

**Většině z čtenářů se při vyslovení pojmu četník vybaví pěšky jdoucí četník v helmě, vyzbrojený šavlí a karabinou se vztyčeným bodákem. Ve výjimečných případech mohl četník použít erární, ale i soukromé jízdní kolo. Četníci se však dostali i do vzduchu.**

Díky televizním Četnickým humoreskám řada z nás již také ví, že četnictvo prošlo procesem motorizace, který spočíval ve vybavení specializovaných útvarů, jako byly četnické pátrací stanice, motorovými koly s postranním vozíkem a následně i osobními automobily. Dále bylo četnictvo vybavováno autokary pro přepravu většího množství osob. Proces motorizace četnictva však šel tak daleko, že československý četnický sbor byl vybaven dokonce letadly.

### **Zákonné normy**

Již první mezinárodně právní dokument, týkající se letectví, Úmluva o úpravě letectví, z roku 1919 (u nás publikovaná ve sbírce zákonů a nařízení pod číslem 35/1924 Sb. z. a n.), rozeznává dvě kategorie letadel. Za státní letadla byla považována letadla vojenská a letadla, používaná výlučně ve státní službě, například u pošty, v celnictví a v policii. Ostatní letadla bez ohledu na to, zdali byl jejich vlastníkem stát nebo kdokoliv jiný, byla považována za letadla soukromá. Ačkoliv se předmětná úmluva zejména vztahovala na mezinárodní leteckou dopravu, vykonávanou soukromými letadly, obsahovala v zájmu zajištění výlučné svrchovanosti jednotlivých států i určitá omezení pro lety státních letadel přes území cizího státu.

Československý zákon o letectví č. 172/1925 Sb. z. a n., přesto, že byl inspirován výše uvedenou mezinárodní úmluvou, však ze státních letadel uváděl pouze československá letadla vojenská. Naše vojenská letadla používají od konce roku 1926 dodnes výsostné znaky, představované kokardou, tvořenou státními barvami ve tvaru kruhu. Mezinárodně politická situace v Evropě ve třicátých letech si však vyžádala od státu přijetí adekvátních opatření, která se v oblasti letectví projevila zřízením československé letecké policie, neboli policejního letectva, jehož letadla od doby vzniku až do současnosti nesou výsostné znaky, představované kokardou, tvořenou státními barvami ve tvaru sférického trojúhelníku. Na první schůzi branného výboru poslanecké sněmovny dne 12. června 1935 informoval ministr národní obrany o zřízení letecké policie dnem 1. července 1935.

### **Zřízení letecké policie**

Veřejnost byla informována o zřízení letecké policie v ranním vydání novin A - Zet 19. června 1935. Výkon letecké policie byl svěřen po dohodě ministerstva vnitra s ministerstvem národní obrany a ministerstvem veřejných prací četnictvu, vojensky organizovanému strážnímu sboru,

podřízenému v nejvyšší instanci ministerstvu vnitra, který na celém státním území pečoval o veřejný pořádek a veřejnou bezpečnost. Dnem 1. července 1935 bylo výnosem MV č. 45.866/13 zřízeno prvních pět četnických leteckých hlídek, a to v zemi České v Chebu, Růžodole u Liberce a Hradci Králové, v zemi Moravskoslezské v Dolním Benešově u Opavy a v zemi Slovenské ve Vajnorech u Bratislavy. Hlídky byly dislokovány na místních letištích a měly přesně stanovené obvody.

Četnické letecké hlídky byly podřízeny přímo ministerstvu vnitra a velel jim po celou dobu jejich existence četnický důstojník major, od roku 1938 podplukovník, Antonín Vlk. Vybavení československého četnictva leteckou technikou bylo posledním krokem v jeho motorizaci a navazovalo na vybavení čtyřiceti četnických pátracích stanic, zřízených v roce 1928, motorovými koly s postranním vozíkem, postupné přidělování osobních vozidel pro četnické pátrací stanice probíhající od roku 1931, přidělování osobních vozidel a autokarů pro četnické pohotovostní oddíly, zřizované od roku 1933, a osobních vozidel pro četnické silniční kontrolní stanice, zřizované od roku 1935. Výše uvedená opatření vedla ke zvýšení mobility a akceschopnosti československého četnictva jak na zemi, tak i ve vzduchu.

V roce 1936 byl zpracován program, který předpokládal existenci celkem 15 četnických leteckých hlídek, přičemž v roce 1938 mělo existovat již 12 hlídek, v roce 1939 15 hlídek a v roce 1940 se počítalo s jejich vybavením vlastní radiotelegrafní sítí a propojením do 7 četnických letek, podřízených velitelství četnického letectva. Jednotlivé četnické letecké hlídky měly být dislokovány následovně, aby pokryly celé území státu: v zemi České v Českých Budějovicích, Plzni, Chebu, Růžodole u Liberce, Terezíně, Hradci Králové a Praze, v zemi Moravskoslezské ve Starém Městě u Moravské Třebové, Brně a Moravské Ostravě, v zemi Slovenské ve Vajnorech u Bratislavy, Zvolenu, Žilině a Košicích a v zemi Podkarpatskoruské v Užhorodě.

### **Přerušené plány**

Převratný politický vývoj v roce 1938 narušil realizaci tohoto programu. Postupně byly zřízeny četnické letecké hlídky v Českých Budějovicích, Plzni, Terezíně, Starém Městě u Moravské Třebové, Brně a Zvolenu, došlo k přemístění hlídky z Dolního Benešova u Opavy do Moravské Ostravy a hlídky z Chebu, dočasně dislokované v Plzni, do Karlových Varů. Zároveň se změnou počtu a sídel četnických leteckých hlídek byly přesně stanovovány jejich služební obvody. Při zářijové mobilizaci došlo dnem 22. září 1938 k podřízení leteckého personálu četnických leteckých hlídek ministerstvu národní obrany. Toto opatření bylo zrušeno pro Čechy a Moravu dnem 7. listopadu 1938, kdy zároveň se změnami státního území po podpisu Mnichovského diktátu došlo k přechodné i trvalé změně stanovišť některých hlídek. Ve skutečnosti však k opuštění přechodných stanovišť hlídkami již nedošlo.

Na Slovensku zůstaly hlídky i nadále podřízeny vojenské správě. K plánovanému zřízení četnických leteckých hlídek v Praze, Žilině, Košicích a Užhorodě vlivem politických změn již nedošlo. Torzo československého policejního letectva, představované četnickými leteckými hlídkami, na okleštěném území Čech a Moravy oficiálně zaniklo dnem 31. března 1939.

### **Úkoly hlídek**

Četnické letecké hlídky měly ve smyslu výnosu MV č. 45.886/13-1935 především tyto povinnosti:

- dozírat nad dodržením všech zákonných předpisů a mezinárodních úmluv, týkajících se letectví, jak ze strany letectví domácího, tak i cizozemského, a hájit tak výlučnou pravomoc a svrchovanost státu ve vzdušném prostoru nad státním územím,
  - spolupracovat s pozemní bezpečnostní službou, provádět úkoly, k jejichž provedení se vzhledem k dopravnímu prostředku, jehož používají zvláště, hodí (pronásledování nebezpečných zločinců apod.), být nápomocny ve vykonávání úkolů pozemní bezpečnostní služby, jež souvisí s leteckou dopravou (pasová kontrola apod.),
  - konat službu pomocnou a záchrannou, například pomoc při živelních pohromách, při leteckých nehodách, při šetření o příčinách leteckých katastrof, pokud by nešlo o letadla vojenská.
- V oboru vlastní služby letecko-policejní příslušelo těmto leteckým četnickým hlídkám následující povinnosti.

1. Pozorování a evidence veškeré letecké činnosti ve výšostní oblasti státu, zejména:

- a) kontrola dodržování leteckých řádů pravidelných leteckých linek,
- b) kontrola povolených jednotlivých letů cizozemských letadel,
- c) zjišťování cizozemských letadel, která neoprávněně přelétají státní území (bez povolení vůbec, případně mimo určené letové úseky) nebo v čs. výšostné oblasti provádějí jakoukoli nepřipustnou a trestnou činnost (trestné činy proti bezpečnosti státu, výzvědné nebo demonstrativní lety apod.), jejich pronásledování a zakročování podle platných předpisů,
- d) účast při šetření o význačných případech nouzového přistání letadel (prohlídka, případné zadržení letadel).

2. Činnost pozemní, umožňující a podporující plnění úkolů, uvedených v odstavci 1, zejména hlásná služba v pohraničí a ve vnitrozemí, služba signální nebo pro přijímání a dávání znamení hlavně v místech vletových úseků na státních hranicích, signalizování k přistání, změně směru letu, výšky letu, výstraha letadlům, porušivším platné předpisy.

3. Kontrola dodržování leteckých předpisů:

- a) na veřejných letištích při příletu a odletu letadel (kontrola leteckých průkazů, prohlídka letadel, zda nemají bez povolení zbraně, fotografické přístroje apod.),
- b) dozor nad dodržováním platných předpisů při letecké činnosti soukromých leteckých spolků a osob, zejména zda jsou oprávněny k držení letadel, používání letiště a zda mají jiné předepsané průkazy a povolení.

## **Lidé a stroje**

Každá četnická letecká hlídka byla tvořena výkonnými letci (2 důstojníci a 2 četničí gázisté mimo služební třídy zbraní - piloti) a leteckým pomocným personálem (vrchní letecký mechanik, 2 letečí mechanici, 2 radiotelegrafisté, řidič motorových vozidel a kancelářský pomocník).

Jelikož v řadách četnictva nebyl dostatek pilotů ani pomocného leteckého personálu, byli zapůjčováni od vojenského letectva. Příslušníci četnictva, přidělení k četnickým leteckým hlídkám, nosili šedozelené četnické uniformy, letci a pozorovatelé, i když byli zapůjčováni od vojenského letectva, nosili zvláštní uniformy: modrá saka, černé kalhoty a modré brigadýrky s červenou obrubou, na rozdíl od vojenských khaki uniforem.

U československého policejního letectva sloužili ve funkcích velitelů četnických leteckých hlídek například nadporučík letectva Josef Jaške, štábní kapitán letectva František Rypl, poručík

letectva František Vancl, poručík letectva Josef Hanuš, a další piloti, jako nadporučík letectva Mikuláš Guljanič, kteří se v době druhé světové války zapojili do domácího i zahraničního odboje.

Letouny, používané četnickými leteckými hlídkami, měly charakter státních letadel, používaných výhradně k výkonu státní služby ve smyslu čl. 30 Mezinárodní úmluvy o letectví.

Československá policejní letadla byla vzhledem k nutnosti odlišení od ostatních letadel opatřena šedozeleným nátěrem s šarlatově červenými náběžnými hranami křídel, hlavou trupu (kryt motoru), značkami státní příslušnosti a poznávacími značkami tvořenými písmeny OK-PA (P = policejní), OK-PB, OK-PC, OK-PD nebo OK-PO, doplněnými dalším písmenem letecké abecedy a umístěnými na bocích trupu a obou stranách nosných ploch. Na svislých ocasních plochách byly státní barvy ve tvaru sférického trojúhelníku. Písmena a státní barvy byly bíle lemovány. Z uvedeného způsobu vnějšího označení policejních letounů vznikaly různé odchylky, spočívající v různém tvaru písmen. U typu Avia B-534 byl namísto krytu motoru pouze červený vrtulový kužel a státní barvy byly lemovány modře nebo červeně, namísto bíle. Výzbroj tvořily kulometry, členové osádky byli vybaveni pistolemi, světelnými a kouřovými raketami. Stíhací letadla Avia B-534 byla vybavována i kyslíkovými dýchacími přístroji vz. 38, radiostanicemi a některá z nich, Letov Š-328 a Avia Bn-534, měla polohová světla a nosiče osvětlovacích raket pod spodním křídlem, vzhledem k potřebě létání za snížené viditelnosti a v noci. Do konce roku 1937 byla policejní letadla zapisována do leteckého rejstříku, poté přehled používaných letounů z důvodů utajení jejich počtu a dislokace vedlo pouze ministerstvo vnitra. Jako praktické se toto opatření jevílo i vzhledem k časté obměně strojů z důvodů údržby a oprav po haváriích.

### **Používaná letadla**

První četnické letecké hlídky byly do konce roku 1935 vybavovány formou zápůjček letadel od ministerstva národní obrany, a tak se stalo, že se do jejich vybavení dostala zastaralá, pro vojenské letectvo již nevyhovující, jednomístná stíhací letadla Škoda D-1 a jako pozorovací dvoumístná bitevní letadla Aero AP-32. Program rozvoje letecké policie z roku 1936 předpokládal vybavení jednotlivých četnických leteckých hlídek jedním až dvěma stíhacími letadly, jedním pozorovacím a jedním kurýrním letadlem a předpokládalo se, že hlídky budou mít koncem roku 1937 22 letadel, v roce 1938 26 - 28 letadel, v roce 1939 36 - 38 letadel a v roce 1940 celkem 45 letadel. Od roku 1936 byly letouny obstarávány ministerstvem veřejných prací, které pod vlivem nedostatečných výkonů výše uvedených typů Škoda D-1 a Aero AP-32 objednalo 6 kusů výkonných dvoumístných pozorovacích letadel Letov Š-528 a 12 kusů kurýrních letadel Beneš-Mráz Be-51B, které byly dodány až v únoru 1939 a do výkonu služby nebyly vůbec zařazeny. Z důvodu sjednocení používaných typů s vojenským letectvem začaly četnické letecké hlídky koncem roku 1937 používat moderní jednomístná stíhací letadla Avia B-534 IV. série, které postupně nahrazovaly nevyhovující typ Škoda D-1. Teprve v roce 1938 získalo ministerstvo vnitra vlastní rozpočtové prostředky na pořizování letecké techniky pro četnické letecké hlídky. Rovněž v rámci sjednocování výzbroje s vojenským letectvem bylo rozhodnuto o výměně dodaných letadel Letov Š-528 s ministerstvem národní obrany za méně výkonná dvoumístná pozorovací letadla Letov Š-328, která postupně začala nahrazovat typ Aero AP-32.

Používané letouny byly zapůjčovány u ministerstva národní obrany či ministerstva veřejných

prací a byly udržovány, revidovány a opravovány u vojenského letectva. Havarované stroje byly obratem nahrazovány strojem stejného typu, který mnohdy převzal poznávací značku havarovaného stroje. Havarovaný stroj byl po opravě předán vojenskému letectvu. Příležitostně, zejména za účelem výcviku a jako kurýrní, byla četnickými leteckými hlídkami používána i letadla typů Beneš-Mráz Be-50, Beneš-Mráz Be-550, Aero A-100, Aero A-211 a Praga E-39. Tato letadla však neměla statut policejních letounů a četnické letecké hlídky je používaly s původním civilním či vojenským označením. Za dobu existence četnických leteckých hlídek byla používána nebo objednána následující množství letadel označených jako Československá policejní letadla: Škoda D-1 - 7 kusů, Aero AP-32 - 4 kusy, Avia B-534 IV. série - 26 kusů, Letov Š-528 - objednáno 6 kusů, do výkonu nebyly zařazeny, Letov Š-328 - 10 kusů, Beneš-Mráz Be-51B - objednáno 12 kusů, do výkonu služby nebyly zařazeny.

### **Taktika, polika, informace**

Taktika zákroků proti narušitelům vzdušného prostoru státu vyplývala z leteckých předpisů a byla blíže upravena výnosem ministerstva vnitra č. 41.921/13-1936. Spočívala v upozornění narušitele manévrem, radiostanicí, raketovou pistolí - vystřelením ve dne tří kouřových a v noci tří světelných raket v desetivteřinových intervalech. Pokud letadlo neuposlechlo, mohla být výjimečně použita výstražná střelba k jeho donucení k přistání na nejbližším letišti. Po prověření, zda se jednalo o omyl či špionáž, bylo letadlo pod eskortou policejního letadla doprovázeno k hranicím, popřípadě následovala diplomatická forma vyřešení věci. Obdobná prověrka byla prováděna i v případech nouzových přistání cizozemských letadel.

Při hodnocení československé letecké policie není možno opominout problémy, které s jejím výkonem souvisely. Orgány, provádějící hlásnou službu, nebyly mnohdy vybaveny ani dalekohledy k identifikaci letadel a úroveň znalostí letecké techniky a letecké navigace, s výjimkou vojáků pověřených hlásnou službou, byla velmi nízká. Tak se také stávaly případy, že přelet policejního letadla byl hlášen jako narušení vzdušného prostoru státu cizím letounem. Jako důkaz o tom slouží úryvek z hlášení velitele četnické letecké hlídky v Dolním Benešově u Opavy kapitána letectva Jiřího Smazala ministerstvu vnitra ze dne 13. července 1936: Na telefonická hlášení četnických stanic startuji tehdy, je-li pravděpodobno, že hlášený letoun může býti dostižen. Z 90 % se však stává, že četnické stanice hlásí vlastní četnický letoun jako letoun německý neb polský. Jako doklad nevyhovující hlásné služby uvádím fonogram četn. stanice Jindřichov ze dne 7.VII.36: „Německý balon přeletěl Biskupskou horu - zn.OB-MC a doprovázel ho německý dvojplášník. Let balonu směrem východním.“ Ve skutečnosti balon letěl nad německým územím ve vzdálenosti asi 5 km od st. hranic a vlastní četnický letoun sledoval jej nad hraniční čarou. Navrhuji proto znovu, aby příslušníci četnictva v pohraničí byli jednak školeni v hlásné službě, jednak aby četnické stanice byly vybaveny dobrými dalekohledy. Přenos informací hlásné služby k jednotlivým četnickým leteckým hlídkám byl zdlouhavý. Samotné četnické letecké hlídky byly vybaveny málo výkonnými letadly, která velmi těžko mohla reagovat na opožděná a často i nepřesná hlášení a dále nestačila svým dostupem ani rychlostí letadlům, proti kterým měla zakročovat, a k tomu se potýkaly s nedostatečným materiálním vybavením. Pro dokreslení situace z hlášení o narušení vzdušného prostoru v období květnové mobilizace v roce 1938 zpracované Správou státního letiště Liberec a adresované Presidiu ministerstva veřejných prací:

Správa státního letiště v Liberci hlásí, že dne 20. t. m. (květen 1938, pozn. aut.) v 08.35 hod.

byla ze zdejšího letiště viděna pětičlenná skupina bombardovacích letadel, která přiletěla od Nového Města pod Smrkem, letěla na Liberec, stočila se na Frýdlant a odletěla pak směrem na Šluknov. Letadla letěla jednotlivě, pravděpodobně byla rozházena následkem nízkých mraků. Čet. let. hlídka ihned zakročila, letadla dostihla a nutila je k přistání, což však nebylo uposlechnuto. Jde o letadla typu Heinkel, dvoumotorová a měla tyto značky: 25+11 a 25+12 (+ znamená němec. čern. válečný kříž). Jedno z letadel, které uniklo do Německa, mělo imatrikulační značky a byl to Junkers JU/52. Značky již ale nebyly k rozeznání mimo písmena G. Byl to pravděpodobně přesun voj. letadel z vnitrozemí na polní letiště k hranicím. Podrobné hlášení předala čet. let. hlídka ministerstvu vnitra.

Na druhé straně se mi podařilo získat vzpomínku již zemřelého generálmajora letectva v. v. Josefa Jaškeho, žijícího v Oxfordu ve Velké Británii, tehdejšího velitele četnické letecké hlídky v Růžodole u Liberce a zároveň zakročujícího pilota:

Během času mé služby jsem měl jednou možnost pronásledování, a to když jsem zpozoroval tříčlennou formaci typu Heinkel 111, která přeletěla hranice, ale ačkoliv jsem použil všechny možné způsoby, jak je přinutit nepřeletět zpět hranice, a to i tím, že jsem se dotýkal podvozkem na jejich křídla, nepodařilo se mi to.

K výše uvedenému je třeba přičíst tehdejší vnitro a zahraničně politickou situaci. I přes všechna tato úskalí provedli piloti a pozorovatelé četnických leteckých hlídek řadu zároků.

### **Pomoc při dopadení zločinců**

Kromě plnění úkolů letecké policie však četnické letecké hlídky spolupracovaly s pozemními četnickými útvary, četnickými stanicemi a četnickými pátracími stanicemi při pátrání po pachatelích trestných činů za využití předností letecké techniky. Jednalo se například o pronásledování lupiče Juraje Klevece, který byl spolu s Ilko Lepejem pro páchaná loupežná přepadení na Podkarpatské Rusi označen za posledního loupežníka u nás. Lepej v září 1934 uprchl z trestnice v Leopoldově, kde si již 8 let odpykával 15letý žalář za zločin loupeže. Na Podkarpatské Rusi se k němu připojil Klevec, předtím dvakrát trestaný pro krádež. V dubnu 1935 zahájili sérii loupežných přepadení. K jejich dopadení bylo vysláno na šest set příslušníků četnictva. Když v té době zemřela Klevcovi manželka, přišel bez obav do vsi na pohřeb a nikdo se neodvážil ho zadržet nebo oznámit věc četníkům. Při obklíčení obou lupičů 80 četníky byl v září 1935 Lepej zastřelen, ale Klevcovi se podařilo vyklouznout z obklíčení. K jeho pronásledování použilo četnictvo i letadla, čímž byl zjištěn směr jeho pohybu. Vzhledem k hustým podkarpatoruským lesům se mu podařilo uprchnout do Polska, kde se spojil s jedním haličským banditou a pokračoval v páchání loupeží na polském území. Existence četnických leteckých hlídek vedla i ke snížení podloudnictví zvýšením dozoru v prostoru státní hranice. Poslední oblast působnosti četnických leteckých hlídek se týkala pomocných a záchranných činností. Zde lze uvést případ, kdy četnický letec zpozoroval při hlídkování v letní době v dědině, nad kterou letěl, požár. Jelikož mu bylo nápadné že jej nikdo nehasí, přistál na nejbližším vhodném místě a upozornil na požár vesničany pracující na poli a také vyrozuměl o události i příslušnou četnickou stanicí. A tak četničtí letci i přes to, v jakých technických a politických podmínkách pracovali, položili pevné základy našeho policejního letectva.

JUDr. Michal Dlouhý

Foto: archiv autora