

www.svazletectvi.cz

www.cssl.cz



Historie českého letectví

Zdánlivě jasné a konkrétní téma, které lze uchopit různým způsobem:

1. Chronologicky, událost po události analyzovat vývoj ... úkol pro tým vědců a historiků
2. Rozdělit druhy letectví a ňoumat se v detailech jednoho odvětví
3. Povšimnout si letem světem základních druhů českého letectví a jejich milníků v průběhu více než 100 let existence
4. Anebo úplně jinak. Vždy je to závislé na nápadu

Neoficiální začátek – pilotní...

- Vše začalo už 12. května 1911, kdy se **Jan Kašpar** rozhodl, že v sobotu 13. května poletí na svatbu v letounu typu Blériot. Měl jít za svědka, chtěl tak překvapit snoubence.
- Český inženýr si asi neuvědomil, co tím způsobil. Jednalo se o první dálkový let v čsl. ptažmo českém letectví.
- Přelet z [Pardubic](#) do [Prahy](#) byl dlouhý 120 kilometrů. Jan Kašpar letěl nad městy Přelouč a Kolín, k Praze se přiblížil v oblasti Proseku, odtud zamířil k Hradčanům, pak přes Petřín a Košíře ke Zlíchovu. Let trval 92 minut a nakonec přistál na louce u dostihového závodiště v Chuchli, kde na něj čekalo několik přátel.
- Jan Kašpar, první český konstruktér letadel
- Po tomto činu se Jan Kašpar stal hrdinou. Dokonce mu telegraficky pogratuloval i francouzský pilot a letecký konstruktér Louis Blériot. Jan Kašpar nepřestával a zdokonaloval své letouny. Protože byl Jan Kašpar vlastenec a hlavně věřil vědě a technice, svůj slavný letoun Blériot už roku 1913 věnoval tehdejšímu Technickému muzeu Království českého, dnes Národní technické muzeum v Praze, kde je vystaven dodnes.

... a konstruktérsko-pilotní

- **Metoděj Vlach** (6. července 1887 Říkovice – 8. února 1957 Sezimovo Ústí)
 - byl konstruktér a cestovatel, první český letec, který letěl letadlem vlastní konstrukce vyrobeným z místních materiálů.
 - Často měnil místa, v roce 1905 pracoval v Mariboru, od roku 1907 ve Štýrském Hradci a od roku 1908 u firmy Laurin a Klement v Mladé Boleslavi (to nás nejvíce zajímá). Odtud míří do Písku, Lipníku nad Bečvou, Orlové u firmy Baťa jako konstruktér ve Zlíně.
- V Mladé Boleslavi intenzivně pracoval na konstrukci letadel. Podle dochovaných záznamů jich sestavil hned několik. První z nich vzniklo v roce 1908, jednalo se o dvojplošník na lyžích. Letadlo nebylo dokončeno, protože Metoděj Vlach nesehnal vhodný motor. Všechny pokusy financoval ze svého montérského platu.
- Druhé letadlo, rovněž dvojplošník s rozpětím sedm metrů o hmotnosti 350 kg, sestavil v roce 1909. Motor zakoupil u firmy Trojan a Négl v Kolíně, později jej však vyměnil za motor osobního automobilu Laurin & Klement. Vrtuli vyrobil osobně. Letadlo bylo schopné krátkých skoků mezi 30 a 50 metry. Pro delší lety chyběla dostatečná stabilita.
- Třetí, nejúspěšnější, letadlo vzniklo v letech 1910 až 1912. Byl to celodřevěný jednoplošník o rozpětí deseti metrů, vážící 720 kg. Vrtule měla dva metry, výkon motoru dosahoval 28 kW. První veřejný let se konal 8. listopadu 1912. Po sedmdesátimetrovém rozjezdu se letadlo vzneslo a Vlach uskutečnil první let ve výši dvaceti metrů, který ten den ještě pětkrát zopakoval. Pokaždé letadlo uletělo 300 až 500 metrů. Rychlost dosáhla 100 km/h. Po šestém letu Vlach havaroval a lehce se zranil. Problém nebyl v letadle, které létalo velmi stabilně, jako spíše v nulových pilotních zkušenostech konstruktéra. Vlachovy pokusy ukončila první světová válka.

První světová válka a československé legie

- Historie československého letectva sahá do doby před vznikem samostatné [Československé republiky](#). Během [první světové války](#) vznikaly v zahraničí československé vojenské jednotky, později označované jako [legie](#). Několik Čechů sloužilo také v [dohodových](#) letectvech – ve francouzském devět a v italském patnáct letců. Nejvíce českých [vojenských letců](#) (cca 500) však sloužilo v [rakousko-uherském letectvu](#).
- První samostatné letecké útvary československých legií vznikly v Rusku, kde byl koncem února [1918](#) zřízen 1. československý letecký a automobilní oddíl, jenž měl k dispozici tamní francouzské vojenské sklady. K prvnímu letu českého vojenského letadla došlo 10. dubna 1918, kdy odstartoval letoun [Sopwith Strutter](#) pilotovaný Lvem Melčem a Josefem Skálou. Krátce po vzletu však letci nezvládli řízení a stroj byl při nouzovém přistání těžce poškozen. Letouny legií byly využívány především k průzkumným úkolům. Na počátku roku [1920](#) se letecký oddíl spolu s dalšími legionáři přepravil z [Vladivostoku](#) do vlasti.

Od války

K válce

Začali to vojáci – začněme s povídáním u nich

- V roce 1920 došlo ke zřízení **Velitelství čs. vzduchoplavby** a o dva roky bylo převedeno na tzv. **III. odbor ministerstva národní obrany (MNO)**, který pracoval až do roku 1939.
- V průběhu dní kolem **28. října 1918** se na pražském **Žofině** shromáždili čeští vojáci rakousko-uherské armády, kteří se vraceli domů z front. Vzniklo zde jádro skupiny, z níž později měla být vytvořena vojenská jednotka. Hlavní postavou této jednotky byl setník **Jindřich Kostrba**, který kolem sebe shromáždil asi 30 pilotů, pozorovatelů a několik mechaniků. Následně vznikl *Letecký sbor Československé armády*. Na louce ve **Strašnicích** vzniklo první letiště. Byla sem přivezena všechna letadla, která po zániku Rakousko-Uherska zůstala na území nedávno vzniklého Československa. Nejvíce letadel pocházelo z bývalé letecké školy v **Chebu**. Další letadla dodali tehdejší spojenci. Jelikož československé letectvo společně s celou armádou bylo pod vlivem francouzské vojenské mise, Francie z části darovala, z části prodala Československu své přebytky letadel **SPAD ... S.VII** a **S.XIII**. Celkově šlo o přibližně 140 až 150 kusů. Československé letectvo se tak stalo třetím největším uživatelem těchto letadel. Většina strojů byla přesunuta do **Vojenského leteckého učiliště v Chebu**, kde sloužily k základnímu výcviku stíhacích pilotů. Letadla SPAD byla kvůli vysoké únavě materiálu postupně uzemňována. V roce **1925** byla nahrazena **stíhacími letouny** československé výroby **Avia BH-21**.

První je jen jeden

Letadla z období první světové války byla již zastaralá a často i v nevyhovujícím technickém stavu. Vedení letectva i letečtí konstruktéři si tento fakt uvědomovali, a tak v roce 1920 poprvé vzlétlo letadlo Letov Š-1. Šlo o první letadlo československé výroby, jehož konstruktérem nebyl nikdo jiný, než Alois Šmolík.

Tady je

Letov Š-1



Letov Š-2 vystavený v Leteckém muzeu Kbely

Určení	bombardovací a průzkumný letoun
Výrobce	Letov
Šéfkonstruktér	Ing. Alois Šmolík
První let	1920
Uživatel	Československo
Vyrobena kusů	90

Místo truhlářů nastupují kovodělníci

Materiálový převrat.

Již ke konci dvacátých let minulého století bylo i českým leteckým odborníkům zřejmé, že nadcházející pokolení letadel už nebudou ze dřeva. Rezortu se ujímají odborníci, zběhlí ve zpracování slitin hliníku a jiných lehkých kovů. Snaha obstát v boji s konkurencí umocněná i zájmem armády přiměla dva československé letecké výrobní podniky k vypracování návrhů prototypů moderních lehkých bombardérů.

Pak už to šlo velmi rychle

- Následně vznikly i první stíhačky [Aero Ae-02](#) a jednoplošník [Avia BH-3](#). V polovině 20. let se standardním stíhacím letounem stala [Avia BH-21](#), která umožnila i řadovým pilotům nacvičovat vysokou akrobacii. Avia BH-21 byla první československý stíhací letoun vyráběný ve velkém počtu. Jedním z mnoha úspěchů bylo vítězství stroje BH-21 na mezinárodní soutěži stíhacích letounů v [Bruselu](#). Vítězné letadlo zakoupila i s licenčními právy belgická firma [SABCA](#). Na letadlech BH-21 získala řada pilotů akrobatické zkušenosti a jména jako **Malkovský, Novák, Široký, Hubáček** a další byla známa po celém světě.

Když už zase přituhovalo

- Zhoršující se zahraničně-politická situace v první polovině třicátých let, kdy se již začaly projevovat mocenské ambice neúspěšného **rakouského malíře** a jeho testování trpělivosti tehdejších velmocí, si vyžádala modernizaci leteckého parku čsl. letectva.
- Ministerstvo národní obrany proto vyhlásilo soutěž na novou standardní stíhačku. Konstrukce továrny [Avia](#) se ukázala z ostatních strojů továren [Letov](#) a [Praga](#) jako nejlepší. Šlo o stíhačku [Avia B-534](#). Oplývala výbornou stoupavostí, manévrovatelností i poměrně vysokou rychlostí, která se blížila k 400 km/h. Avia B-534 si společně s akrobatickými [Aviemi Ba-122](#) získala velkou popularitu na mezinárodním leteckém mítinku ve [švýcarském Curychu](#) v roce [1937](#).

Vývoj ale nezastavíš

- Všechna početně větší vojenská letectva však v té době masově přecházela na [jednoplošníky](#). Českoslovenští představitelé, konfrontováni s výkonným německým jednoplošníkem [Messerschmitt Bf 109](#) zjistili, že Avia B-534 překonává německý stroj ve stoupavosti a obratnosti, ale ne v rychlosti. Proto byl zadán vývoj jednoplošného nástupce B-534, nazvaný [Avia B-35](#), který poprvé vzlétl v době mobilizace [28. září 1938](#). Vývoj tohoto letadla začal až příliš pozdě na to, aby bylo možné jej zařadit včas do výzbroje letectva. Brzy na to [30. září 1938](#) došlo k podepsání [Mnichovské dohody](#) mezi [Německem](#), [Francií](#), [Itálií](#) a [Spojeným královstvím](#), která Československu nařizovala postoupit [Sudety](#) Německu

Letmé porovnání B-35 se dvěma nosnými stíhacími typy druhoválečného nebe



Rodil se letecký průmysl

- V relativně krátkém období vznikl i poměrně výkonný letecký průmysl, představovaný především leteckými továrnami **Letov, Aero, Avia, ČKD-Praga a Beneš-Mráz**.
- Zároveň byla zavedena i výroba leteckých motorů, přístrojů a dalšího příslušenství.
- Tato výrobní základna byla natolik výkonná, že z převážné části byla schopna zabezpečit veškeré materiálové potřeby našeho civilního a vojenského letectví až do období druhé světové války.

Pro každý výrobní proces je základní podmínkou výzkum a vzdělání

- V roce 1922 byl položen základ **Vojenského leteckého ústavu studijního (VLÚS)**, který byl později reorganizován na **Vojenský technický a letecký ústav (VTLÚ)**. Zkouškami v tomto ústavu musela před uvedením do běžného provozu projít jak vojenská, tak civilní letadla. Od roku 1928 zde pracoval i **první aerodynamický tunel**. Letectví jako obor bylo poprvé zavedeno ve formě postgraduálního studia na ČVUT v Praze v roce 1929, později i na vysoké škole technické v Brně.

A co sport?

- Výkonnostní motorové létání v meziválečném období, tak jako ve světě, i v čsl. prostředí, se odehrávalo v podstatě výhradně na vojenských stíhacích letounech
- Bezmotorové létání s využitím kluzáků je známo od cca 9. století. Jiné disciplíny, než je svahové létání jsou datovány až s nástupem 2. sv. války.

Jak to bylo s dopravou mezi válkami?

- **Období 1914-1945**
- Po první světové válce se pokroky letadlové techniky rychle uplatnily i v civilní sféře a začala se rozvíjet civilní letecká doprava. Již v roce 1919 tehdejší ministerstvo veřejných prací ČSR zřídilo "**vzduchoplavecké oddělení**", později **odbor civilního letectví**, který vydával licence k provozování letadel a k provádění přepravy osob. Československo v roce 1919 spolupodepsalo mezinárodní dohodu o civilním letectví a stalo se členem první mezivládní letecké organizace **CINA**.
- V roce 1923 byl zřízen podnik **Československé státní aerolinie (ČSA)** a k 5. výročí vzniku republiky zahájily ČSA provoz na lince Praha - Bratislava (29.10.1923, pilot Karel Brabenec, letoun Brandenburg A-14), prodloužené v roce 1925 do Košic. V krátké době pak byla letecky propojena řada dalších měst v ČSR.
- Letecké linky do zahraničí zajišťovala od roku 1927 nově založená **Československá letecká společnost (ČLS)** spolu s dalšími zahraničními společnostmi. V roce 1929 se ČSA a ČLS poprvé zúčastnily jednání **International Air Transport Association (IATA)**. Od roku 1930 provozovala některé zahraniční linky i letadla ČSA. Zároveň také československé civilní letouny obdržely označení **OK** namísto dosavadního **L**.

Bez letiště není letectvo (ani dopravní)

- Do roku 1937 směřovala většina leteckých linek na letiště Praha-**Kbely**, od dubna tohoto roku však na nově otevřené letiště Praha-**Ruzyně**. To bylo určeno pouze pro civilní dopravu a také podle jejích potřeb bylo navrženo. Byla zde na svoji dobu nebývale prostorná hala pro odbavování cestujících a nákladu, celnice, pasová kontrola, pošta, meteorologická stanice s ústředím předpovědi počasí pro traťové lety posádkám, diplomatický salónek, různé kanceláře, dvě restaurace, četnická stanice, vyhlídkový prostor. Pro techniku byly k dispozici tři velké dvoj-hangáry s příslušenstvím, dílny, montážní haly. Letiště bylo zařízeno pro provoz ve dne i v noci. Stalo se jedním z nejmodernějších ve světě a vzorem pro výstavbu dalších zahraničních letišť. Na Mezinárodní výstavě techniky a umění v **Paříži v roce 1937 získalo zlatou medaili** a jeho parametry jezdili studovat odborníci z celého světa.
- Československo tehdy patřilo rozsahem služeb i vybavením civilních letišť mezi nejvyspělejší státy Evropy.
- Slibný vývoj československého letectví v období první republiky byl v roce 1938/39 německou okupací Čech a Moravy zastaven. ČSA i ČLS byly zrušeny již v dubnu 1939 a postupně byly likvidovány.

Druhá světová válka – zvláštní kapitola

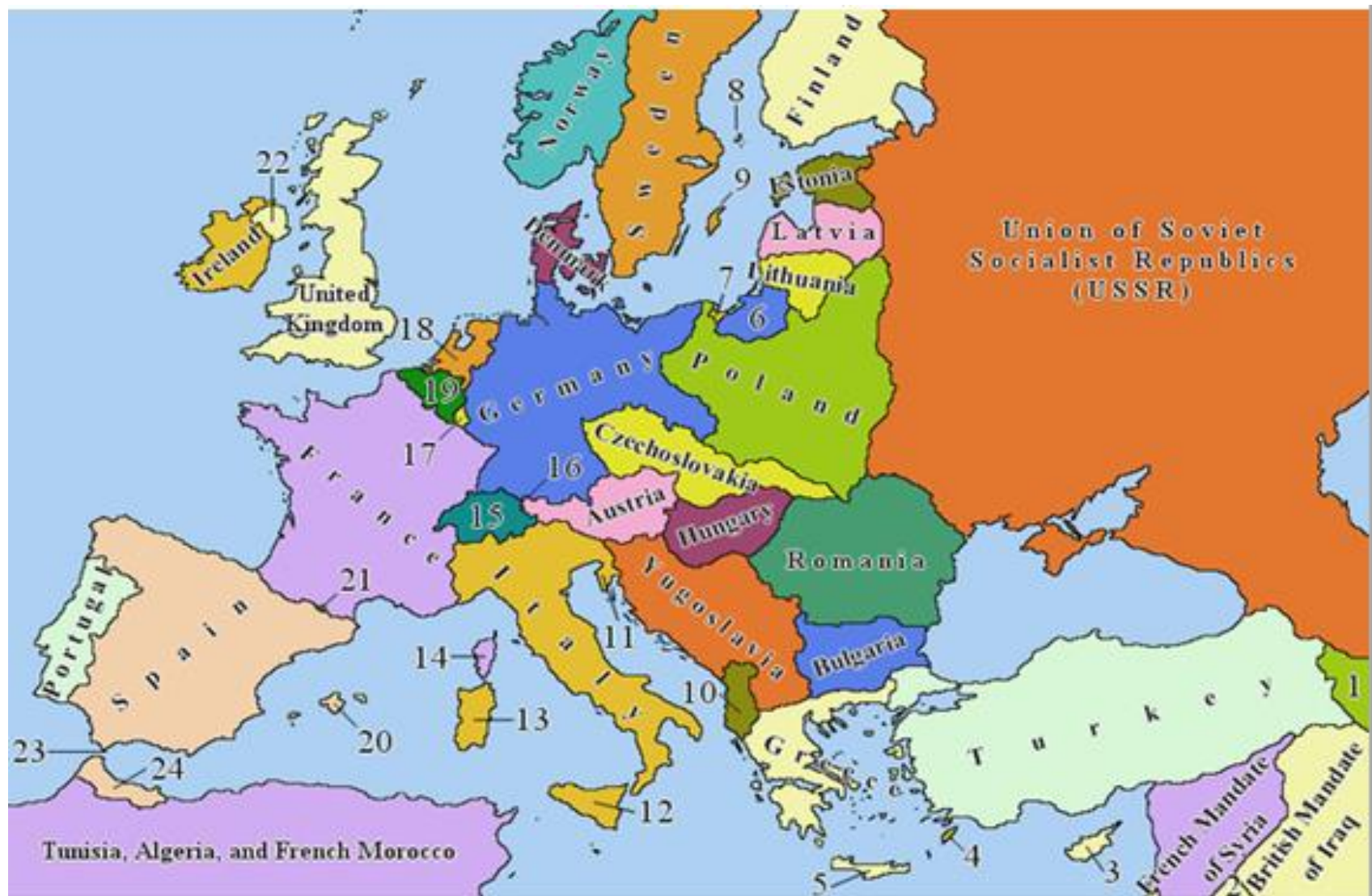
Pro československé letectví nastává schyzofrenní situace:

- ❑ **Česko**, jako porobený stát a Češi jako porobený národ přicházejí prakticky již od sklonku roku 1938 o veškeré nezávislé letecké aktivity
- ❑ V Slovenském státě vznikly „**Slovenské vzdušné zbrane**“ vybudované na základě československého **3. leteckého pluku** generála-letce M. R. Štefánika, které fungují prakticky do roku 1944.

Vůdcova volba

- Hitler nechtěl opakovat čsl. legionářskou historii. Takže byl rozhodně proti tomu, aby byli Češi zařazeni do německé armády. Představitelé domácího a vznikajícího zahraničního odbojového hnutí si tak velice brzy uvědomili, že v této válce nebude možno počítat se stotisícovými legiemi
- Export letců do zahraničí proto dostal vysoce organizovaný charakter (SL RČS)
- Až do dubna 1940, kdy byla síť zlikvidována gestapem, se podařilo exportovat více než 1 200 příslušníků jak létajícího, tak pozemního personálu.

Jak vlastně vypadala tehdejší Evropa?



Co předcházelo angažmá čsl. letců v RAF?

- Po krátké epizodě v Polské válce nastává přesun letců přes Bejrút do Francie
- Tady, po překonaných byrokratických překážkách, byl v únoru [1940](#) přijat projekt, ve kterém se počítalo s výstavbou samostatných československých stíhacích a bombardovacích jednotek na území Francie
- Jednou z nejlepších leteckých jednotek ve Francii byla 5. stíhací peruť, ve které sloužilo 18 československých letců, např. kapitán [Alois Vašátko](#) či rotmistr [František Peřina](#). Tito letci byli velmi úspěšní a patřili k elitním stíhačům. Dne [1. června 1940](#) byla podepsána československo-francouzská letecká dohoda o zřízení samostatných československých vzdušných sil ve Francii, ale rychlá kapitulace Francie její faktickou realizaci znemožnila. Českoslovenští letci se museli přesunout do [Anglie](#)

V bojové sestavě RAF to bylo jak?

- První leteckou perutí vytvořenou z československých letců byla [310. československá stíhací peruť RAF](#) (№ 310 Fighter Squadron), která vznikla [12. července 1940](#) na letišti [Duxford](#).
- Zanedlouho na to [29. července 1940](#) vznikla na letišti [Honington](#) [311. československá bombardovací peruť RAF](#) (№ 311 Bombing Squadron).
- Dne [5. září 1940](#) následoval vznik [312. československé stíhací perutě RAF](#) (№ 312 Fighter Squadron) také na letišti v Duxfordu.
- O něco později se k těmto jednotkám přidala [313. československá stíhací peruť RAF](#) (№ 313 Fighter Squadron), kterou založili [10. května 1941](#) na letišti [Catterick](#).
- Dne [3. května 1942](#) bylo z 310., 312. a 313. stíhacích perutí v [Exeteru](#) vytvořeno vlastní stíhací křídlo - **Czechoslovak Fighter Wing**, kterému velel úspěšný pilot [Alois Vašátko](#).

Českoslovenští letci ale sloužili mimo jiné i v následujících britských a jedné polské peruti

- **1. stíhací peruť RAF** (*No 1 Fighter Squadron*), v peruti se vysřídalo na 30 československých letců, mimo jiné proslavený **Karel Kuttelwascher**
- **68. noční stíhací peruť RAF** (*No 68 Night Fighter Squadron*), jedna z jejich dvou letek (flight) měla československé letce
- **111. stíhací peruť RAF** (*No 111 Fighter Squadron*). V peruti se proslavili mimo jiné letci **Miloslav J. Mansfeld, Otmar Kučera** a další.
- **122. stíhací peruť RAF** (*No 122 Fighter Squadron*), Ke známých letcům zde patřili i **Otto Smik, Tomáš Kruml** a **František Fajtl** (1942 velitel perutě).
- **138. (výsadková) peruť RAF** (*No 138 Special duties Squadron*), založená již roku 1918, roku 1941 (po založení oddělení *SOE - Special Operations Executive*) byla v Newmarket přeformována na jednotku s účelem provádět záškodnické akce v zázemí nepřítele^[7]; peruť s mezinárodní posádkou létala stroji **Whitley, Lysander, Halifax** a **Stirling**. Byla to tato peruť, která provedla výsadek československých parašutistů do Československa v prosinci 1941 s účelem **atentátu na Heydricha**.
- **222. stíhací peruť RAF** (*No 222 Fighter Squadron*), kde působil i **Otto Smik** (přeložen od 122.perutě)
- **303. (polská) stíhací peruť RAF** (*No 303 Fighter Squadron*), zřízená na letišti Northolt 1940 jako polská jednotka RAF, byla na začátku Bitvy o Anglii nejúspěšnější perutí RAF; z mnoha československých letců, kteří zde bojovali, byl nejznámější **Josef František**, který s počtem 17 jistých sestřelů německých letadel a jednoho pravděpodobného se stal nejlepším spojeneckým pilotem celé Bitvy o Británii^[8].
- **255. noční stíhací peruť RAF** (*No 255 Night Fighter Squadron*)
- **96. noční stíhací peruť RAF** (*No 96 Night Fighter Squadron*)
- **601. stíhací peruť RAF** (*No 601 Fighter Squadron*) známá také jako County of London. Po určitou dobu u ní sloužil **Jiří Maňák**
- **198. stíhací peruť RAF** (*No 198 Fighter Squadron*) sloužil u ní např. opět **Jiří Maňák**

Stručná rekapitulace

- Jenom v rámci svého působení v britském Královském letectvu vykonali čs. letci celkem **43 500** operačních letů
- Sestřelili nebo poškodili celkem **362** nepřátelských letounů, vykonali bezpočet zdařilých útoků na nepřátelskou železniční, silniční a lodní dopravu, stanoviště protiletadlového dělostřelectva, letištní zařízení a lehká opevnění.
- Bombardovací letci svrhli na nepřátelské cíle celkem **2 437 000** liber pum a **93 000** kusů zápalných pum a napadli několik desítek nepřátelských povrchových plavidel a ponorek, z nichž několik potopili.
- Druhou stranou téže mince však byly více než **padesátiprocentní** ztráty.

A co východ?

- Samozřejmým a logickým přáním československé exilové vojenské i politické reprezentace bylo zakončit svou bojovou cestu na území vlasti, kam se rychle blížila východní fronta.
- Proto byla počátkem roku 1944 odeslána z Velké Británie dvacetičlenná skupina československých stíhacích pilotů pod vedením **št. kpt. Františka Fajtla** na východní frontu. Vznikl z ní **1. československý stíhací letecký pluk**, který byl se skutečně fenomenálním úspěchem nasazen ve Slovenském národním povstání
- Po ústupu z něj začaly vznikat další jednotky – **2. stíhací pluk** a **3. bitevní pluk**, jehož jádro tvořili slovenští letci, kteří v roce 1944 přešli na druhou stranu. Tyto tři pluky v lednu 1945 utvořily vyšší svazek, **1. československou smíšenou leteckou divizi**, která byla od 14. dubna do 2. května 1945, tedy poslední dva týdny války, nasazena při bojových akcích v rámci osvobozování Ostravska, Opavska, Těšínska.
- Bylo provedeno celkem **1 490** operačních letů, nalétali **1 385** operačních hodin, dosáhli 31 vzdušných vítězství a na nepřitele svrhli 130 tun pum.
- Bohužel v dobách vlády jediné správné strany se 1. smíšená letecká divize stala oficiálně tím pravým zdrojem správných bojových tradic československého letectva bez ohledu na angažmá v RAF.
- A opět bohužel za poslední více než čtvrtstoletí, v dobách vlády mnoha správných stran a vlád byl ten pomyslný klacek uchopen za opačný konec.
- **Takže nezbyvá, než použít selský rozum.**

Byli tu přece i Slováci

- Neměli bychom zapomenout na jednu kategorii bývalých československých občanů, kteří bojovali na druhé straně, a to jsou Slováci. Ti totiž měli vlastní letectvo a zúčastnili se celé řady kampaní. Nejdřív bojů proti Maďarsku, proti Polsku, proti Sovětskému svazu a ve finále bojovali proti Američanům nad Slovenskem.
- To je kategorie letců, kterou bychom neměli pominout už jenom z toho důvodu, že gró československého letectva na východní frontě tvořili právě ti piloti, kteří přeletěli nebo se nějakým jiným způsobem dostali na druhou stranu.

Jeden za ostatní

K otázce nejúspěšnějšího esa:

Nejvíce sestřelů dosáhl **Ján Režňák** v řadách "**Letky 13**", tj. 13. (Slowakei) Staffel/Jagdgeschwader 52 na východní frontě. Má na svém kontě potvrzeno 32 sestřelů sovětských letadel (údaje se v jednotlivých publikacích někdy rozcházejí).

Před, při a po studené válce

- Koncem 2. sv. války bychom vlastně mohli s prezentací československého letectví končit, protože:
- o tom, co se odehrávalo v intervalu 1945/1989, v dosud nejdelší ucelené etapě vývoje letectví, přece slušný a korektní člověk nemluví a pokud byl navíc aktivním účastníkem, měl by se za to správně stydět. Tak zní současný oficiální názor. Nicméně většina z nás, kteří jsme v té době přiložili svoje polínko, tak nečiníme.
- No a v té nové, lepší době je v letectvu docela chaos, takže jeden aby se v tom orientoval ... Nicméně i na toto téma mám zhotovenou bezmála třiceti „slajdovou“ prezentaci.
- Na druhou stranu je faktem, že období 1945/2021 si pamatujeme nejvíc

Nikdo však nemůže jakýmkoli
„zavřihubným“ manévrem zastřít
tato fakta:

- Letecký průmysl byl, jaký byl a svým dosahem nejen finálních výrobců letadel, ale i subdodavatelů se dotýkal celého spektra leteckých aktivit
- Letecké vzdělávání a výzkum měl ve vojenské i civilní sféře úroveň, srovnatelnou s vyspělým světem
- Letecky se mohl každý Čechoslovák, který na to měl, dostat do všech světadílů s československým dopravcem
- Bojová hodnota a připravenost vojenského letectva byla v rámci koalice VS hodnocena tehdejším protivníkem (NATO) na druhé příčce pomyslné bedny hned za sovětským letectvem

Letecký průmysl v poválečném Československu dosáhl věhlasu, o němž se Česku už dlouho nesní a do budoucna ani snít nemůže (142 verzí všech nosných typů letadel)



Jak to bylo za ta léta s bojovým letectvem?

MiG-15 ... > 1000 ks v ČSR / ČR (také čsl. výroba)

MiG-21 ... 2. nejrozšířenější typ letounu (také čsl. výroba)

Su-7 ... nesmím zapomenout
na bombardéry



A co letecká doprava?
O už pěkných pár let
zašlé slávě ČSA hovoří
jedna kniha lépe, než bych
to dokázal já.



- Kniha **DÁLKOVKY** s podtitulem **Zlatá éra ČSA** zachycuje, jak vypovídá název, historii dálkových linek Československých aerolinií, a to od prvních letů na Kubu letadly Bristol 175 Britannia, až po ukončení dálkového provozu v roce 2009 s letadly Airbus 310.
- Autorem knihy je Miloš Kvapil, jeden z kapitánů ČSA, přičemž kniha je složena zejména ze vzpomínek pana Miroslava Kubrychta, navigátora stojícího u počátku dálkových linek, pana Oty Kolína, kapitána Airbusu 310 a z autorových vlastních vzpomínek.

V roce 2022 bude emitována kniha:
„Kam kráčíš, noho ČSA?“

Manipulátorů s dějinami už zase hodně.
Proto je žádoucí zavřít jim - ústa. Cílem
knihy bude uvést na pravou míru
debaty o tom, proč se z
konkurenceschopného leteckého
dopravce stal horší aeroklub.

Letecký sport – kapitola sama pro sebe

- Jmenovat úspěchy v poválečném leteckém sportu se rovná donášce dříví do lesa
- K vyjmenování slavných osobností všech druhů leteckého sportu by nestačila jedna velkoobsahová prezentace
- Důležité je, že do určité doby naši sportovci dosahovali skvělých výsledků na nejrůznějších létajících aparátech čsl. výroby.

Spektrum je široké



Od historie

**Zpět k současnosti.
ČsSL**

Vedle webu i Ksichto-kniha (F/B)
je údajně všemocná. Využíváme i ji.
Tak tedy:

ČsSL –
Český svaz letectví

www.svazletectvi.cz

www.cssl.cz



Veřejností již roky rezonuje bazální otázka:

Jakou právní souvislost má

SL ČR a ČsSL?

Odpověď zní ***Žádnou***

SL ČR – Svaz letců ČR (profesní sdružení pilotů) existoval pod několika pozměněnými názvy téměř od založení Československa s převážně smutnými konci historie:

✓ Poprvé jej zrušil **Hitler** – 1939 ... ilegální činnost

✓ Podruhé jej zrušil **Gottwald** – 1948

✓ Potřetí jej zrušil **Husák** – 1969

✓ Počtvrté se zrušil **Sám** – 2017.... skončil v soudní likvidaci z důvodu neschopnosti sanovat nesmyslné finanční pohledávky!!!

Poslední
dvě vedení
SL ČR
neúnosně
zadlužilo

Nazývejme věci a jevy pravými jmény

Kdyby nenastala zmíněná tíživá finanční situace, bylo by otázkou velice krátkého časového horizontu, kdy by SL ČR vymřel po meči. **To neznamená, že jednání posledních dvou vedení SL ČR je tím omluvitelné.** SL ČR byl profesní organizací pilotů. Jakékoli snahy o změnu pravidel hry v období poslední dekády jeho existence byly vedením svazu poměrně kategoricky eliminovány. **Svým programem svaz nedokázal oslovit mladou aviatickou generaci.**

Aktivní vojenští i civilní piloti posledních 20 let kladou otázku: „Co pro nás může svaz udělat?“ namísto otázky: „**Co my uděláme pro zachování a rozvoj svazu?**“

Co dodat?

ČsSL:

- je **nezávislým a dobrovolným zapsaným spolkem**, založeným v souladu se zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník §214, odst. 2.; **není nástupnickou organizací SL ČR**
- vede svoji činnost na území České republiky
- rozvíjí mezinárodní styky s obdobně zaměřenými organizacemi, pokud jejich činnost není v rozporu se zákony ČR.
- **má svoji symboliku** a hlásí se k **historickému odkazu** československého a českého letectví od roku 1918.
- statutárním zástupcem je **předseda pětičlenného Výboru svazu** ... *plk.v.v. Ing. Vašek Václav* - od 24.9.2020
- nejvyšším orgánem mezi sjezdy je **Grémium svazu**, složené z vedoucích činitelů jednotlivých ČPS

Členství ve Svazu:

Jsou účastny **právnícké subjekty**, které svojí profesí či zaměřením svých aktivit **byly nebo jsou spojeny s letectvím**, podaly **přihlášku do Svazu**, jejich **statut neodporuje stanovám Svazu** a souhlasí s jeho činností:

- Nazývají se **Členskými prvky svazu (ČPS)**. Do činnosti ČPS jsou zapojeni jeho jednotliví členové. Přijetím daného subjektu za ČPS se jeho členové stávají **členy ČsSL** a je jim, v souladu se **Stanovami, Organizačním řádem** a **Směrnicí o hospodaření** přidělen **členský průkaz**.
- **Žádost** o přijetí za ČPS podá konkrétní právnícký subjekt neformalizovanou žádostí (volný text) na kontaktní adresu **kteréhokoli člena Výboru svazu**.

Hlavní poslání ČsSL

Zajišťování mezigenerační sounáležitosti leteckých profesí, k nimž patří zejména spoluúčast na výchově mladé generace:

- k **vlastenectví** a k povědomí o nutnosti **obranyschopnosti** země jako jedné ze základních podmínek její nezávislosti a suverenity.
- v **polytechnických** a **leteckých** oborech, což je již více než čtvrt století vědomě devastováno
- K **pravdě** o historii (Remek, Pelčák apod.)

Neméně důležité principy

Svaz:

- Udržuje a koordinuje styk s ostatními společenskými organizacemi podobného zaměření, s orgány státní správy, s orgány vojenské správy a ostatních složek
- Řídí a realizuje jednání se zájmovými, výrobními a provozovatelskými organizacemi, které mají vztah k letectví, k jeho historii i současnosti na celostátní i mezinárodní úrovni.
- Podílí se na organizování celostátně významných událostí, v nichž je Svaz zainteresován

Svaz vyzývá svoje členské prvky, aby:

- v rámci svých regionálních kompetencí, vztahů a možností navazovaly kontakty s organizacemi ve svém okruhu působnosti, které vykazují náplň činnosti v oborech letectví
- směrovaly svůj vliv především na mladou generaci regionu s využitím svých lokálních podmínek, zkušeností a metod
- dávaly Výboru svazu doporučení k posouzení zájmu o členství v ČsSL ze strany zmíněných organizací

Jak to všechno začalo?

- Dne 12.6.2017 se 13 z.s. / zakladatelů (z celkem 27 odboček SL ČR) rozhoduje **o založení ČsSL** (hrozilo vakuum v odbornosti)
- Dnem 12.9.2017 je **svaz zapsán** do rejstříku jako plnohodnotná organizace
- Dne 27.3.2018 bylo podepsáno **memorandum** o spolupráci s **Odborem pro válečné veterány MO** jako základní předpoklad převzetí odpovědnosti za československou leteckou historii

Prozatím došlo k přijetí **dalších 5 ČPS:**

✓ Dne 19.1.2018:

- Časopis Flying Revue s.r.o. Praha

- Firma Aeroteam s.r.o. Vsetín

- Letecký klub gen. Janouška z.s. M.Boleslav

✓ Dne 7.8.2018 ... Klub historie letectví Jindřichův Hradec

✓ Dne 11.10.2021 ... Letecké muzeum Libořezy

Potenciální ČPS:

✓ OKA Flight Services

✓ Slet československých letadel z.s. Pardubice

✓ Sirius 2016-2027 ... QED Group a.s.

Další

vývoj

Členská základna

Oslavy 100. výročí vzniku 1918.....Československa.....2018

- Tvorba limitované série **Pamětní medaile ke 100. výročí vzniku československého letectví**
- Spoluúčast při akci **100 let – 100 čsl. letišť ... oblet 70 letišť v ČR a 30 letišť v SR**
- Realizace ankety **„Letecká osobnost století“**, **„Československé letadlo století“**... veřejné hlasování; vyhlášení výsledků 2.11.2018 v Leteckém muzeu v M. Boleslavi
- **Slavnostní shromáždění** ke **100. výročí** vzniku čsl. letectví ... 7.11.2018 – Praha DAP, Vítězné náměstí

Od roku 2018 dosud

- ☐ **2019:** - Kam se svazem? ... DUO ➡ Bezděkov u Žatce ... „Korea – Merkur“
- ☐ **2020:** - Jak se postavit ke kurvaviru?
 - Příprava 1. řádného sjezdu svazu po 3 letech existence
 - Jednání o Památníku v Dejvicích ➡ Galerie HMP
 - Realizace sjezdu 24.9.2020 v podmínkách omezení shromažďování
- ☐ **2021:** - Vyhodnocení prvního ročníku ankety „Muzejnický počín 2020“
 - Jednání s LOM Praha ... Memorandum o spolupráci
 - Účast na akcích, jež jsou perspektivní pro rozšíření členské základny
 - Podpora akcí typu ...
 - příměstské tábory letecké mládeže Plasy
 - slet čsl. letadel Vyškov ... 2021 – 8. ročník
 - Anketa Junior pilot klub
 - IDET Brno apod.
 - Účast na kongresu projektu SIRIUS – Kosmow
 - Konkrétní pomoc po tornádu na jižní Moravě a na Lounsku

Od r. 2017 ... participace při organizaci Pietních aktů u Památníků
letcům 2. sv. války po celé ČR

Průběžná **popularizace** činnosti ČPS, svazu jako celku, ale i nečlenských
leteckých aktivit na **webu** svazu a ve **FR**

**První letošní aktivum
v oblasti rozšíření
členské základny**

❖ Dne 12.6.2021 se konalo první letošní jednání Grémia svazu v J. Hradci ... vyhodnocení Muzejnického počínu za r. 2020

❖ Muzeum Libořezy se umístilo na 2. místě

❖ Hned na tomto jednání ředitel muzea požádal o členství ve svazu

❖ Dne 11.10.2021 se Muzeum stalo ČPS

Slet Československých Letadel



OFICIÁLNÍ WEBOVÉ STRÁNKY



Potenciální ČPS (členský prvek svazu)
Aktivita převážně mladých
lidí, kteří přirozeně
projevují **vlastenectví**
a **hrdost** na úroveň
čsl. leteckého průmyslu


2




Ročník	Letiště	Letounů	Skupina	Účastníků
2013	LKJH	11	9	40
2014	LKTA	48	27	380
2015	LKVM	56	28	510
2016	LKJC	75	29	530
2017	LKJA	63	29	445
2018	LZTR	87	23	1250
2019	LKMB	65	25	850
2020	LKJI	62	20	240
2021	LKVY	91	18	950



Kristýna Hypšová
Ekonomika
✉ hypsova@scsl.cz
☎ +420 608 269 466




Tomáš Jirmus
Letový velitel & stojánka
✉ jirmus@scsl.cz
☎ +420 724 257 769




Michal Masar
Předseda & hlavní organizátor
✉ masar@scsl.cz
☎ +420 607 279 155



Radek Fatka
Vztah s veřejností & marketing
✉ fatka@scsl.cz
☎ +420 728 299 786



Hana Babčanová
Soutěže & VIP hosté
✉ babcanova@scsl.cz
☎ +420 724 672 377



Kateřina



<https://youtu.be/8RZAJH9-Veo>

3

Isolation experiment **SIRIUS-21** kicks off in Moscow

Dne 4. listopadu 2021 v 15:00 moskevského času, byl v Institutu Bio-Medicínských Problémů v Moskvě zahájen start mezinárodního vesmírného izolačního experimentu SIRIUS-21. zapojeno **17** vědeckých týmů z **11** zemí světa. **Český tým**, pod vedením plk. v. v. **Kateřiny Bernardové-Shelly**, přispívá originálním know-how v podobě autorsky vlastních dotazníků a unikátní Bahbouhovy metody sociomapování. **Hlavními garanty** jsou **Institut biomedicínských problémů Akademie věd Ruské federace** a americký **Výzkum lidských zdrojů NASA**.

Posádku simulované **240** denní kosmické mise, která proběhne v experimentálním komplexu **NEK** (Nazemnyj Experimentalnyj Komplex)

tvoří:

Oleg Blinov (Rusko) – velitel posádky;

Victoria Kirichenko (Rusko) palubní lékař posádky;

Ashley Kowalski (USA) – výzkumnice;

William Brown (USA) – výzkumník;

Saleh Omar al Ameri (SAE) – výzkumník;

Jekaterina Karyakina (Rusko) – výzkumnice.



Přelet nad Marsem. Počítačová animace přeletu nad Marsem. V animaci budou použity skutečné záběry ze sond NASA. Nejvyšší sopka Olympus Mons je třikrát vyšší než Mont Everest. Před koncem animace jsou fascinující záběry na kaňon Valles Marineris. Jde o strukturu táhnoucí se více než 4 000 km napříč rudou planetou

NEK

model

Simulátor
povrchu Marsu

Pracovní modul EU-250

- tělocvična
- laboratoř
- skladiště
- sauna a WC

Lékařský modul
EU-100

- obyvatelné kajuty
- kuchyň, společ.
místnost
- pracovní místnost



Simulátor
přistávacího
modulu EU-50

Obytný modul
EU-150

- 6 kajut pro posádku
- společenská místnost
- řídicí pult
- kuchyňka
- WC

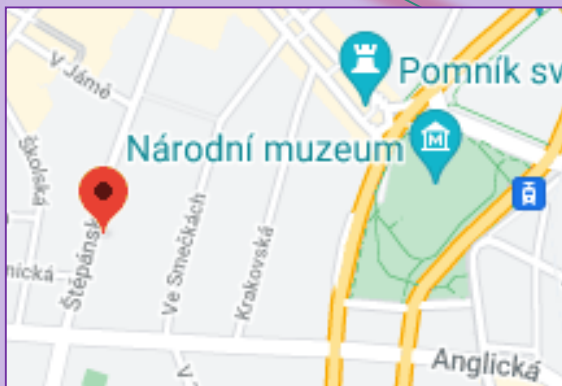
NEK
realita



Potenciální ČPS



QED GROUP a.s. je tým vysoce kvalifikovaných nadšenců v oblasti aplikované psychologie a behaviorální ekonomie. Firmám i jednotlivcům přináší inovativní přístupy a metody v oblasti osobního, týmového a organizačního rozvoje. Nabízí spolupráci a pomoc v rámci Českého svazu letectví.





12 LISTOPAD
Vojenská lázeňská léčebna Jeseník

PÁTEK

4

IMZ 2021 – Instrukčně-
metodické zaměstnání

OKA FS





**Od 17.1.2022 nový členský
prvek svazu**



**Principy
leteckého
Výcviku
typické pro
OKA FS -
Body 1 a 4**

1
Dril =
málo
demokracie

2
Demokracie =
anarchie

3
Anarchie =
blízko k průseru

4
Zpátky k
bezpečnosti =
méně demokracie,
více drilu

S kým svaz nejvíce kooperuje?

- Slovenský letecký svaz
- Ministerstvo obrany
- Úřad pro civilní letectví
- Řízení letového provozu
- Letiště Praha

- Firma Triga s.r.o.
- Sdružení ... Aviatická Pout' Jana Kašpara
- LOM Praha
- Aeroklub ČR
- Muzea s leteckou tematikou

**Hlavně,
ať se kouří
z hlavně**

**Děkuji
za
pozornost**

Václav Vašek

