

Zbyněk Čeřovský

Martin Čížek

Katastrofy československého
vojenského letectva v letech
1918–1939

Zlomená křídla
meziválečného
ČESKOSLOVENSKA

ISBN 978-80-11-03636-2

Zbyněk Čeřovský
Martin Čížek

Zlomená křídla
meziválečného
ČESKOSLOVENSKA



Zbyněk Čeřovský
Martin Čížek

ŽDÁR NAD SÁZAVOU
2023



Zlomená křídla *meziválečného* ČESKOSLOVENSKA

**Katastrofy
československého
vojenského letectva
v letech 1918 – 1939**

Copyright © 2023 by Zbyněk Čerovský – Martin Čížek
Illustrations © 2023 by Martin Čížek
Cover © 2023 by Michal Dočkal
Czech edition © 2023 by Martin Čížek
All rights reserved

ISBN 978-80-11-03636-2

*Tato kniha je věnována všem letcům československého vojenského letectva,
kteří zahynuli při výkonu své služby.*

Redakční poznámka:

Názvy v knize citovaných dokumentů byly ponechány v původní, tedy nekorigované podobě, včetně gramatických chyb a překlepů.

Obsah

Úvod	11
Označování a zbarvení vojenských letadel	13
1918	19
1919	21
1920	29
1921	33
1922	39
1923	45
1924	55
1925	71
1926	87
1927	107
1928	119
1929	141
1930	153
1931	175
1932	197
1933	219
1934	237
1935	253
1936	265
1937	273
1938	305
1939	355
Závěr	357
Seznam obětí při katastrofách vojenských letadel v letech 1918–1939	359
Seznam použitých zdrojů	373





Úvod

Cílem knihy je představit pokud možno co nejucelenější přehled o leteckých katastrofách československých vojenských letadel v letech 1918–1939. Tematicky začíná po vyhlášení samostatného československého státu 28. října 1918 a končí odtržením Slovenska 14. března a okupací zbytku Čech a Moravy 15. března 1939. Zařazeny jsou katastrofy vojenských letadel, případně i civilních letadel, jejichž osádku tvořili aktivní vojenští letci. Nejsou tedy zařazeny katastrofy letadel civilních letců, ani v záloze, pokud nebyli aktivováni v rámci vojenského cvičení nebo doškolovacího výcviku. Naopak přidali jsme i několik katastrof cizích vojenských letadel na území Československa, ke kterým se podařilo získat informace. Nejsou uvedeny katastrofy německých letadel na území odstoupeném Německu po 30. září 1938.

Protože pojem letecká katastrofa se během let vyvíjel a různě vykládal, pro účely této knihy ji chápeme dle v současnosti platné definice, která ji označuje za leteckou mimořádnou událost, při níž došlo k usmrcení osádky nebo cestujících, nebo k těžkým zraněním, jejichž přímým následkem je úmrtí osob. Patří sem i lidé usmrcení na zemi činnostmi letadel. Vztahuje se na veškerý letecký provoz při obsluze letadla na zemi a během všech fází letu, od zahájení poježdění před vzletem po dokončení přistání.

Hlavním zdrojem při zpracování této knihy byly dokumenty poskytnuté Vojenským ústředním archivem Praha. Bohužel v prvních dvou letech existence československého letectva se nepořizovaly zápisy z vyšetřování leteckých havárií, ani katastrof. Řádné vyšetřování ani nemuselo proběhnout. Pouze velitel jednotky ohlásil, že k události došlo. Protokoly výpovědí svědků těchto událostí se sepisovaly až v roce 1925...

Obecně platí, že kvalita dokumentů ve velké míře závisí na zručnosti zapisovatele a jeho rukopisu. Mnoho těchto záznamů má vážné vady, které spočívají v chybějících nebo chybných údajích o pilotech nebo osádkách. Často nejsou uvedena křestní jména, příjmení jsou někdy zkomolena (v různých dokumentech ke stejné události se liší). Velký vliv na podobu křestních jmen má také mateřský jazyk zapisovatele (čeština nebo slovenština). Nebyl brán zřetel na národnost členů osádky letounu, ale rozhodujícím faktorem byl jazyk, ve kterém byl protokol sepsán. Správnost jmen jsme se snažili ověřovat pomocí věstníků MNO

a kvalifikačních/kmenových listů. Taktéž se někdy objevují rozpory v času události, v několika případech i ve dnech. Pro ověření správnosti jmen, případně dat narození a úmrtí, jsme také využili pomníky a hroby některých obětí katastrof.¹ Nejednotnost je zjevná rovněž u typového označení letadel, kdy se stejná verze vyskytuje v několika různých variantách, i v rámci jednoho dokumentu. Proto jsme zařadili kapitolu, která se snaží vysvětlit problematiku označování letadel.

Popisované katastrofy jsme se snažili ověřovat i z jiných zdrojů a také porovnávat s výsledky bádání dalších autorů, které uvádíme v poznámkách pod čarou u jednotlivých katastrof a v seznamu použitých zdrojů. Existují velmi známé katastrofy, jako například Štefánikova nebo Malkovského, které jsou popisovány ve velkém množství článků a knih, ani se nám určitě všechny do rukou nedostaly, a nemohou být proto ani uvedeny všechny. Avšak k výrazné většině samostatné články nevznikly. O několika katastrofách jsme našli pouze informace v denním tisku, zachovaném parte, nebo zápisu v kronice pluku nebo leteckého učiliště, ale z VHA jsme k nim vyšetřovací protokoly, bohužel, nezískali.

Pro přehled nejen leteckých katastrof jsou užitečné tabulky *Letecké nehody vojenských strojů České a Československé republiky*,² které jsme využili téměř u všech popisovaných událostí, a protože by se zde tedy opakoval stejný, poměrně dlouhý odkaz, tak jej uvádíme na tomto místě a v poznámkách pod čarou neopakujeme.

Pokud by někdo ze čtenářů mohl doplnit nebo poopravit skutečnosti v této knize uvedené, budeme rádi. Lze nás kontaktovat na knihymc@seznam.cz.

Popis letecké katastrofy je vždy problematický. Viníci byli často zároveň oběťmi a bránit se nemohou. Naším cílem není nikoho soudit ani obhajovat. Chceme připomenout letce a další lidi, kteří zahynuli při katastrofách vojenských letadel v meziválečném Československu.

¹ *Pomníky letců*. <https://www.pomnikyletcu.cz> (přístup 1. 10. 2022); *Spolek pro vojenská pietní místa*. <https://www.vets.cz> (přístup 1. 10. 2022). Uváděn je vždy poslední přístup před odesláním textu na korektury.

² *Letecké nehody vojenských strojů České a Československé republiky*. https://cs.wikipedia.org/wiki/Letecké_nehody_vojenských_strojů_České_a_Československé_republiky (přístup 1. 10. 2022).



Označování a zbarvení vojenských letadel

V úvodu jsme zmínili úskalí dobových dokumentů v podobě různých stylů zápisu označení letadel, zároveň podobné nesrovnalosti se vyskytují i v označování příslušnosti k jednotce na boku trupu, zbarvení a výsostného označení. V době meziválečného Československa se několikrát předpisy měnily. Současně se vznikem letectva se vytvářela a postupně ustalovala odborná letecká terminologie, která se od současné, používané v této knize, především v počátečním období mnohdy lišila.

Podoba psaní typového označení československých vojenských letadel nebyla po celou první republiku jednotná. Nemluvě o chaosu z počátků budování letectva, kdy převažovaly zvyklosti označování letadel z dob rakousko-uherského letectva, které ovlivnily i následně přijatý způsob označení jednotlivých letadel. Také se projevila praxe francouzských důstojníků a systém označování dodané francouzské letecké techniky.

Letouny po rakousko-uherském letectvu nesly původní číselné kombinace vycházející z výrobní série a kusového čísla. U letadel dodaných z Francie se používalo kusové číslo, které bylo společně s typovým uvedeno na SOP. Častou součástí označení letounu byl typ a výkon motoru. V roce 1921 MNO zavedlo zkratky pro jednotlivé zahraniční typy. Pro čs. původu měly přiřazeny dvoupísmenné kombinace: Šm – Šmolík, Ae – Aero, Av – Avia. O dva roky později byly položeny základy vojenského označení leteckých továren abecedním kódem. Seznam se průběžně doplňoval podle nově vznikajících výrobců. Výjimkou byly licenčně vyráběné typy, které dostaly jinou zkratku, například pro letadla firmy Fokker to bylo písmeno „F“ a pro Bloch písmena „MB“. A zároveň zde vznikla výjimka, kdy zakoupené původní Tupolevy SB i jejich licenční kopie nesly označení „B.71“. Další rozdílly panovaly v označení výrobcem (například Avia zprvu používala „BH“, později „Av“) a armádou (pro typy továrny Avia bylo určeno písmeno „B“).

Kódy dle výrobce používané vojenským letectvem:

- A Aero
- B Avia

Be Beneš-Mráz
D Škoda (licenční Dewoitine)
E ČKD-Praga
F Fokker (stroje zakoupené u výrobce i licenčně vyrobené v ČSR)
MB Bloch (prototyp zakoupený u výrobce i licenčně vyrobené stroje v ČSR)
Š Letov (Vojenská továrna na letadla)
T Tatra
Z Zlín

Také se měla v dokumentech uvádět výrobní čísla jednotlivých letadel. U některých typů došlo k přiřazení písmena za zkratkou výrobce pro označení podverze – při použití jiného motoru (A.101/Ab.101) – nebo pro určení použití typu, například noční verze (Bn.534), školní (Bš.21) atp. Avšak nebyl jednotný způsob zápisu označení typu v oficiálních dokumentech vojenských jednotek ani ministerstva národní obrany. Pouze byla stanovena písmena (zkratky) označující výrobce a typové číselné označení. Proto je možné se setkat v oficiální korespondenci, rozkazech atd. s mnoha různými podobami zápisu, například:

B.534.88	B - 534-88	B 534.88
B.534-88	B - 534.88	B 534 88
B534.88	B - 534 - 88	B-534.88
B534-88	B 534-88	B-534-88
B534 - 88		

Nežřídko se stalo, že se střídaly různé podoby označení stroje i v jednom dokumentu. U starších typů se dokonce vyskytuje typové označení římskými čísly, např. Š-XX.

Z důvodu utajení vydalo 28. června 1938 MNO výnos č. j. 36 437 Dův.-III/3, ve kterém nařizovalo uvádět označení výrobce a typu a sériové číslo na místech nesnadno pozorovatelných, například na vnitřní straně vstupních dvířek, u jednotlivých součástí tak, aby po smontování nebyla viditelná, případně pouze drobným písmem na nenápadném místě.

Tímto výnosem byl také zaveden způsob psaní výrobce, typu a sériového čísla; po zkratce výrobce a za typovým číslem měla následovat tečka. Přes toto nařízení se dále v úředních dokumentech objevovaly různé způsoby psaní typového označení.

Abý nedocházelo k matení čtenáře, je ve vlastním textu používáno typové označení a sériové číslo dle tohoto pozdního výnosu. Představu o různých podobách uvádění jednotlivých letadel si může čtenář udělat podle názvů dokumentů uvedených v poznámkách pod čarou, které jsou ponechány beze změn.

Další způsob označení vojenských letadel souvisel s reorganizací leteckých oblastí na letecké pluky (LP). K 1. září 1920 vznikly LP 1 a 3, k 3. prosinci 1920 LP 2. Původní setniny se přejmenovaly na letecké rotý a od roku 1924 na letky. Od roku 1929 vznikaly další pluky, k 1. září 1929 zahájilo činnost velitelství LP 4, 15. září 1929 byl zřízen LP 6 a 1. října 1931 LP 5. Tabulkově měly tři letky tvořit peruť a tři až čtyři perutě pluk. Samozřejmě realita v praxi se lišila. Letky se číslovaly průběžně bez ohledu na příslušnost k pluku. Pro pozorovací byla určena čísla 1–30, pro stíhací 31–50, pro těžké stíhací 51–60 (tyto letky byly do roku 1934 zrušeny a čísla přešla pod stíhací), zvědné 61–70, lehké bombardovací 71–80 a těžké bombardovací 81–90.¹ Od 1. září 1934 do 1. září 1937 existovala noční 91. letka, následně přeznačená na 11. V roce 1938 se objevila i čísla vyšší než sto, která nesly kurýrní letky. Všechna čísla nebyla využita, v době mobilizace v září 1938 mělo československé letectvo 66 letek.

Zpočátku letadla nenesla plukovní označení, ani podřízené jednotky, pouze poměrně velké typové označení a výrobní číslo (vycházelo z praxe z dob Rakouska-Uherska), na některých strojích se pro jejich rychlejší identifikaci objevila i velká čísla, podobná závodním. Od 1. ledna 1924 označení na obou bocích trupu tvořil plukovní znak, v roce 1929 přibyl kód (písmeno) letky a číslo stroje v rámci letky. Zároveň došlo ke změně barevného provedení plukovních znaků z černobílých na modrobílé a červenobílé. Přesné rozměry a provedení měly určeny plukovní znaky. Podoby písmen a čísel se lišily: záleželo na použitých šablonách a jejich tvůrcích. Pevně bylo dáno pořadí jednotlivých částí označení: ve směru letu (nejblíže k přídí) se nacházel znak pluku, následovalo písmeno letky a číslo stroje v rámci letky. Proto se na levé straně trupu kombinace písmene a čísla jevila například jako „A4“, na pravé jako „4A“. Avšak také zde docházelo k výjimkám, ať již vědomým, nebo z nedbalosti. Letecké učiliště mělo přiřazeno písmeno „C“, někdy byl namalován místo plukovního znaku jen bílý obdélník, a zkušební letecký ústav písmeno „S“. Názvy obou institucí se průběžně měnily. K 1. květnu 1922 vznikl „Vojenský vzduchoplavecký studijní ústav“ (VVSÚ), 1. prosince 1923 byl přejmenován na „Vojenský letecký ústav studijní“ (VLÚS) a od 1. ledna 1933 na „Vojenský technický a letecký ústav“ (VTLÚ). K 1. březnu 1922 vzniklo Československé učiliště pro vzduchoplaectvo, po změně terminologie od 23. listopadu 1923 Učiliště pro letectvo, přejmenované od 1. října 1928 na Vojenské letecké učiliště.

Podle rozkazu z 22. srpna 1938 byly na letadlech zamalovány plukovní znaky. U některých letek došlo k odstranění i písmen a čísel na trupu a byly nahrazeny geometrickými obrazci různých barev.

¹ Pozorovací letky zajišťovaly blízký letecký průzkum, zvědné dálkový letecký průzkum.

Jelikož se jednotlivé letouny různě přesunovaly mezi letkami, pluky, sklady a opravarnami, docházelo často ke změnám plukovních znaků a kódových označení na trupu. Jeden letoun tak za svoji kariéru mohl mít několik těchto kódů a zároveň několik různých letadel mohlo mít stejný kód. Problémem je, že v drtivé většině dokumentů se uvádí pouze typ a výrobní číslo, ne kódové označení. Plukovní znak a letka se dají podle příslušnosti přiřadit na základě dokumentů jednoduše, pokud se nejednalo o dočasnou zápůjčku, kdy se kódové označení nezměnilo. Avšak jednoznačné určení čísla v rámci letky je většinou možné pouze



Avia B.534.165 (s označením D5) při nehodě v roce 1937, kdy sloužila u 42. letky Leteckého pluku 4...

pomocí fotografie. A je jisté pouze pro dobu pořízení této fotografie, protože následně mohlo být letadlo předáno jiné letce, uskladněno, nebo poškozeno a posláno na opravu...

Zároveň stejnou kombinaci písmena označující příslušnost k jednotce a čísla v jejím rámci mohla nést v různých obdobích různá letadla. Příkladem mohou být Avia B.9.7, zničená při katastrofě 10. července 1929, a Avia Ba.33.26, zničená 2. června 1935, které obě nesly kódové označení c145.

Pro doplnění ještě vývoj čs. výsostného označení a kamufláží. V listopadu 1918 se používala kokarda: vnitřní kruh modrý, středový červený a vnější bílý. Umístěna byla z obou stran na SOP a křídlech shora a zespodu. Od 27. listopadu 1918 se novým výsostným označením staly tři šikmé pruhy v rozích křídel a SOP v pořadí od okraje: bílá, modrá a červená. Avšak již v průběhu roku 1919 se začala zavádět nová kokarda se změněným pořadím barev, od středu: bílá, modrá a červená, která se používala až do 27. prosince 1921. Také se různě upravovaly pozice kokard na nosných plochách. U jednotlivých strojů zůstávalo původní výsostné označení i po změně nařízení, většinou do doby přesunutí do dílen z důvodu oprav. Ke sjednocení došlo až po 27. prosinci 1921, kdy bylo zavedeno výsostné označení ve tvaru praporu umístěné na šesti pozicích (čtyři na nosných plochách a dvě na SOP). Samozřejmě nějaký čas zabralo, než došlo k jejich aplikaci. Tento styl vydržel do prosince 1926, kdy bylo zavedeno poslední provedení výsostného označení, kruhového „výřezu vlajky“. Používaný je dodnes, i když se měnila barva vnějšího okruží. Taktéž se nacházelo na šesti místech, na křídlech s červenou barvou směřující k trupu.



... a s označením G5 po katastrofě u 46. letky téhož pluku ze 14. května 1938 (vha)

Po vzniku letectva nesla letadla kamufláž, v jaké byla získána. Ani pro první letouny vyrobené v Československu neexistoval předpis a jejich zbarvení záleželo na uvážení výrobce. Tento stav trval do roku 1921, kdy MNO vypracovalo první předpis jednotného vzoru zbarvení vojenských letadel. Na horních plochách jej tvořily nepravidelné pásy v pořadí barev: zemité hnědá, okr a zelená. Spodní plochy byly natřeny hliníkovým bronzem. Stroje pro létání v noci nesly temně hnědé až černé zbarvení. Letadla vyrobená přímo pro VLU zůstala v barvě materiálu (plátno, dřevo) natřeného celonem. Převzatá od bojových útvarů si ponechala původní zbarvení. V průběhu roku 1926 vydalo MNO několik nařízení ke zjednodušení kamufláže pro letouny bojových letek, která se zavedla od 1. ledna 1927. Na horních plochách ji tvořila khaki a na spodních hliníková barva. Pro noční letadla bylo určeno celohnědé zbarvení. Výjimkou byly Škody D.1 dodávané v barvě duralu a později světle šedé sovětské Tupolevy SB/B.71. Starší stroje byly přetírány postupně, většinou během generálních oprav. Pro školní a cvičná letadla platil výnos MNO z 1. února 1927, který pro stroje s dřevěným potahem trupu určoval nátěr celonovým lakem této části, křídla, SOP a VOP hliníkovou barvou; stroje s trupem potaženým plátnem nesly hliníkový nátěr na všech plochách. Celostříbrné zbarvení postupně převládalo. V roce 1938 byl na MNO a VTLÚ vypracován nový typ kamufláže tvořený nepravidelnými poli tmavě zelené, tmavě hnědé a okrové barvy na horních plochách a světle šedými spodními plochami. Uplatněn byl pouze na B.71, prototypu B.35.1 a dodatečně na Š.50.1.²

Avšak jako všude jinde i zde platí, že předpisy jsou od toho, aby se porušovaly... Proto pro výběr strojů vhodných pro vyhotovení barevných kreseb byla rozhodující kvalita fotek zachycujících daný stroj, případně, co z něj zbylo.

² Podrobněji k problematice organizace meziválečného čs. letectva např.: Fidler, J. – Sluka, V., *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920–1938*, Praha 2006; Krumbach, J., *Československá křídla. Letectví a kosmonautika* 1–26/1975, 1–26/1976, 1–16/1977; kol.: *Vojenské dějiny Československa 3. díl*. Praha 1987; Rajlich, J. – Sehnal, J., *Československé letectvo 1918–1924*. Kolín 1992; Rajlich, J. – Sehnal, J., *Vzduch je naše moře*. Praha 1993.

4. listopad

S končící první světovou válkou se snažili někteří letci rakousko-uherského letectva dostat domů rychleji, pomocí letadel. Mnoho z nich na území nově vznikajícího Československa havarovalo. Patřili k nim také svobodník Karel Svátek a četař Josef Denk, oba kmenově příslušní k Pěšímu pluku 75, kteří využili chaosu po zhroucení italské fronty a uletěli na neznámém typu letadla z letiště Thalerhof u Štýrského Hradce. Pravděpodobně patřil *Flek 3*. Letci nebyli příslušníky československého letectva. Není jisté, kdo stroj pilotoval. V mlze nad jihem Moravy ztratili orientaci a chtěli nouzově přistát na poli, avšak letoun kolem 16. hodiny zachytil o stromy u Zblovic, okres Znojmo, a v lese vytvořil několikametrový průsek. Karel Svátek (* 23. září 1895) zahynul a byl 7. listopadu pohřben v Bítově. Josef Denk byl s těžkými zraněními převezen do nemocnice v Moravských Budějovicích.³

10. listopad

Prvním příslušníkem nově vznikajícího československého letectva, který při letecké katastrofě přišel o život, se stal nadrotmistr Václav Antoš (* 9. června 1890), který se zúčastnil obsazení chebského letiště. Antoš obdržel rozkaz přeletět s jedním letadlem do Prahy. Vzlétl dopoledne, ale v zatáčce nad Chebem ztratil rychlost a havaroval u nádraží. Antoš po převozu do nemocnice téhož dne ve 14 hodin zraněním podlehl. Ostatky byly převezeny do Prahy a 16. listopadu pohřbeny na Olšanském hřbitově. Druhý člen osádky vyvázl se zraněními. Toto jsou informace, na kterých se většina zdrojů v podstatě shoduje. Větší problém nastává s určením typu letadla a jménem druhého letce. Hlášení byla sepsána s větším odstupem času: Deník Leteckého sboru v srpnu 1919 a výpovědi svědků dokonce až na jaře 1925.

U typu letadla se objevují dvě informace. Rotmistr Vojtěch Svozil uvádí „Öffag typ 52“ a nejkonkrétnější je rotmistr František Šafránek: Oeffag 52.78, který se v literatuře objevuje nejčastěji. Pokud se jednalo o tento konkrétní stroj, nebyl

³ Kaše, J., Přílety chtěné i nechtěné. *Letectví a kosmonautika Specál* 6/2005, s. 19; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947*. Cheb 2020, s. 112.

při katastrofě zcela zničen a musel být následně opraven, nebo jeho části použity ke kompletaci letadla se stejným číslem, protože v roce 1921 se účastnil letecké soutěže v Praze a v letech 1920 a 1923 jsou u něj zaznamenány dvě nehody. Naopak rotmistr Ladislav Goldšmied a Jaroslav Machulka letoun identifikují jako „Brandenburg“ s motorem 100 HP, bez udání konkrétního sériového čísla. Goldšmied navíc uvádí, že se jednalo o zalétávání, Machulka o přelet do Prahy. Oba se shodují na možné sabotáži. Je nutné mít na mysli, že oba vypovídali s více než šestiletým odstupem.

Jméno druhého letce je uváděno různě: Gustav Franc, Jan (Hans) Franc nebo Franz. Podle Jiřího Rajlichy se nejpravděpodobněji jednalo o Gustava Franze (* 15. prosince 1893), případně Hanse Franzla, o němž chybí podrobnější údaje, pouze, že byl v březnu 1918 odeslán k pilotnímu výcviku.⁴



Václav Antoš (VHA)

⁴ *Deník od 28. 10. 1918 do 14. 8. 1919 dodatečně sepsaný dle dův. rozkazu č. 25 ze 17. 8. 1919.* VÚA-VHA Praha; *Hlášení rtm. pil. let. Svozil Vojtěch.* VÚA-VHA Praha; *Protokol sepsaný rtm. pil. let. Goldšmiedem Ladislavem.* VÚA-VHA Praha; *Protokol sepsaný s Jaroslavem Machulkou.* VÚA-VHA Praha; *Přehled škody letadla 52.78 Öffag.* VÚA-VHA Praha; Kaše, J., Akce Cheb a Planá. *Letectví a kosmonautika Speciál* 6/2005, s. 26–32; Matějček, L., *Chebská křídla.* Cheb 2006, s. 24; Rajlich, J., *Příslušníci rakousko-uherského letectva z českých zemí* (disertační práce). <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/97565> (přístup 25. 3. 2022), s. 104; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947.* Cheb 2020, s. 112–115; Rajlich, J. – Sehnal, J., *Československé letectvo 1918–1924.* Kolín 1993, s. 26.



1919

4. květen

V neděli 4. května došlo k nejznámější letecké katastrofě meziválečného Československa, při které zahynul ministr války Milan Rastislav Štefánik (* 21. července 1880). Byla mnohokrát popsána a vznikla kolem ní i řada konspiračních teorií. Protože došlo ke smrti významné osoby, proběhlo na rozdíl od ostatních leteckých havárií v tomto období vyšetřování možných příčin, které k ní vedly. Oproti dnešním standardům vše proběhlo rychle. Vyšetřovací komise pod vedením kapitána Federica Zapelloniho, který byl jedním z nejlepších pilotů Ca.33, přiletěla z Vídně do Bratislavy 5. května a následující den po návratu do Vídně vypracovala posudek.

V 8.07 vzlétl z letiště Campoformido u Udine Caproni Ca.33 (11495), někdy též podle celkového výkonu motoru uváděn jako Caproni 450. Cílem byla vytyčená přistávací plocha Vajnory u Bratislavy. Osádku, která měla dostatek zkušeností s pilotováním tohoto typu letadla, tvořili kapitán Mancinelli Scotti, četař Umberto Merlini a mechanik vojín Gabriele Aggiusti. Jako cestující na místě pozorovatele se nacházel M. R. Štefánik, který si měl během letu vyměnit místo s druhým pilotem Merlinim. Nad Bratislavou se letoun objevil kolem 11.15 za slunečného počasí, provedl několik okruhů a zamířil k Vajnorům, kde byla podle předchozí dohody připravena plocha pro přistání, včetně zapálení ohně, aby podle kouře mohli piloti určit směr větru. Při přiblížení na přistání se přibližně v 80 metrech náhle sklonila před, letadlo začalo střemhlav padat, dokonce se částečně přetočilo a po nárazu do země dopadlo podvozkem vzhůru. Trosky začaly hořet, avšak díky malému množství zbývajícího paliva neshořely celé.



Milan Rastislav Štefánik



Místo katastrofy (vHA)

Italská vyšetřovací komise uvedla dvě nejpravděpodobnější příčiny katastrofy. Podle první měl M. R. Štefánik vzhledem ke svým zdravotním problémům těsně před přistáním omdlít a svým tělem nalehnout na řídicí páku, čímž převedl stroj do prudkého klesání, které pro malou výšku nebylo možné vybrat. Důkazem



Zadní část trosk Ca.33 (vHA)



Pohřební průvod v Bratislavě 10. května 1919 (VHA)

mělo být rozmístění těl, kdy se Štefánikovo nacházelo vedle Scottiho. Druhá vycházela ze zápisu, který se našel v kapse mechanika, že během letu došlo k odtržení drátu antény radiostanice, který se namotal blízko kladky výškovky a při přistávacím manévru se posunul a výškovku zablokoval. Nadřízený kapitána Za-



Štefánikova mohyla na Bradle



Pomník na místě
katastrofy

pelloniho, major Francesco Vece, který tyto původní vývody spolupodepisoval, avšak na místě se na vyšetřování nepodílel, uvedl v další zprávě ze 13. května, že je pravděpodobnější první varianta.

Protože se ihned po katastrofě začaly šířit různé fámy a konspirace, provedly s několikaletým odstupem československé orgány vlastní šetření a pořizovaly výpovědi svědků. Z nich jako další možná příčina se objevil náhlý silný poryv větru.

Pohřeb všech zahynulých letců se uskutečnil 10. května v Bratislavě a těla byla 11. května uložena na Bradle mezi Brezovou pod Bradlom a Košariskami, rodišti M. R. Štefánika. Na Bradle vznikla provizorní mohyla, v roce 1924 zde byl položen základní kámen památníku navrženého architektem Dušanem Jurkovičem, dokončeného v září 1928. Další připomínkou je pomník na místě katastrofy, první nechal v roce 1921 postavit generál Josef Šnejdárek a v roce 1923 byl podle Jurkovičova návrhu postaven památník ve tvaru pyramidy.¹

5. červenec

Pilot poručík Guglien Haas (uváděn též Haass) z italské vojenské mise se rozhodl v Praze předvést letadlo SAV 10 (pravděpodobně č. 12868) a při exhibici podle-
tět pod Vyšehradem železniční most přes Vltavu. Jeho let natáčel Jindra Brichta, s nímž se na loďce nacházel poříční Vojtěch Orasský a Američan James B. Mc-
Creary (* 9. září 1893), vedoucí filmového oddělení YMCA a tajemník americké

¹ Ďurica, M. S., *Milan Rastislav Štefánik vo svetle talianskych dokumentov*. Bratislava 1998; *Mohyla Milana Rastislava Štefánika*. https://cs.wikipedia.org/wiki/Mohyla_Milana_Rastislava_Stefánika (přístup 28. 3. 2022); Rajlich, J. – Sehnal, J., *Vzduch je naše moře*. Praha 1993, s. 49, 50; Steklý, K. – Buffa, J., *Letec Štefánik a Caproni*. Bratislava 2020, s. 41–66; Štefánikův hrob na Bradle. *Letec* 4/1929, s. 217–219; zprávy v *Lidových novinách*, *Moravských novinách* a *Pozor* z 5. května 1919.



James B. McCreary



Osazenstvo loďky

mise. Haas letěl těsně nad hladinou, v 8.30 proletěl prostředním obloukem, nestihl nabrat výšku a vrtule zasáhla Jamese B. McCrearyho do hlavy a kameru. Brichta a Orasský stačili včas uhnout. Letadlo havarovalo do řeky a pilot utrpěl lehké zranění v obličeji. Ze břehu let natáčela druhá kamera. McCreary zranění na místě podlehl, jeho pohřeb se uskutečnil 7. července 1919 na Olšanských hřbitovech a byl také nafilmován.²



Průlet pod mostem



Trosky letadla ve Vltavě



V obličeji zraněný italský pilot



Pohřeb McCrearyho

² Degl, K. – Degl, E., *Smrtelný let aeroplánu pod pražským mostem*. <https://www.youtube.com/watch?v=zxs20KJ-vGU> (přístup 25. 3. 2022); Kaše, J., SAV 10. *Letectví a kosmonautika Speciál* 6/2005, s. 64; zpráva v novinách *Pozor* ze 7. července 1919.

4. říjen

Toho dne při obědě vydal velitel 4. letecké setniny nadporučík Václav Kahovec rozkaz k letu nad Cheb. Jako účel se uvádí výcvik, nebo podle výpovědí z roku 1925 shození kytice veliteli místní posádky podplukovníku Františku Krämmerovi (uváděn též jako Grömer/Groemer) u příležitosti jeho jmenin. Kolem 15. hodiny vzlétl Voisin 10Bn.2 (3982) pilotovaný rotmistrem Františkem Netoličkou (* 3. září 1891).³ Jako pozorovatel letěl nadporučík Ferdinand Soukup (* 5. listopadu 1895), který měl nad dvorem chebských kasáren shodit kytici. František Netolička neměl zkušenosti s pilotováním Voisinu. Přibližně po 5 minutách letu během manévrování nad městem ztratil letoun rychlost, zachytil křídlem o střechu posádkové nemocnice a zřítíl se do ulice za soudní budovou. Oba letci utrpěli těžká zranění. Podle výpovědi nadporučíka Komberce leželi pod motorem. Přes poskytnutou pomoc během hodiny zemřeli. Rozloučení v Chebu se konalo 7. října smutečním průvodem na nádraží, odkud byly rakve s ostatky převezeny do Plzně (Soukup) a Třebíče (Netolička). Trosky Voisinu 10Bn.2 byly v polovině října odvezeny do Prahy a na základě rozkazu z 3. ledna 1920 byl letoun oficiálně zrušen.⁴



Trosky Voisinu 10Bn.2 (3982) (VHA)

³ Jeho hodnost je v podkladech uváděna jako rotmistr, nadrotmistr nebo praporčík.

⁴ Hlášení o smrtelných úrazech v l. 1919 - 1921, Nadporučík polní poz. let. Komberc Vlad. let. pl. I pluk sklad. V ÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný s výkonným rtm. dílny

25. listopad

Ve druhé polovině listopadu 1919 při přeletech z Německa na Ukrajinu nouzově přistály v jižních Čechách dva letouny LVG. Od 5. letecké setniny byly k jejich přeletu do Prahy vyčleněny dvě osádky: pilot rotmistr Václav Provazník a mechanik voják Josef Jičínský; pilot poručík Vladimír Lepař a mechanik četař Čestmír Čížek. Obě osádky našly letadla ve velmi zuboženém stavu způsobeném dlouhotrvajícími dešti. Uvedly je jakž takž do pořádku a přes nepříznivé počasí se rozhodly je přelétnout do Prahy.

V kronice obce Moravěč je s datem 25. listopadu uvedeno: „*Pilot Václav Provazník a montér Josef Jičínský z Pardubic stroj opravili a o 1 hodině vzlétli, že budou ještě večer v Praze. Po 10 minutách bylo slyšet výbuch. Obyvatelé Moravče, Chmelné a Myslova sledovali letadlo a věstili zřícení tohoto. Lidé spěchali v tu stranu a brzy našli hrozný obraz zříceného aeroplánu zarytého do močálu v Podlipčích na louce patřící Matěji Augustovi č. 13. Nešťastní letci byli z aeroplánu vytaženi a v nosítkách do Moravče přineseni. Byli umístěni v škole, v rodinném příbytku ř. uč. F. Toulů. Pilot Václav Provazník z Prahy zemřel ráno 27. listopadu 1919 následkem těžkého zranění vnitřního. V sobotu 29. listopadu doprovodilo ho obyvatelstvo v hojném počtu. Tělesná schránka jeho vezena na nádraží do N. Cerekve a odtud do Prahy, kde byla slavnostně pohřbena.*“ Josef Jičínský byl s těžkým zraněním na hlavě a v bezvědomí převezen do nemocnice v Pelhřimově, kde se jej lékařům podařilo zachránit.



Václav Provazník (AVIATIKA 1919)



Vladimír Lepař (AVIATIKA 1919)

let. parku Plachým Václavem. VÚA-VHA Praha; Bašta, J., *Polní pilot František Netolička*. <http://shltrebic.cz/frantisek-netolicka/> (přístup 2. 4. 2022); Čejka, Z.: *Letadla Voisin v Československu*. Praha 2009, s. 2, 11; Matějčec, L., *Chebská křídla*. Cheb 2006, s. 33; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947*. Cheb 2020, s. 161, 162; zprávy v *Moravských novinách a Pozor* ze 6. a 7. října 1919.

Jako příčina pokusu o nouzové přistání na pasece v lese se uvádí vznícení zplynovače krátce po vzletu.

Při přeletu druhého LVG z Nových Hradů do Prahy s ohledem špatnou viditelnost letěli poručík Vladimír Lepař a četař Čestmír Čížek podél toku Vltavy až k Milevsku, kde se dostali do mlhy. Kroužili asi půl hodiny kolem Milevska a snažili se nalézt vhodný terén k přistání, neboť hustá mlha stlačila je v údolí až na 50 metrů nad zemí. Chystali se přistát ze zatáčky, avšak letadlo ztratilo rychlost a sklouzlo po křídle na zem. Dopadlo u Milevska (uvádějí se obce Velká, Osek a Veselíčko) a oba letci zahynuli. V dokumentech se vyskytují různá data této události: v osobní kartě Vladimíra Lepaře, v knize zemřelých v Milevsku a v průvodce k převozu tělesných ostatků z Milevska do Prahy 25. listopad, ve vyšetřovacím protokolu 26. listopad, v úmrtním listu 27. listopad. Lepař byl pohřben 2. prosince v Praze na Olšanech, Čížek 29. listopadu v Brandýse nad Labem. Lepař byl prvním předsedou Svazu letců ČSR.⁵

⁵ Hlášení o smrtelných úrazech v l. 1919 - 1921, Nadporučík polní poz. let. Komberec Vlad. let. pl. 1 pluk sklad. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný se škpt. Rudolfem Vaníčkem. VÚA-VHA Praha; 10 let od smrti prvního předsedy svazu letců ČSR, por. V. Lepaře. *Letec* 12/1929, s. 677, 678; Břeta, P., K leteckému neštěstí v Jižních Čechách. *Aviatika* 1919, s. 148; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947*. Cheb 2020, s. 128.



1920

24. únor

Při nácviu letecké akrobacie na SPADu VII (11612) havaroval rotmistr Gustav Švára (* 1. října 1893) od 4. letecké setniny. Letoun při přiblížení na přistání ztratil rychlost, přešel do vývrtky a z výšky 70–80 metrů v půl otočce dopadl na zem na severní straně chebského letiště poblíž skladu. Pilot v jeho troskách zahynul. Pohřben byl o tři dny později na chebském hřbitově.¹



Trosky SPADu VII (11612) (VHA)

¹ Protokol sepsaný na základě pl. rozk. č. 73/25 s rtm. Kranzfelderem Hynkem. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný na základě pl. rozk. č. 73 čl. 4., t. r. s výkonným rotm. dílny - let. plk. parku Plachým Václavem. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný s rtm. pil. Vojtěchem Svozilem. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný dle pluk. rozkazu č. 73. bod 4./ ze dne 31./ III. 1925 s rtm. pil. letcem Pavlasem Antonínem. VÚA-VHA Praha; Kaše, J. – Pirič, V., *Stíhací letadla první světové války v Československu*. Cheb 1994, s. 112; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947*. Cheb 2020, s. 165. V úředních dokumentech a literatuře se objevují i jiná data, zřejmě překlipy: 2. únor, 24. březen, 24. květen.



Další snímek trosek
SPADu VII (11612)
(VHA)

16. duben

Při přeletu z Prahy do Českých Budějovic havaroval Caproni Ca.3 italské vojenské mise. Při přistání na cvičišti Čtyři Dvory zavadil o střešku jedné z budov rolnické školy v aleji Na Sádkách. Po dopadu na blízké pole explodovala nádrž a tříčlenná osádka Domenica Bolognesiho zahynula.²

18. květen

Pilot rotmistr Josef Pucholt (* 8. září 1896) od 4. letecké setniny při cvičném letu v Chebu ztratil chybnou pilotáží při zatáčce ve výšce 300 metrů rychlost a spadl



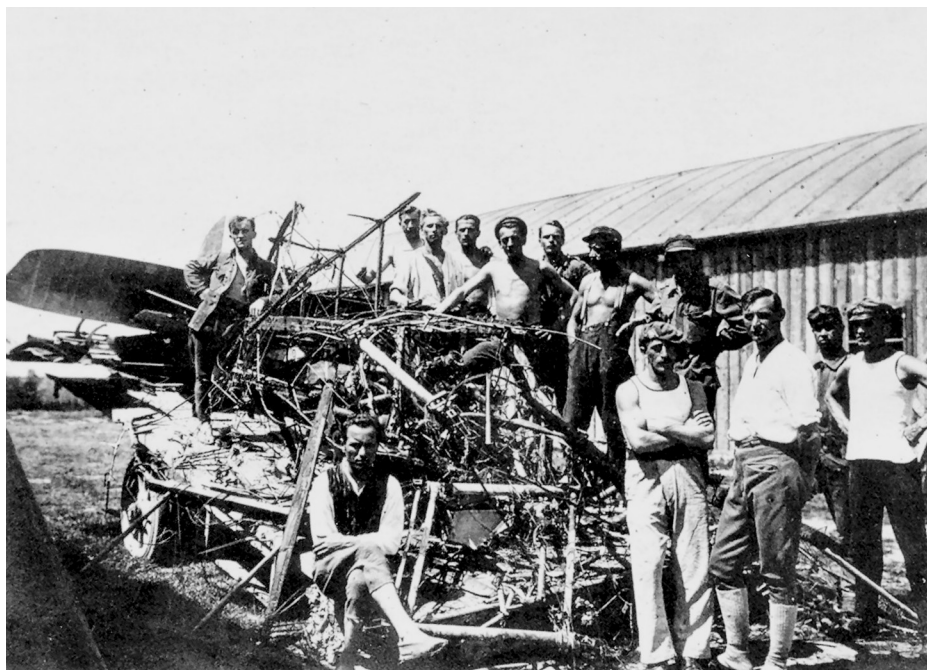
Zničený Rumpler C.VII (9915/18) (VHA)

² Čtyři Dvory. https://www.geocaching.com/geocache/GC46X50_ctyri-dvory?guid=944433e8-0098-474d-b27e-2ca4de233928 (přístup 23. 3. 2022); Matoulek, J. – Soušek, T., *Kbely – Letiště na okraji Prahy*. Praha 2009, s. 14.

do vývrtky. Přibližně ve 200 metrech se mu podařilo Rumpler C.VII (9915/18) vyrovnat, avšak při následné zatáčce směrem k letišti opět letadlo ztratilo rychlost, přešlo do vývrtky a zřítilo se k zemi. Pilot zemřel krátce po vyproštění z trossek, druhý člen osádky, desátník Emanuel Dvořák, byl s těžkými zraněními odvezen do nemocnice, po čtyřech měsících se vrátil k setnině, která již nově sídlila v Nitře. V literatuře se objevuje také podoba příjmení Puchold, pravděpodobně byla převzata ze zápisu výpovědi rotmistra Vojtěcha Svozila z 9. dubna 1925, kde je takto chybně uveden.³

25. květen

V 17 hodin vzletl z Vajnor Salmson 2A.2 (4380) 6. letecké setniny. Osádku tvořili pilot rotmistr Severin Dřímál (* 24. ledna 1894) a pozorovatel poručík Jan Prinz (* 20. října 1898)⁴. Krátce po startu začal motor vynechávat, proto chtěl pi-



Ohořelé zbytky Salmsonu 2A.2 (4380) připravené k odvozu (VHA)

³ Protokol sepsaný dne 18. května 1920. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný s rtm. pil. letcem Vojtěchem Svozilem. VÚA-VHA Praha; Matějček, L., *Chebská křídla*. Cheb 2006, s. 57; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947*. Cheb 2020, s. 149, 150.

⁴ Tyto údaje jsou napsány na hrobu, v dokumentech MNO byl veden jako Jan Princ (* 21. říjen 1898).

lot přistát. Přibližně ve 30 metrech došlo k úplnému zastavení motoru a letoun se zřítil na zem. Po dopadu došlo k proražení nádrže a vznícení paliva. Oba letci zahynuli. Vojenský pohřeb se konal o dva dny později. Jan Prinz byl následně pohřben v Hlubokých Mašůvkách a Severin Dřímál je uveden jako poslední na pomníku padlých v Horních Bojanovicích.⁵

⁵ Telegram kap. Lachman veliteli 1. let. pluku mjr. Jindrovi. V ÚA-VHA Praha; *Hrob Jan Prinz*. <https://www.vets.cz/vpm/32041-hrob-jan-prinz/> (přístup 4. 4. 2022); Lukeš, P. – Kaše, J., *Salmonson 2A2*. Nevojice 2018, s. 22, 26, 27; zpráva v novinách *Pozor* z 28. května 1920.



1921

8. březen

V 16.30 vzlétl z chebského letiště Salmson 2A.2 (4481) ke cvičnému letu. Pilotoval jej nadporučík Josef Řepka (* 24. února 1896), který dokončoval výcvik započatý ještě u legií v Rusku. Na místě pozorovatele letěl rotmistr Emanuel Petrovič (* 1896). Krátce po vzletu začal pilot prudce nabírat výšku a ve 400 metrech zatáčet. Letadlo ztratilo rychlost, sklouzlo po levém křídle a přešlo do vývrtky, kterou se již nepodařilo vybrat. Stroj dopadl přibližně pod úhlem 45° u Dolních Dvůrů (dnes východní část Chebu), převrátil se a ještě 10 metrů se smý-



Josef Řepka (VHA)



Zničený Salmson 2A.2 (4481) (VHA)

kal po zemi. V troskách zahynuli oba letci. Pohřbeni byli 11. března v Chebu. Letoun byl oficiálně zrušen 25. května. Příčinou katastrofy tedy byla chyba v pilotáži, na niž byl Řepka již předtím upozorněn instruktorem rotmistrem Františkem Najmanem. Tato mimořádná letecká událost se stala impulsem pro vypracování pravidel pro jejich vyšetřování a k vytváření vyšetřovacích komisí.¹

19. květen

Při nácviaku akrobacie havaroval v Praze Kbelích nadporučík Ferdinand Hánek (* 23. ledna 1891), velitel 32. letecké roty Leteckého pluku 1, a v troskách SPADu VII (11248) zahynul. Komise nebyla vytvořena, trosky prohlédl kapitán Skála, který nenašel žádné známky technické závady na motoru nebo řízení letadla. Ferdinand Hánek je pohřben v Železném Brodu. Letoun byl v červnu oficiálně zrušen.²

2. červenec

Na letišti Praha Kbely ve 12.20 havaroval Letov Š-H-1.8, který náležel Leteckému pluku 1, pilotovaný rotmistrem Karlem Smetanou (* 1897) od 34. letecké roty, v rámci propagačního letu se v kabině pozorovatele nacházeli američtí krajané Robert Šťastný z New Yorku a Marie Stejskalová z Detroitu. Letadlo se zřítilo z výšky kolem 300 metrů a po dopadu na zem se ihned vzňalo. V troskách zahynul Karel Smetana a Marie Stejskalová, o dvě hodiny později podlehl zraněním i Robert Šťastný.

Ještě týž den se sešla vyšetřovací komise a v protokolu uvedla: „Dle výpovědi očitých svědků kpt. Skály a pol. pil. Holuba, počal pilot Smetana asi ve 300 metrech plochou spirálu, která se z neznámé příčiny změnila ve spirálu kolmou. V příštím okamžiku zmizelo letadlo přihlížejícím z obzoru a bylo slyšet tlumený výbuch, po němž nastalo vzplanutí aparátu.

Komise shledala podle polohy trosk ohořelého aparátu, že letadlo mělo krátce před nárazem polohu příkrého klouzavého letu pod úhlem asi 45°, z čehož patrně, že pilot letadlo z kolmé spirály do normální horizontální polohy vytahoval. Spojovací lana k řídicím součástem letadla, tj. k směrovému kormidlu, výškovému kormidlu, jakož i ke křídélkům, byla neporušena.

¹ Kronika VLU. VÚA-VHA Praha, s. 5; Lukeš, P. – Kaše, J., *Salmson* 2A2. Nevojice 2018, s. 22, 25, 26; Neštěstí v Chebu. *Letectví* 7/1921, s. 45, 46; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947*. Cheb 2020, s. 223; zpráva v *Lidových novinách* z 11. března 1921.

² Hlášení kpt. Skály. VÚA-VHA Praha; Kaše, J. – Pirič, V., *Stíhací letadla první světové války v Československu*. Cheb 1994, s. 105, 131; zprávy v *Lidových novinách*, *Moravských novinách* a *Pozor* z 20. a 21. května 1921.

Na levé straně jedno, na pravé straně dvě lana diagonálně výztužných vzpěr nárazem přetržena. Vypínač byl zapnut, plynová páka zavřena.

Příčinu vzplanutí aparátu je nutno hledat bezpodmínečně v nevypnutém zapalování, čímž bylo umožněno vznětí benzinu nádržky, která se nárazem na motor roztrhla.

Následkem komisionálního ohledání neleží příčina nehody v letadle, nýbrž v tom, že aparát se dostal z neznámé příčiny v malé výši do kolmé spirály.“

Jaroslav Zvěřina uvádí jako možnou příčinu katastrofy chybu pilota, který nezvládl řízení letadla, jehož ovladatelnost byla omezena posunutím těžiště vzad zatížením dvěma osobami na místě pozorovatele.

Pohřeb amerických krajanů se konal 5. července. Karel Smetana byl pohřben 7. července v Brandýse nad Labem. Š-1-H.8 byl oficiálně zrušen v říjnu 1921.

V *Letectví* 7/1921 mimo informace o katastrofě zároveň upozornili na nedostupnost okamžité lékařské péče na kbelském letišti. A vyzvali k postavení budovy, kde by byl neustále k dispozici sanitní vůz a lékař.³



VELITELSTVÍ ČS. LET. PLUKU Č. 1., VELITELSTVÍ LETIŠTĚ, 32. a 34. LETECKÁ ROTA oznamují všem přátelům a známým, že dne 2. července 1921, ve 12²⁰ h skončil svůj nadějný život jeden z nejlepších pilotů 34. letecké roty, milý a statečný druh

POLNÍ PILOT KAREL SMETANA

zahynuv při požáru svého létadla při konání vojenské povinnosti. Čest budiž jeho památce! Pohřeb koná se dne 7. července 1921 v 17 h v Brandýse n. Lab.

LETECKÝ PLUK Č. 1.

Parte Karla Smetany (VHA)

³ Protokol o zřícení letadla Šmolík č.18. VÚA-VHA Praha; Karel Smetana. *Letectví* 7/1921, s. 114, 115; Kudlička, B., Šmolík Š 1 a Š 2. *Hobby historie* 44/2018, s. 20, 21; Zvěřina, J., *Letov*. Bratislava 2019, s. 14; zprávy v *Lidových novinách*, *Moravských novinách* a *Pozor* z 3., 4. a 5. července 1921.



Stanislav Novák (LETECTVÍ 8/1921)



Karel Hrubín (LETECTVÍ 11/1921)

2. srpen

V 10 hodin přistál rotmistr Stanislav Novák (* 19. listopadu 1896), příslušník 32. letecké roty Leteckého pluku 1, po letu v tříčlenném roji v Novém Městě u Kolína a stěžoval si na přehřátý motor (přes 100 °C) SPADu VII (11476). Po ochlazení motoru na 65 °C odletěl směrem k Praze. Kolem poledne ve výši 200 metrů přiletěl nad Újezd nad Lesy, pravděpodobně chtěl přistát na poli u Blatova (dnes součást Prahy 21). Podle výpovědi svědka Václava Zoubka letadlo zatáčelo doleva a z výšky přibližně 10 metrů se najednou zřítilo do žlabu asi 100 metrů od pole. Zoubek se sousedy doběhl na místo dopadu a z trosek vyprostili již mrtvého pilota. Pravděpodobnou příčinou bylo vysazení motoru, který nebyl vyměněn, přestože již v březnu bylo zjištěno, že z pravého bloku kape voda. Dalším faktorem mohl být proud vzduchu, který srazil letadlo s vysazeným motorem k zemi. Vojenský pohřeb Stanislava Nováka byl vypraven v 15 hodin 5. srpna z kaple nemocnice na Karlově náměstí. Pohřben je v Ostroměři.⁴

17. říjen

V 15.30 odstartovali z nitranského letiště ke zkušebnímu letu Hansy Brandenburg C.I (369.118), u které byla civilními zaměstnanci vyměněna jedna nosná plocha, pilot

⁴ Hlášení o smrtelných úrazech v l. 1919 - 1921, Nadporučík polní poz. let. Komberec Vlad. let. pl. 1 pluk sklad. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný s p. Zoubkem Václavem. VÚA-VHA Praha; Přehled škody Letadlo Spad čís. 11476. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný na rozkaz velitele roty stran motoru od letadla Spad č. 11476. VÚA-VHA Praha; Kaše, J. – Pirič, V., *Stíhací letadla první světové války v Československu*. Cheb 1994, s. 107; Stanislav Novák. *Lectví* 8/1921, s. 134; zprávy v *Lidových novinách* a *Pozor* ze 4. a 5. srpna 1921.

rotmistr Karel Hrubín (* 26. února 1893) od 8. letecké rotý Leteckého pluku 3 a velitel leteckých dílen nadporučík Vladimír Koželuh. Po vystoupení do výšky asi 20 metrů se letoun při plném plynu náhle sklonil doleva, sklouzl po křídle a dopadl na zem. Karel Hrubín zahynul na místě, Vladimír Koželuh byl lehce zraněn. Komise za pravděpodobnou příčinu katastrofy označila konstrukční vadu, ale nebyla schopna ji přesně určit. Podle výpovědi Vladimíra Koželuha z dubna 1924 mohl za katastrofou stát zhoršený duševní stav Karla Hrubína a příliš rychlé stoupání, při němž došlo ke ztrátě rychlosti. Letoun byl oficiálně zrušen 12. listopadu 1921.⁵



Zničená Hansa Brandenburg C.I (369.118) (VHA)

⁵ Výpověď škpt. Koželuha. VÚA-VHA Praha; Lékařský nález. VÚA-VHA Praha; Protokol sepsaný v přítomnosti komise na základě zřícení letadla. VÚA-VHA Praha; Výpověď očitého svědka letu pol. pilota Vrecla Aloise. VÚA-VHA Praha; Karel Hrubín. *Letectví* 11/1921, s. 192; Kaše, J., Letouny Hansa Brandenburg C I. *Letectví a kosmonautika Speciál* 6/2005, s. 56; zpráva v novinách *Pozor* z 21. října 1921.



Další dva snímky zničené Hansy Brandenburg C.I (369.118) (vha)





1922

15. květen

V 10 hodin 15. května vzlétl Letov Š-H-1.19 od 1. letecké rotý Leteckého pluku 2 v Olomouci, úkolem jeho osádky, pilot rotmistr Antonín Bělohlávek (* 23. prosince 1894) a pozorovatel nadporučík Antonín Špaček (* 12. května 1897), bylo fotografování terénu v okolí Bruntálu. Podle výpovědi očitých svědků se na zpáteční trase poblíž Těšíkova směrem k Domašovu ve výšce kolem 1000 metrů za letadlem objevil bělošedý dým a motor vysadil. Během sestupného letu vyrazil z přední části letadla plamen a velké množství dýmu. Náhle se stroj stočil doleva a v okamžiku se zřítil k zemi. Po dopadu na zem vybuchlo palivo vytékající z proražených nádrží. Letadlo včetně těl obou letců zcela shořelo. Vyšetřovací komise nedokázala určit příčinu vysazení motoru a vypuknutí požáru za letu. Pohřeb obou obětí se konal v 15 hodin 18. května. Smuteční průvod šel z nádvoří Štefáníkových kasáren na hřbitov v Černovíru.¹



Antonín Bělohlávek (LETECTVÍ 6/1922)



Antonín Špaček (VHA)

¹ Kronika Leteckého pluku 2. VÚA-VHA Praha, s. 71, 72 (zde je letoun uveden jako Š1.11); Protokol sepsaný dne 15. května t. r. VÚA-VHA Praha; Kudlička, B., Šmolík Š 1 a Š 2. *Hobby historie* 44/2018, s. 26; Polní pilot Antonín Bělohlávek. *Letectví* 6/1922, s. 107; Rajlich, J., *Cheb 1917–1947*. Cheb 2020, s. 127; zprávy v *Lidových novinách*, *Moravských novinách* a *Pozor* z 16. a 17. května 1922.



Ohořelé trosky Š-H-1.19 (VHA)



Pohřební průvod v Olomouci 18. května 1922 (VHA)