

Letiště ve Kbelích — památné místo bojových tradic Československé lidové armády a československo-sovětského přátelství

MIROSLAV ŠÁDA

Vojenské letiště ve Kbelích má snad dnes už trvalé místo ve vědomí veřejnosti jako působiště nejmladší části Vojenského muzea — expozice letectví a kosmonautiky. Už více než deset let se tu systematicky shromažďují a v rozsáhlé expozici prezentují hmotné doklady výrobně technických, bojových, sportovních i dopravních tradic našeho letectví a nejnověji i doklady o našem podílu na rozvoji kosmonautiky. Během uplynulého desetiletí se tato expozice zařadila mezi nejbohatší a nejpozoruhodnější letecká muzea na světě.

Působivost vystavených exponátů i účinnost osvětové výchovné práce, jež se v expozici provádí, umocňuje i samo prostředí, kde tato část vojenského muzea pracuje. Letiště ve Kbelích — první československé vojenské letiště zřízené po vzniku samostatného státu — je totiž památné místo, jež bylo svědkem mnoha významných událostí, které souvisejí s vývojem našeho vojenského i civilního letectví, s rozvojem tradice československo-sovětského přátelství, s naším národně osvobozeneckým bojem proti fašismu i s výstavbou nového života po osvobození.

Dějiny československého vojenského letectva do značné míry začínaly právě ve Kbelích. Po vzniku samostatného československého státu zde působil první letecký pluk československé armády. Svě začátky tu prožilo i československé dopravní letectví. Z kbelského letiště v říjnu roku 1923 vzletlo první československé dopravní letadlo Aero A 14 k letu Praha—Bratislava, zahajovacímu letu československé letecké dopravy.

Sovětští letci poprvé přistáli ve Kbelích — a bylo to vůbec poprvé na našem území — v září roku 1926. Letoun ANT—3 jménem Proletarij pilotoval tehdy proslulý sovětský letec M. M. Gromov a Praha byla jedním z cílů jeho okružního letu Evropou, dlouhého více než sedm tisíc kilometrů. Tato událost tehdy ovšem proběhla celkem nenápadně; buržoazní vláda Československa totiž v té době Sovětský svaz ještě neuznávala a diplomatické styky s ním nenavázala.

V srpnu 1934 — za zcela jiné mezinárodně politické situace — došlo, opět ve Kbelích, ke druhé návštěvě sovětských letců. Hitlerovci už tehdy byli v Německu u moci a hrozba fašismu pro světový mír a pro nezávislost Československa byla postupně stále zřetelnější. Na cestě z Paříže přistály 15. srpna 1934 na letišti ve Kbelích tři sovětské čtyřmotorové bombardovací letouny TB 3 (ANT 6) se sovětskou delegací

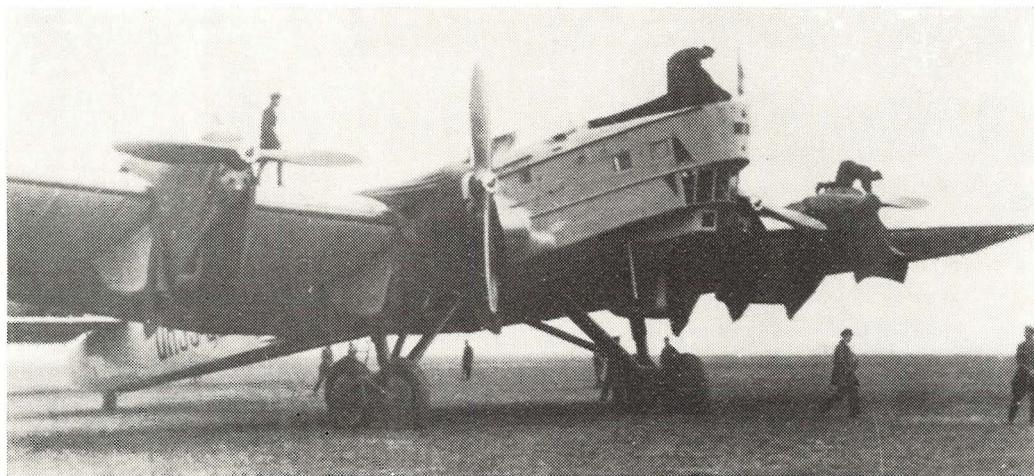
vedenou náčelníkem sovětského civilního letectva. Nebyla to ještě oficiální návštěva, ale uvítali ji představitelé československého ministerstva zahraničních věcí, generálové z ministerstva národní obrany i někteří českoslovenští poslanci. Protože tehdy už byly navázány diplomatické styky mezi Československem a Sovětským svazem, přijel do Kbel i první sovětský vyslanec v Praze Sergej Sergejevič Alexandrovskij. Návštěvě však udávaly tón především zástupy Pražanů. Davy lidí sem nepřišly jen proto, že patrně šlo o dosud nejmohutnější letadla, jaká se ve Kbelích objevila. Dostavily se hlavně proto, aby bez ohledu na přítomnost hlídkujícího četnictva projevily sympatie a přátelství k sovětským letcům a Sovětskému svazu vůbec. I „nezávislý“ československý odborný časopis *Letectví* to tehdy naznačil a napsal, že „tato polo-oficiální návštěva dopadla mnohem vřeleji, nežli by se bylo mohlo předpokládati po všem tom, co se přihodilo v poválečném světě“. Tato návštěva byla nejen významným krokem ve vývoji československo-sovětských vztahů, ale také událostí, jež je výrazně zapsána do minulosti kbelské části Vojenského muzea. Právě u objektu, kde dnes příslušníci muzea pracují, zavlály tehdy poprvé legálně a veřejně vedle sebe sovětská a československá státní vlajka.

Brzy bylo kbelské letiště svědkem dalších podobných událostí, nyní už v souvislosti s rostoucí hrozbou ze strany hitlerovského Německa. Buržoazní vedení československého státu bylo pod tlakem mezinárodní situace a mínění lidových mas donuceno stále více brát na vědomí prospěšnost a nezbytnost spolupráce se Sovětským svazem v zájmu obrany nezávislosti Československa. A tak i styky po linii letectva nabývaly na oficiálnosti a dostávaly konkrétnější náplň.

V dubnu roku 1935, těsně před uzavřením první československo-sovětské smlouvy o vzájemné pomoci, znovu navštívila Československo sovětská delegace vedená zástupcem náčelníka hlavního štábu sovětského letectva V. Lavrovem. Sovětští odborníci se tehdy seznámili s prací našich leteckých závodů, s letouny a dalšími výrobky československého leteckého průmyslu i s výkonností našich letců.

Záhy potom — koncem května roku 1935 — startoval ze Kbel československý bombardovací letoun s delegací československého letectva, která sovětským letcům oplácela jejich návštěvy. Poprvé se při této příležitosti českoslovenští vojenští letci mohli na místě a zblízka seznámit s vynikajícími výsledky práce sovětské letecké techniky a výroby. To mělo značný význam pro další vývoj československého vojenského letectva. Tehdejší let československého bombardéru však měl i civilní dopravní podtext. Vytyčoval vlastně trasu, po které měl létat i připravovaný letecký spoj mezi Prahou a Moskvou. Úmluva o tomto leteckém dopravním spojení byla podepsána ještě v květnu roku 1935 a pokusný provoz na nové lince začal v září 1936 — opět tím, že sovětský dopravní letoun přistál ve Kbelích.

V červenci 1936 uvítalo kbelské letiště další významnou návštěvu sovětských letců. Tehdy tu přistál nový, modernizovaný typ bombardéru TB 3 a na jeho palubě přiletěl tehdejší velitel sovětského vojenského letectva J. I. Alksnis. Tato delegace byla seznámena nejen s různými typy československých vojenských letounů, ale



Letoun TB-3 sovětské letecké delegace ve Kbelích (srpen 1934)

přijal a hostil ji už i ministr národní obrany. Na pozvání velitele sovětského letectva pak v září roku 1936 ze Kbel odlétla do SSSR skupina československých vojenských letců—akrobatů, jejíž umění měl J. I. Alksnis možnost ocenit při své návštěvě v Praze.

Návštěvy sovětských letců měly i mezinárodní ohlas. Nevraživě a záplavou lží, tak typických pro nacistické „zpravodajství“, reagoval tisk hitlerovského Německa

Sovětská letecká delegace ve Kbelích v červenci 1936 (druhý zleva generál Alksnis)



a vysílal do světa báčorky o tom, že Československo povoluje na svém území stavbu sovětských letišť. Dnes už nepřekvapuje, že v květnu roku 1936 přetiskl tyto pomluvy britský „neustranný“ a vážený odborný časopis *The Aeroplane*. Uveřejnil později sice také překvapivě ostrou odpověď československého časopisu *Letectví*, ale neodpustil si ani při této příležitosti udělovat Československu rady, aby se místo se Sovětským svazem přátelilo s hitlerovským Německem.

Nicméně československo-sovětské styky po letecké linii pokračovaly. Na jaře roku 1937 podepsali zástupci obou stran smlouvu s významnými konkrétními závazky. Sovětský svaz dodal Československu padesát čtyři moderních lehkých bombardovacích letounů SB—2 a udělil Československu právo vyrábět tento typ. Získal naopak dokumentaci a výrobní právo na výrobu horského kanónu československé konstrukce. Československo se tak stalo prvním buržoazním státem, který zavedl do své výzbroje sovětskou techniku. Sovětské letouny SB—2 (u nás nazvané B 71) byly tehdy nejmodernějším typem letadla v československém vojenském letectvu. I tento slavný letoun má blízký vztah k letišti ve Kbelích. Mimo jiné proto, že tady byl rozmístěn 6. letecký pluk, který měl letouny tohoto typu ve výzbroji.

Mnichovský diktát a okupace Československa československo-sovětské kontakty a spolupráci na čas přerušily, když československá vláda v kritických dobách nevyužila pomoci, ke které byli sovětské letci připraveni. Předválečné kontakty však pomohly otevírat cestu k těsnější spolupráci, která se rozvinula za války v boji proti fašismu. Na půdě Sovětského svazu tehdy vznikaly základy nového československého vojenského letectva. Nejprve samostatná stíhací peruť, která zahájila výcvik na jaře roku 1944, potom 1. československý stíhací letecký pluk, který výrazným způsobem zasáhl do bojů při Slovenském národním povstání a konečně 1. československá smíšená letecká divize, která vznikla začátkem roku 1945 a podílela se mj. na osvobození Opavy a Ostravy. Po osvobození, dne 14. května 1945, přistály letouny útvarů této divize na půdě osvobozené vlasti, a to opět na památném letišti ve Kbelích.

To ovšem nebyla jediná významná událost, ke které zde došlo těsně po osvobození Československa Sovětskou armádou. Dne 10. května 1945 vystoupili na plochu kbelského letiště ze sovětského dopravního letounu členové československé vlády, jejímž předsedou byl tehdy Zdeněk Fierlinger a místopředsedou Klement Gottwald. Tuto historickou událost připomíná pamětní deska, která byla v areálu kbelského letiště na objektu, kde je muzejní expozice letectva a kosmonautiky, odhalena 21. května 1975 u příležitosti třicátého výročí osvobození.

Konečně též samo založení letecké expozice Vojenského muzea, k němuž došlo otevřením výstavy k výročí padesáti let vývoje československého letectví, patří mezi významné události, jichž bylo památné kbelské letiště svědkem.