Panzerjägerverbänden*.

kteřá byla následující měsíc přejmenována na II./SG 77. Celkově provedl více jak 800 bojových vzletů a 6. dubna obdržel dubové ratolesti k rytířskému kříži. Velitel III. Gruppe byl Hptm. Gerhard Stüdemann, jeden z nejmladších velitelů bitevního letectva, nositel dubových ratolestí k rytířskému kříži, který nastoupil k letectvu v září 1939. K bojové eskadře I./St.G. 77 byl přidělen až v únoru 1941. Prodělal tažení na Balkáně a v Rusku. Březnu 1944 obdržel rytířský kříž a 6. dubna 1945 dubové ratolesti. Velitelem III. Gruppe se stal v únoru 1945 ve svých 24 letech. Celkově provedl 996 bojových vzletů a zničil 117 tanků.¹⁴⁰ Fotografie obou velitelů jsou uvedeny v obrazové příloze 15 a 16.

Další letecké pomocné a spojovací jednotky byly Flugber.VIII.Fl.Korps a Lw Kdo 8 s letouny Siebel Si 204, Fiesler Fi 156 Storch, Me 108, He 111, které v Chrudimi působily v posledních týdnech války.¹⁴¹

V posledních válečných dnech německé bitevníky prováděly sporadické útoky proti českým povstalcům v Praze.¹⁴² Druhého dne povstání 6. května odrazila německá obrana útok chrudimských povstalců na letiště. Dne 8. května Němci provedli destrukční práce na letounech, palivu, munici, zbraních a na objektech letiště i kasáren, což dokládá obrazová příloha 17 – 19. Vyjednáváním s Němci se podařilo zabránit zničení skladů munice a bomb v lese u Rabštejnské Lhoty. Po té okupanti ustupovali západním směrem.¹⁴³ Narychlo provedená destrukce některé letouny nezničila a do prostoru letiště postupoval úderný oddíl Vlček,¹⁴⁴ letecká a pyrotechnická skupina a četa Národní stráže.¹⁴⁵ Večer bylo letiště obsazeno českými povstalcí. Obraz letiště byl obdobný jako v jiných částech země, kde ustupující německé jednotky odhazovaly veškerou výzbroj a výstroj okolo cest a příkopů.¹⁴⁶ Sovětská armáda respektive jednotky 40. armády 4. ukrajinského frontu vstoupily do

¹⁴⁰ Georg BRÜTTING, *Das waren die deutschen Stuka-Asse 1939 – 1945*, Stuttgart, 1984, s. 133.

¹⁴¹ J. RAJLICH, *Konec Luftwaffe v Čechách*, Letectví a Kosmonautika speciál, 1995, č. 5, s. 63 a BA f. RL 19-8 Befehlshaber und Kommandanturen, *Luftgaukommado VIII. (Breslau/Krakau/Breslau/Prag)*.

¹⁴² Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Konec Luftwaffe v Čechách*, Plastic kits revue, 1992, č. 11, s. 5–7.

¹⁴³ Od Vysokého Mýta přes Chrudim ustupovaly části německého XI. Armádního sboru ve složení: 10.PzGrenD, 3.GebjAD, 4.GebjAD, 97.JAD, 320.VGenD. Jednotky pokračovaly v ústupu směr Čáslav. Mapa ústupu německých jednotek uvedena v obrazové příloze 20. Tomáš JAKL, *Květnové vítězství, konec skupiny armád Střed*, Praha, 2015, s. 67.

¹⁴⁴ V posledních měsících války na Chrudimsku a Českomoravské vysočině působily výsadkové skupiny ze Sovětského svazu a Velké Británie. Jednalo se o tyto skupiny: Krylov, organizovaná od ledna 1945 a skupina Jan Hus, která byla vytvořena v říjnu 1944. Dalšími uskupeními byly: partyzánský pluk Generála Svobody a partyzánská brigáda, která byla tvořena z těchto skupin: Prokop Holý, Jan Kozina, Jermak, Dr. Tyrš, Paustov, Orel, Generál Svatoň a později i z obou zmíněných desantů. Úderný oddíl Vlček byl součástí partyzánského pluku Generála Svobody. Jiří BRANDL – Josef KMONÍČEK, *Květen 1945 ve Východních a Severovýchodních Čechách*, Východočeské Nakladatelství 1965, s. 30. Podle svědků se oddíl Vlček přesouval na začátku května z lesů v okolí Nasavrky ke Chrudimi.

¹⁴⁵ Chrudimská Národní stráž a strážní oddíly vznikly v prvních květnových dnech roku 1945. Jednotky se rekrutovaly z řad dobrovolníků. Vedení povstalců bylo organizováno od ledna 1945 pod vedením podplukovníka Františka Vrbaty, dr. Bohumila Huška a dr. Josefa Petřtyla. Josef PETR TYL, *Chrudim v květnu 1945*, Národní výbor v Chrudimi, 1946, s. 31.

¹⁴⁶ J. SMLSAL, *Konec Luftwaffe v Chrudimi*, Chrudimské vlastivědné listy, Chrudim, 1993, č. 2, s. 3.

Chrudimi 9. května v 18:15.¹⁴⁷ Fotografie zničených německých letounů, partyzánské skupiny a příchozích sovětských vojáků, představuje obrazová příloha 21 – 26.

Českým povstalcům se nepodařilo dobýt letiště v přímém boji a německé jednotky udržely do posledních chvil situaci pod kontrolou, a to nejen na letišti, ale i ve městě.¹⁴⁸ Pravděpodobně se již nepodaří zjistit přesný průběh bojových akcí. Rovněž chybí přesné označení a síla především německých jednotek.

6 Stručné nastínění poválečného vývoje letiště

Dobu krátce po osvobození popisují uvedení svědkové. „*Letiště bylo přístupné široké veřejnosti, kdokoliv mohl přijít a odnést si cokoli, co unesl nebo co se mu hodilo. Letouny stály většinou přídí namířenou k budově a hangáru. V gigantech se nacházely kulometry s nábojovými pasy připravenými k palbě a namířené stejným směrem. Němci vše naaranžovali, tak aby ještě po válce neopatrní návštěvníci letiště mohli způsobit zranění nebo i smrt osobám, které se nacházely před hangárem. V kabinách letadel jsme si běžně hráli. Naštěstí jsme byli opatrní a nikomu se nic nestalo. Tato situace trvala téměř celý květen.*“

Objekty letiště byly po válce v dobrém stavu. Poškozena byla pouze budova štábu leteckých kasáren u okresní silnice Chrudim – Slatiňany, která byla okupanty 8. května zapálena. Ostatní budovy byly v použitelném stavu. Z letounů na letišti se podařilo zachránit jen zlomek. Většina vraků byla soustředěna na okraj letiště a rozebrána místními občany pro soukromé účely.¹⁴⁹ Nepotvrzené informace hovoří o tom, že jediný poválečný letuschopný Fw 190F 9, které mělo čs. letectvo zkoušet, se nacházel právě na letišti v Chrudimi. Fotografie letounu je uvedena v obrazové příloze 27. V červnu 1946 měl být přelétnut do VLÚ Praha Letňany známým stíhačem čs. letectva ve Velké Británii mjr. Jiřím Maňákem. Stroj pro závadu nouzově přistál před Prahou a nebyl opraven.¹⁵⁰

Na letišti v roce 1945 působila pouze vojenská správa letiště (VÚ 5487) a středisko pro výcvik mechaniků (VÚ 8921). Prvním poválečným velitelem letiště byl npor. Jindřich Kout, o kterém jsem se zmínil již první kapitole.¹⁵¹

¹⁴⁷ J. BRANDL – J. KMONÍČEK, *Květen 1945 ve Východních a Severovýchodních Čechách*, Východočeské nakladatelství, 1965, s. 61.

¹⁴⁸ V Litomyšli, Pardubicích, Poličce, Jičíně, Chrudimi, Hradci Králové bylo stanným právem, hrozbou teroru a vyjednáváním dosaženo klidu pro odchod německých vojsk a okupačních úřadů na západ. J. BRANDL – J. KMONÍČEK, *Květen 1945 ve Východních a Severovýchodních Čechách*, Východočeské nakladatelství, s. 16.

¹⁴⁹ Pavel ŠRÁMEK – Ivo ŠULC, *Letecká Chrudim 1939 – 2004*, Chrudim, 2004, s. 17.

¹⁵⁰ A. JANDA – T. PORUBA, *Focke Wulf 190F a G*, Hradec Králové, s. 44 a obrazová příloha 187.

¹⁵¹ P. ŠRÁMEK – I. ŠULC, *Letecká Chrudim 1939 – 2004*, Chrudim, s. 17. Zřízení jednotek bylo realizováno v reakci na žádost Národního výboru v Chrudimi z května 1945, která byla určena MNO hl.št. I. oddělení. VÚA Praha, f. Čs. armáda po roce 1945, MNO 1945 – 1, *Zřízení stálé posádky v Chrudimi*, kart. 25, inv. č. 1416.

V souvislosti se zabezpečení výcviku spojovacích odborností osádek letounů čs. letectva byl výnosem Vojenského letectva VL čj. 1584 ze dne 26. října 1945 zřízena k 1. lednu 1946 Letecká spojovací škola (dále jen LSŠ). Škola se zprvu rozdělovala na dvě jednotky, a to LSŠ 1 umístěnou nejprve v Liberci, později v Pardubicích a LSŠ 2, která měla být organizována ve Spišské Nové Vsi. Nakonec byla LSŠ 1 (VÚ 4649) zřízena od 1. května 1946 v Chrudimi a výstavba LSŠ 2 byla ve Spišské Nové Vsi k 15. srpnu 1946 zrušena.¹⁵²

Délka výcviku žáků byla dva roky a školeny byly tyto odbornosti: palubní radiotelegrafista, pozemní radiotelegrafista, radiotelegrafista k obsluze gonioaparátu, radiomechanik letounový, radiomechanik pro pozemní síť a zařízení, radiomechanik radiolokační, obsluha radiolokační stanice. Dále zde byli školeni ve spojovacích leteckých odbornostech výkonní letci k obsluze nových radiostanic a další složky armády spolupracující s letectvem jako hlásná služba a dělostřelectvo. První ročník, který nastoupil k výcviku do Liberce, byl v Chrudimi slavnostně vyřazen 1. května 1947.¹⁵³

Od července 1948 do konce roku zde proběhl kurz radiotelegrafistů pro izraelské letectvo. Ke dni 1. září 1950 byla LSŠ přejmenována na Letecké spojovací učiliště a k útvaru byla připojena ke stejnému datu Navigační škola v Havlíčkově Brodě. V dalších letech byl útvar znovu přejmenován a na letišti působily krátce i další útvary. Čs. letectvo opustilo letiště v roce 1958. V té době využívala letiště organizace Svazarmu, který zde prováděl pokračovací výcvik pro budoucí piloty čs. letectva mezi lety 1957 až 1963.¹⁵⁴

Pro uvedené druhy výcviku byly na letišti provozovány tyto stroje: K-65 (Fieseler Fi-156), K-68 (Piper L-4), C-2 (Arado Ar-96), C-3 (Siebel Si-204), C-4/C-104 (Bücker Bü-131), C-5 (Z-26 Trenér). Letouny zde sloužily v počtech 2 až 10 letounů jednotlivých typů. V důsledku leteckých nehod zahynulo při výcviku 21 chrudimských vojenských letců. V červnu 1948 provedli mjr. Karel Juchelka a mjr. Josef Muroň s letounem C-3 ilegální úlet z chrudimského letiště do Francie i s manželkami. Svazarm pro výcvik používal letouny C-11 (Jakovlev Jak 11) v počtu 20 kusů.¹⁵⁵

Chrudimský aeroklubu, respektive přípravný výbor, vznikl v červenci 1945 a navázal na předválečnou místní skupinu MML. Od srpna byli občané vyzíváni chrudimským městským rozhlasem ke vstupu do místní organizace a k brigádním pracím na letišti.

¹⁵² VÚA Praha, f. Čs. armáda po roce 1945, MNO 1946 – 2, *Školy*, kart. 113, inv. č. 4846. Pro velitelství LSŠ byla uvolněna budova školních sester III. řádu sv. Františka Serafinského (dnešní budova Gymnázia Josefa Resslera v Chrudimi). VÚA Praha, f. Čs. armáda po roce 1945, MNO 1946 – 1, *Uvolnění budovy učitelského ústavu školních sester III. řádu sv. Františka Serafinského*, kart. 50, inv. č. 1965.

¹⁵³ Miroslav IRRA, *Síbl – Siebel Si 204/Aero C-3 v Československém letectvu*, Nevojice, 2015, s. 20.

¹⁵⁴ P. ŠRÁMEK – I. ŠULC, *Letecká Chrudim 1939 – 2004*, Chrudim, s. 21.

¹⁵⁵ *Tamtéž*, s. 22.

Výnosem MNO ze dne 20. listopadu 1947 byl dodatečně místnímu aeroklubu povolen sportovní a turistický letecký provoz. Jedním z velkých cílů zdejší organizace bylo zařazení Chrudimi na letecké dopravní trasy ČSA. Nakonec z důvodu neposkytnutí půjčky 2,5 milionu korun pro vybudování zázemí civilní přepravy nebyl záměr realizován.¹⁵⁶

V létě 1946 místní aeroklub organizoval kurzy motorového a plachtařského létání. Pro plachtařský výcvik byly využívány kluzáky: Z-28 Honza, Grünau Baby, Z-24 Krajánek, Šohaj-125. Pro výcvik motorového létání byly použity stroje K-68 (Piper L-4), Praga Baby a C-4/C-104 (Bücker Bü-131).¹⁵⁷

Zdejší organizace navázala na předválečnou tradici pořádání leteckých dnů ovšem s daleko větší účastí letounů čs. letectva. První se konal 13. října 1946 a druhý 14. září 1947. Na programu byla akrobacie letounů místního aeroklubu, vleky větroňů, seskoky padákem a vyhlídkové lety. Druhého leteckého dne se velkou měrou účastnilo čs. letectvo. Akce se účastnili i bývalí piloti RAF jako František Peřina, Jiří Mansfeld a další. Ukázky prováděly tyto letouny čs. letectva: Spitfire LF Mk. IXE, DH Mosquito FB Mk VI., Ju 52. Mezinárodní účast zajišťoval francouzský Ju 52 s osmi francouzskými parašutisty. Tento letecký den v Chrudimi nebude pravděpodobně nikdy překonán.¹⁵⁸

Místní aeroklub musel na začátku 50. let vstoupit do Svazarmu pod názvem DOSLET (Dobrovolný svaz lidového letectví) a v roce 1953 byl přesunut na rozkaz čs. letectva na letiště do Skutče. Do Chrudimi se vrátil již na konci roku 1954.¹⁵⁹ Fotografie z činnosti LSŠ, Svazarmu a místního aeroklubu jsou uvedeny v obrazové příloze 28 – 31. O dalších osudech letiště jsem se již zmínil v úvodu práce.

Chrudimské letiště zažilo svůj největší rozmach v rámci čs. letectva mezi poválečnými lety a rokem 1963, kdy v Chrudimi skončil výcvik pilotů prováděných Svazarmem. Především intenzita leteckého výcviku¹⁶⁰ i počty letounů byly naprosto nesrovnatelné s provozem dnešního aeroklubu a výcviku 43. výsadkového praporu, kde dnešní provoz aeroklubu probíhá pouze o víkendech a seskoky praporu se provádí maximálně 8x v měsíci. Letiště bylo v 60. letech opuštěno čs. letectvem, a to zejména z důvodu nevhodné travnaté plochy pro nové proudové letouny. Letiště současně neodpovídalo svými rozměry novým

¹⁵⁶ P. ŠRÁMEK – I. ŠULC, *Letecká Chrudim 1939 – 2004*, Chrudim, s. 22.

¹⁵⁷ *Kronika chrudimského aeroklubu*, s. 87.

¹⁵⁸ P. ŠRÁMEK – I. ŠULC, *Letecká Chrudim 1939 – 2004*, Chrudim, s. 10.

¹⁵⁹ *Kronika chrudimského aeroklubu*, s. 88.

¹⁶⁰ LSŠ v roce 1947 vyřadila na 80 absolventů. Ve výcvikovém období 1951-1952 se vyškolilo na 295 frekventantů v I. ročníku a II. ročníku 130 žáků. M. IRRÁ, *Síbl – Siebel Si 204/Aero C-3 v československém letectvu*, Nevojtice, s. 20.

armádním požadavkům a nebylo možné ho z důvodu blízkosti obcí Sobětuchy, Podhůra, Vrcha a Chrudimi žádným způsobem zvětšit, bez narušení městské zástavby těchto obcí. Dalším důvodem byla komplexní přestavba pardubického letiště v 50. letech.

Závěr

V minulých kapitolách jsme měli příležitost se seznámit s událostmi, které se přímo týkaly nebo ovlivnily vznik a vývoj chrudimského polního letiště. Letecké dění v Chrudimi před vznikem letiště můžeme shrnout na předválečnou leteckou ukázkou Evžena Čiháka, meziválečnou činnost leteckého odboru sportovního klubu a zejména vznik místní organizace MLL v roce 1926. Vrchol činnosti této organizace byl plachtařský výcvik na dvou vlastních kluzácích konaný v blízké obci Seč. Z jednotlivců, kteří se nejvíce zasadili o podporu zdejšího letectví, je nutné jmenovat Jaroslava Wiesnera, leteckého modeláře, konstruktéra i pilota.

V polovině 30. let chrudimští radní navrhli čs. státu zřízení vojenských objektů a útvarů ve městě. Předloženy byly čtyři návrhy, ale realizována byla pouze stavba letiště a leteckých kasáren. Tato stavba byla ze všech návrhů nejlevnější a dala se realizovat v kratším čase než ostatní stavby, se kterými se postupem času přestalo počítat a na konec se vznikem Protektorátu Čechy a Morava byly úplně zrušeny. Město Chrudim před podpisem smlouvy organizovalo výkup či pronájem pozemků a postupně s vojenským stavebním ředitelstvím Hradec Králové najímalo stavební firmy pro vlastní stavbu. Později byla realizována smlouva mezi městem a Československým státem. Městu byly doporučeny peněžní ústavy, od kterých získalo půjčky a stalo se vlastníkem objektů až do znárodnění.

V době bezprostředního ohrožení státu zde měly být umístěny dvě lehké bombardovací perutě čs. letectva a pomocné útvary, jak je uváděno v literatuře. Skutečný stav objektů letiště a kasáren toto tvrzení vyvrátil. Dále chybí jakákoliv fotografická dokumentace.

Při vzniku Protektorátu Čechy a Morava se město obávalo nezájmu o stavbu ze strany německé říšské moci a spekulovalo s možností přestavby kasáren na okresní nemocnici. Dále městu hrozilo zrušení splátek půjčky na výstavbu ze strany MNO v likvidaci. Tyto obavy byly ukončeny převzetím objektů říšskou brannou mocí a vstupem do smluv a závazků bývalé čs. armády. Současně proběhla dostavba všech objektů s celkovou kolaudací až v létě 1941. Luftwaffe používala chrudimské letiště a objekty od října 1939 jako jednu z cvičných ploch pardubické letecké školy, která zde působila do jarních měsíců roku 1944.

Od poloviny roku 1944 byly na letiště umístěny další letecké útvary. V měsíci srpnu a prosinci téhož roku bylo letiště napadeno americkými stíhači, kteří doprovázeli bombardéry 15. letecké armády při náletech na pardubickou rafinérii a zdejší letiště. Soustředění německých leteckých jednotek vrcholilo v posledním měsíci války, a to v souvislosti s ústupem leteckých jednotek, které podporovaly německou skupinu armád Střed na Moravě. Bohužel o činnosti německých jednotek na letišti jsou k dispozici jen kusé zprávy z místních

četnických hlášení, literatury a vyprávění. Přesné informace chybí i o květnovém povstání a pokusu čs. povstalecké jednotky o dobytí letiště. Neúplnost dokumentů v německých a českých archívech byla zaviněna rychlým sledem událostí posledních týdnů války.

Poválečném období znovu chrudimský národní výbor žádat MNO, aby na letiště byla přemístěna větší vojenská jednotka. Od roku 1946 bylo letiště využíváno čs. letectvem především k výcviku létajících specialistů v LSŠ, která zde byla přemístěna a po té SVAZARMEM, který zde prováděl pokračovací pilotní výcvik pro čs. letectvo. V souvislosti s přechodem čs. letectva na cvičné proudové letouny, bylo zdejší letiště pro vojenské výcvikové účely nevhodné a bylo využíváno pouze pro potřeby výsadkového vojska.

Činnost místního aeroklubu byla kromě přemístění v letech 1953 – 1954 nepřetržitá a pokračuje až do dnešních dnů. Letecký provoz aeroklubu má v současnosti hlavní podíl na existenci chrudimského letiště.

Přílohy

Seznam pramenů a literatury

Prameny:

SOkA Chrudim:

f. Městský archív Chrudim 1853 – 1945, kart. 253,

f. Okresní úřad, kart. 981,

f. Okresní národní výbor Chrudim 1936 – 1948, inv. č.: 3906, 4216, 16512, 16554, 16555, 16579, 17964, 18666, 18904, 18906,

f. Okresní úřad, *Presidiální spisy*, kart. 7/II, 8/II, 11/II,

Pamětní kniha Chrudimi, inv. č. 7457,

SOA Zámorsk:

f. Okresního úřadu v Pardubicích,

Zpráva č. II 3487/44 Okresního četnického velitelství Pardubice zaslaná okresnímu úřadu Pardubice, kart. 59,

Vojenský ústřední archív Praha:

f. MNO HŠ, oddělení organizační 1, 1919 – 1939,

Rozšíření posádky v Chrudimi a Vysokém Mýtě, inv. č. 1188, kart. 17,

f. MNO HŠ, oddělení organizační 2, 1919 – 1939,

Letiště budování, inv. č. 4245, kart. 150,
Hlohovec, Chrudim, Německý Brod letiště, inv. č. 5881, kart. 232,
Chrudim ubytování vojska, vojenské zařízení, inv. č. 5217, kart. 180,
Letiště budování, inv. č. 5877, kart. 232,
Stálá radiotelegrafní síť, inv. č. 4727, kart. 301,
f. MNO HŠ, oddělení organizační 3, 1919 – 1939,
Klatovy, Chrudim, Mělník, Jindřich. Hradec, inv. č. 6916, kar. 264,
Chrudim letecká kasárna, inv. č. 6966, kart. 264,
Muniční sklady, Vlašim, Jičín, Hradec Králové, Chrudim, inv. č. 7003, kart. 264,
Správa letišť, inv. č. 6336, kart. 247,
Letecká povětrnostní služba, inv. č. 5868, kart. 232,
Mobilizační stanice, inv. 6131, kart. 241,
f. Letecká válka na území ČSR, 1939 – 1945,
Chrudim, Medlešice, Dřenice, Blato, Dubany, Miřetice, inv. č. 120, kart. 4,
Praha, Uhr. Hradiště, České Budějovice, Čáslav, Hradec Králové, Chrudim, Jičín, inv. č. 284, kart. 7,
f. Kroniky a fotoalba 1919-1939,
6. letecký pluk (kronika a příruční zápisník kroniky).
f. Čs. armáda po roce 1945,
MNO 1945 – 1, *Zřízení stálé posádky v Chrudimi*, inv. č. 1416, kart. 25,
MNO 1946 – 1, *Uvolnění budovy učitelského ústavu školních sester III. řádu sv. Františka Serafínského*, inv. č. 1965, kart. 50,
MNO 1946 – 2, *Školy*, inv. č. 4846, kart. 113,

Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg:

RL 17 Dienststellen und Einheiten des Ausbildungswesen und Ersatzwesen der Luftwaffe, 4.1 Fliegertruppe, Flieger Ausbildungs Regiment 32/ Flieger Regiment 32,
RL 11 Führungsstäbe der Flakartillerie der Luftwaffe/ 3.21 24. Flak – Division,
RL 12 Verbände und Einheiten der Flakartillerie der Luftwaffe, 2 Flak – Gruppen, Flak – Untergruppen,
RL 10 Verbände und Einheiten der Fliegertruppe der Luftwaffe, 9.6 Transportgeschwader 4,
RL 10 Verbände und Einheiten der Fliegertruppen der Luftwaffe, 6.9 Kampfgeschwader 30,
RL 10 Verbände und Einheiten der Fliegertruppen der Luftwaffe, 2.9 Jagdgeschwader 52,

RL 7 – 6/23 – 27 Luftwaffenkommando Ost / Luftflottenkommando 6, Lagemeldungen im Bereich Heeresgruppe Mitte, Jagdverbänden, Schlacht und Panzerjägersverbänden,
RL 19 – 8 Befehlshaber und Kommandanturen, Luftgaukommado VIII.
(Breslau/Krakau/Breslau/Prag).

Vojenského zařízení 6440, Provozní středisko 5530 Chrudim:

Výkresy a plány s poznámkami objektů letiště (soustavy leteckých a olejových nádrží) a velitelská budova letiště,

Výkresy budovy mužstva leteckých kasáren,

NDK Kramérius Praha

Periodika:

Václav HLAVÁČ, *Nehoda letounu v Pardubicích*, *Letectví*, 1926, č. 17, s. 19,

Letecký den v Chrudimi, *Východočeský republikán*, 4. 10. 1929, č. 40, s. 7,

Plachtaření na Chrudimsku, *Letec*, 1932, č. 11, s. 360,

Kurzy dorostu Masarykovy letecké ligy v Chrudimi, *Východočeský republikán*, 1936, č. 51, s. 3,

Sbírky Musea Chrudim:

Sbírky novin:

Přednáška vzdušným oceánem, *Chrudimský kraj*, 2. 10. 1920, č. 40, s. 3,

Sobotní přednáška aviatická, *Chrudimský kraj*, 9. 10. 1920, č. 41, s. 2,

Letecké dění v Chrudimi, *Východ*, 2. 10. 1920, č. 22, s. 2–3,

Místní sdružení Masarykovy letecké ligy, *Zpravodaj Chrudimsko*, 19. 5. 1927, č. 20, s. 6,

Chrudimská místní Masarykova letecká liga, *Chrudimský kraj*, 17. 11. 1928, č. 23, s. 3,

Pokyny pro nácvik pasívní ochrany civilního občanstva proti leteckým útokům, *Hlasy východočeské*, 1. 8. 1930, č. 31, s. 1,

Letecké manévry, *Hlasy východočeské*, 8. 8. 1930, č. 32, s. 2,

Rudolf PANSKÝ, *Letecké cvičení v srpnu 1930*, *Hlasy východočeské*, 15. 8. 1930, č. 33, s. 4,

Pokračování, 22. 8. 1930, č. 34, s. 3–4,

Dokončení, 29. 8. 1930, č. 35, s. 4–5,

Bezmotorové létání, *Hlasy východočeské*, 24. 6. 1932, č. 25, s. 2,

Plachtový odbor MLL v Chrudimi, *Zdařilé zahájení bezmotorového létání v Chrudimi*, *Hlasy východočeské*, 29. 7. 1932, č. 30, s. 3 a 4,

Výbor obrany obyvatelstva proti leteckým útokům, *Hlasy východočeské*, 17. 11. 1933, č. 45, s. 1,

Letecká obrana, Hlasy východočeské, 2. 8. 1935, č. 30, s. 2,
f. fotografií,
inv. č. 1423,
sbírka fotonegativů,
inv. č.: 5578–9, 10, 11, 13, 19, 22, 33, 72, 73, 75,

Aeroklub Chrudim:

Kronika chrudimského aeroklubu, s. 1–2, 28, 32–33, 65, 67, 68, 87, 88,

Svědectví mého otce Jiřího Modráčka a jeho spolužáků Josefa Hanuše, Jiřího Jelínka, syna majitele bývalých pozemků leteckých kasáren Josefa Matějů a syna bývalého majitele restaurace Monaco Vlastimila Buřila.

Literatura

Monografie:

Ladislav VEJVODA, *Na křídlech větru, Historie bezmotorového létání v Československu 1918 - 1952*, Cheb, 2010, s. 39,

Jiří FIDLER, *Na zrazeném nebi, Encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938*, Praha, 2015, s. 99, 141 a 147,

Stanislav VYSTAVĚL, *Letiště – Odkud vzlétali a kde přistávali*, Cheb, 2015, s. 21, 43, 182, 231,

Martin ČÍŽEK, *Letadla zrazeného nebe Československá vojenská letadla v roce 1938*, Praha, 2015, s. 80, 81,

Jiří SOUKUP – Ondřej SOUKUP, *Cíl pro dnešní den Pardubice 28. 8. 1944*, Jindřichův Hradec, 2014, s. 7, 23, 24, 28–57,

Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, Český Těšín, 1997, s. 34, 41, 178 a 181,

Jiří RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem*, Praha, 1997, s. 10–12, 16–17, 44, 45, 137, 147, 161, 87–88,

Tomáš PORUBA – Jan VLADAŘ, *Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6*, Hradec Králové, 2018, s. 8–13,

Wolfgang DIERICH, *Die Verbände der Luftwaffe 1935 – 1945*, Zweibrücken, 1993, s. 118–120, 331, 341 a 569,

Georg BRÜTTING, *Das waren die deutschen Stuka-Asse 1939 – 1945*, Stuttgart, 1984, s. 133,

Karl R. PAWLAS, *Die Giganten Me 321/Me 323, eine Dokumentation*, 1974, Nürnberg, 1974,
Tomáš JAKL, *Květnové vítězství, konec skupiny armád Střed*, Praha, 2015, s. 67,
Oldřich SLÁDEK, *Ve znamení smrtihlava, Nacistický protipartyzánský aparát v letech 1944
–1945*, Praha, 1991, s. 150 a 351.
Jiří BRANDL – Josef KMONÍČEK, *Květen 1945 ve Východních a Severovýchodních
Čechách*, Východočeské Nakladatelství, 1965, s. 30 a 61
Josef PETRÝL, *Chrudim v květnu 1945*, Národní výbor v Chrudimi, 1946, s. 31.
Pavel ŠRÁMEK – Ivo ŠULC, *Letecká Chrudim 1939 – 2004*, Chrudim, 2004, s. 17, 21 a 22,
Miroslav IRRÁ, *Síbl – Siebel Si 204/Aero C-3 v Československém letectvu*, Nevojiice, 2015, s.
20 a 21,
Ludomír ČESENEK – Zdeněk BIČÍK, *O průkopnících českého letectví: Jan Kašpar a Evžen
Čihák*, Pardubice, 1966, s. 30.

Periodika:

Petr BOČEK, *Letecké dění v Chrudimi v letech 1919 – 1920*, Chrudimské vlastivědné listy,
Chrudim 1999, č. 6, s. 14,
Petr BOČEK, *Masarykova letecká liga v Chrudimi v letech 1933 – 1939*, Chrudimský
vlastivědný sborník, 2006, č. 10, s. 150–151 a 156–157,
Petr BOČEK, *Budování chrudimského letiště 1937 – 1939*, Chrudimský vlastivědný sborník,
2008, č. 8, s. 175, 193, 195, 196, 197 a 198,
Josef SMLSAL, *Konec Luftwaffe v Chrudimi*, Chrudimské vlastivědné listy, 1993, č. 2, s. 3
Petr BOČEK, *Bitevní Focke Wulfy FW 190 v Chrudimi*, Chrudimské vlastivědné listy, 1995,
číslo 6, s. 20,
Petr BOČEK, *Nehody německých vojenských letadel na Chrudimsku v letech 1940 – 1941*,
Chrudimské vlastivědné listy, 1998, číslo 4, s. 12–13,
Josef SMLSAL, *Letecká válka nad východními Čechami*, Naše Chrudimsko, 1993, č. 6, s. 3,
Zdeněk BIČÍK, *Sborník prací východočeských archivů III*, Pardubice, 1972, s. 6–8,
Pavel SVITÁK, *Druhý aviatik z Pardubic*, Letectví a kosmonautika, 1978, č. 22, s. 44.
Pavel SVITÁK, *Letecká setnina Pardubice*, Zprávy přátel Pardubicka, 1999, č. 1–2, s. 48–51.
Jiří RAJLICH, *Konec Luftwaffe v Čechách*, Letectví a kosmonautika speciál, 2005, č. 5, s.
61–62,
Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Konec Luftwaffe v Čechách*, Plastik kiks revue, 1992, č. 11, s.
5–7,

Aleš JANDA – Tomáš PORUBA, *Focke Wulf Fw 190G/F*, Zvláštní číslo leteckých listů, Hradec králové, 1995, s. 23, 40–43 a 44,

Michal PLAVEC, *Americké stíhací eso Art Fidler*, HPM Historie a plastikové modelářství 2007, č. 12, s. 44,

Michal PLAVEC, *Americké stíhací eso Art Fidler*, HPM Historie a plastikové modelářství 2008, č. 1, s. 36,

Jiří RAJLICH, *Útok kanadských Mosquit na česká letiště*, HPM Historie a plastikové modelářství 2005, č. 8, s. 22,

Modelář, *Avia B.71*, 2017, č. 5, s. 65.

Modelář, *Bücker 131 Jungmann*, 2018, č. 4, zadní obálka.