

Nejstarší případ použití letecké policejní techniky spadá do 14. prosince 1920, kdy mělo být stíhací letadlo SPAD čs. vojenského letectva nasazeno proti stávkujícím v Rosicích a Oslavanech. Jednalo se o stroj 2. let. pluku z Olomouce, vybavený pumami a kulomety. Než však letoun dolétl k místu požadovaného zásahu, stávkující se rozešli. Při přistání navíc došlo k havárii letounu. To byla bilance prvního použití letadla, ač vojenského, k plnění policejních úkolů u nás<sup>1</sup>.

Zcela úplná a výlučná svrchovanost státu ve vzdušném prostoru nad jeho státním územím byla deklarována Mezinárodní úmluvou o úpravě letectví ze dne 13. října 1919 a následně i čs. zákonem o letectví č. 172/1925 Sb. z. a n. Plněním úkolů letecké policie byly zpočátku pověřovány stávající státní orgány, kterým byla o tuto oblast rozšířena kompetence.

# Četnické letecké hlídky

aneb

## ochrana státní hranice za první republiky

Zahrnovala následující pozemní činnosti:

- hláskou službu zejména v pohraničí za účelem kontroly dodržování vletových úseků na státních hranicích
- kontrola nedovolených přeletů cizích letounů přes území státu
- vyšetřování nouzových přistání cizích letadel a nehod letadel

Vykonávaly ji četnické stanice, pohraniční inspektoráty finanční stráže, státní policejní úřady, obecní stráže bezpečnosti a vojenské útvary za využití „Pomůcky pro pozorování letadel orgány hláské služby“, zpracovaná ministerstvem národní obrany pod čj. 8.451/let.1925.

Kontrolu dodržování leteckých předpisů na veřejných letištích u leteckých spolků vykonávaly státní policejní úřady a četnické stanice na základě interních směrnic.

Vyšetřování nehod letadel prováděly vyšetřovací komise za součinnosti četnictva a státních policejních orgánů.

Bouřlivý rozvoj letectví a zejména pak případů nedovolených přeletů německých a maďarských letounů ukázal na nedostatečnost pouze pozemního výkonu letecké policie, konkrétně jeho hláské služby, která nebyla s to identifikovat letouny, letící ve velkých výškách a případná hlášení byla pouze

<sup>1</sup> Volně podle: **DLOUHÝ Michal:** *Policejní letectvo, Přísně Tajné, literatura faktu, Pražská vydavatelská společnost, Praha 2000*

**Fotografie četnických letounů  
hledejte třeba na webu  
Jana Šafaříka z Brna.<sup>2</sup>**

První čs. policejní letadla, používaná četnickými leteckými hlídkami, měla 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 šedozeleým nátěrem s šarlatově červenými náběžnými hranami křídel, hlavou trupu (kryt motoru), značkami státní příslušnosti a poznávacími značkami, tvořenými písmeny OK-PA, OK-PB, OK-PC, OK-PD nebo OK-PO, doplněným dalšími písmeny letecké abecedy a umístěnými na bocích trupu a obou stranách nosných ploch. (P=policejní).

Na svislých ocasních plochách byly státní barvy ve tvaru sférického trojúhelníku. Písmena a státní barvy byla bíle lemována.

Z uvedeného způsobu vnějšího označení policejních letounů vznikaly různé odchylky, spočívající v různém tvaru písmen.

U typu Avia B-534 byl namísto krytu motoru červený pouze vrtulový kužel a státní barvy byly lemovány modře nebo červeně namísto bílé.

Výzbroj tvořily kulomety, členové posádky byli vybaveni pistolemi, světelnými a kouřovými raketami.

Četnické letecké hlídky (dále jen ČLH) nebo tzv. bezpečnostní letectvo bylo zřízeno MV k 1. 7. 1935 a důvod byl stejný jako v případě ČPO jen s tím rozdílem, že ČLH byly zřízeny pro zajištění suverenity státu i ve vzdušném prostoru a jako odpověď na neustálé přelety německých špionážních letadel, sledujících započatý stavební ruch v pohraničí.

Samozřejmě, že ČSR mělo armádu a ta své dobře vybavené letectvo, ale také zde existovalo několik důvodů, proč tuto službu nemohlo vykonávat.



**Letoun Škoda D-1 s imatrikulací OK-PAC.**

podkladem pro podání diplomatických nót. Tato situace poukázala na nutnost používání letecké techniky při výkonu letecké policie.

Při použití letounu lze snáze identifikovat letadlo, porušující letecké předpisy, lépe na tento stav upozornit jeho posádku, nebo proti ní bezprostředně zakročit.



**Avia B-534**

Nutnost používání letadel při výkonu letecké policie zdůrazňoval přípis ministerstva národní obrany č.j. 162. dův. III-1-1931. Pod vlivem vývoje mezinárodně politické situace byl vydán výnos č. j. 2933-taj-III-1. odd. 1933, ukládající leteckým plukům do doby zřízení letecké policie organizovat hlídkovou službu. Na základě hlášení startovaly např. dvoučlenné stíhací roje leteckého pluku 2 v Olomouci, které měly za úkol identifikovat cizí letadla, sledovat

*Armáda nebyla určena pro stálé hlídkování, které by narušilo její výcvik, neměla síť základen podél hranice a nesměla létat tak blízko hranice.*

*ČLH sice zpočátku také neměly základny, ale ty se s postupem času začaly budovat a úspěšně rozvíjet, byly určeny k přímému hlídkování a mohly jako bezpečnostní složka až na samotnou hranici.*

*Postupem času se počet základen ČLH zvětšoval i na Slovensko a Podkarpatskou Rus. Hlavní úkoly byly pozorování a kontrola letecké činnosti, činnost pozemní, dodržování leteckých předpisů. Příslušníci ČLH byli přebíráni zejména zpočátku z řad voj. letectva, později bylo pro tuto službu vycvičeno několik osob z řadového četnictva.*

*Za dobu své existence se ČLH mnohokrát střetly s německými špionážními letadly, které fotografovaly zejména čs. opevnění, několikrát se střetly i s pozemním nepřítelem v době sudetoněmeckého povstání v období 12. - 30. 9. 1938 a ve své službě obstály. Mnoho příslušníků ČLH své letecké zkušenosti využilo za války v RAF.<sup>3</sup>*

jejich činnost a signály stanovenými mezinárodní úmluvou je vyzvat k okamžitému přistání.

Jednalo se o opatření dočasné, neboť **vojenské letectvo nemohlo podle mezinárodního práva být trvale používáno k plnění úkolů letecké policie.**

Když se 30. 1. 1933 stal v Německu říšským kancléřem Adolf Hitler a byla nastolena nacistická diktatura, začalo se zde mocně zbrojit a připravovat na příští válku. Pro sousední státy se militarizované Německo stalo velkou hrozbou.

Československo čelilo této hrozbě podle francouzského vzoru – Maginotovy linie – výstavbou opevňovacího systému v pohraničních oblastech, ale nejen tam. Jenže za touto opevněnou linií vznikla Hitlerova tak zvaná „pátá kolona“, sudetoněmecká Sudeten Deutsche Partei vedená Konrádem Henleinem, která štvála sudetské Němce k nenávisti proti všemu českému a později organizovala bojůvky k přepadání strážců čs. hranice. Tu dříve hlídali pouze příslušníci Finanční stráže. Nová situace si však v roce 1936 vyžádala vytvoření zvláštních pohraničních jednotek SOS – Strážce obrany státu. Ta byla vytvořena společně z finančníků, četníků a vojáků. (*Armáda jako taková na hranicích umístěna nebyla*).

Až 23. října 1933 se uskutečnila na ministerstvu vnitra první meziministerská porada se zástupci ministerstva národní obrany a ministerstva veřejných prací o zřízení letecké policie. Na jednání bylo rozhodnuto, že ačkoli je ministerstvo veřejných prací nejvyšším leteckým úřadem, spadá vzhledem k působnosti ministerstva vnitra v oblasti veřejného pořádku a veřejné bezpečnosti zřízení letecké policie do působnosti ministerstva vnitra jako nejvyššího policejního úřadu, který již od roku 1925 organizuje hláskou službu. Závažným problémem byly otázky finančního a materiálního zabezpečení činnosti letecké policie, které byly řešeny ve spolupráci všech zainteresovaných rezortů při několika navazujících jednáních.

Jako součást střežení státní hranice začaly již v roce 1935 postupně vznikat Četnické letecké hlídky. Létající a pozemní technický personál byl převeden z armády, ostatní byli původní četníci.

<sup>3</sup> Čs. Armáda a četnictvo 1918 – 1939, <http://www.gardekorps.com/page-content.php?id=csr>

## Ukázka budování ČLH v Litoměřicích

1. 7. 1938 byla zřízena Četnická letecká hlídka na vojenském cvičišti po levé straně silnice vedoucí z Litoměřic do Terezína. Velitelem a pilotem hlídky byl poručík letectva Josef Hanuš, piloty byli strážmistři Josef Baier a Antonín Just.: Vrchním mechanikem byl strážmistr Hynek Sechovský a další dva strážmistři jako řadoví mechanici, tři strážmistři radiotelegrafisté a strážmistr – řidič auta.

Měli k dispozici stíhací dvojplášník Avia B - 534.374, kód na trupu OK-PCG – četnická letadla měla civilní imatrikulaci a na směrovce sférický trojúhelník národních barev obvyklého uspořádání. Tato Avia létala až do prosince 1938, potom zde létala stejná Avia s označením OK-PEG a to od prosince 1938 do března 1939 – do obsazení země německým *weermachtem*.

Vedle toho podél hranice od 11. 5. 1938 do obsazení republiky Němci létal od Chebu až k Terezínu pozorovací dvoumístný dvojplášník Letov Š - 328.284 s imatrikulací OK-PCA. Jeho úkolem byl průzkum Sudet, hlášení situace, případné rozhánění bojůvek Sudetendeutsche Freikorps a samozřejmě zahánět případné vzdušné narušitele hranice, německá letadla. Těch narušení bylo mnoho, ale po zjištění, že jsou stíhání, narušitelé nejkratší cestou zmizeli zpátky za hranicemi. Zřejmě to byly pouze provokace, které měly zjistit ostražitost a akceschopnost leteckých strážců. Někdy ovšem tato letadla byla vybavena fotokamerami a tu šlo jednoznačně o leteckou špionáž.

Obranné akce leteckých četníků nebyly sice zrovna nejideálnější, ale rozhodně byly účinné a rozhodně na úrovni odpovídající tehdejší možnostem.

Příklady tras a průběhů těchto hlídkových letů:

**4. 7. 1938:** 8,30 – 9,05 hodin, Terezín - Žatec - Chomutov - Plzeň

**14. 7. 1938:** 13,50 – 14,45 hodin, Terezín - Ústí nad Labem - Schönwald - Petrovice - Hřensko - Krásná Lípa - Rumburk - Georgswalde - Varnsdorf - Terezín.

**21. 7. 1938:** 13,05, - 14,40 hodin, Terezín - Zinwald - Český Jiřetín - Hora Sv. Kateřiny - Hora Sv.Šebestiána - Karlovy Vary.

Četnické letecké hlídky byly zrušeny až po 15. 3. 1939, po okupaci Čech německou armádou.



Právní úprava postavení Četnických leteckých hlídek stanovila, že jedním z plněných úkolů je i pomoc při živelních pohromách. Už v době vzniku policejního letectva se totiž vedly polemiky o jeho potřebnosti. Zastánci argumentovali tím, že i v mírových dobách lze letadla využít k pomoci zraněným nebo k preventivní protipožární hlídkové činnosti.



Letecká policie byla zřízena 1. července 1935. Výkon letecké policie byl svěřen četnictvu, vojensky organizovanému strážnímu sboru, podřízenému v nejvyšší instanci ministerstvu vnitra.

Uvedeným dnem bylo výnosem MV č. 45.866/13-1935 zřízeno prvních pět četnických leteckých hlídek:

- V zemi České v Chebu, Růžodole u Liberce a Hradci Králové
- V zemi Moravskoslezské v Dolním Benešově u Opavy<sup>4</sup>
- V zemi Slovenské ve Vajnorech u Bratislavy

<sup>4</sup> Po odstoupení Sudet Německu roku 1938 se musely některé letecké hlídky přesunout do vnitrozemí, např. tato do Německého Brodu (dnes Havlíčkova). Blíže viz [http://www.iapo-publishing.cz/hb\\_cz.pdf](http://www.iapo-publishing.cz/hb_cz.pdf)

(Konkrétně to bylo 31. března 1939, po vyhlášení německými úřady).

Velitel terezínské ČLH poručík Josef Hanuš (\*13.9.1911, +21.4.1992) odešel do západního zahraničního odboje, nejprve jako stíhač ve francouzském letectvu, po kapitulaci Francie odcestoval přes severní Afriku do Velké Británie. I zde působil jako stíhač střídavě u našich i britských perutí Royal Air Force, od prosince 1943 působil v Inspektorátu čs. letectva v Londýně. Za dobu svého operačního působení sestřelil 4 nepřátelská letadla a 1 poškodil.

Po únoru 1948 odešel podruhé do exilu a opět vstoupil do RAF jako letecký dispečer. Do penze odešel 19.9.1968

7.3.1992 byl ve vlasti povýšen do hodnosti generálmajora v.v., nato za necelé tři týdny v Anglii zemřel.

Byl vyznamenán celou řadou vyznamenání – 3x 4s. válečným křížem, 5x Medailí za chrabrost, 2x Francouzským válečným křížem, britským řádem DFC, Africkou hvězdou, Italskou hvězdou a několika dalšími.

Hlídky byly dislokovány na místních letištích a měly přesně stanoveny obvody. Jednotlivé četnické hlídky byly přímo podřízeny ministerstvu vnitra a po celou dobu existence jim velel 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 postraním vozíkem, postupné 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 ve vzduchu.

V následujícím roce byl zpracován program, který předpokládal existenci celkem 15 četnických hlídek, přičemž v roce 1938 mělo existovat již 12 hlídek, v roce 1939 15 hlídek a v roce 194 se počítalo s jejich vybavením vlastní radiotelegrafní sítí a propojením do 7 četnických letek, podřízených velitelství četnického letectva.

Úkolem létajících četníků bylo, aby ve svěřeném obvodu:

- *dozírali nad dodržováním všech zákonitých předpisů a mezinárodních úmluv, týkajících se letectví, jak ze strany letectví domácího, tak i cizozemského a aby tak hájili výlučnou pravomoc a svrchovanost státu ve vzduchovém prostoru nad státním územím*
- *spolupůsobili s bezpečnostní službou pozemní a prováděly ony úkony, k jejichž provedení se vzhledem k dopravnímu prostředku, jehož používají, zvláště hodí (pronásledování nebezpečných zločinců apod.)*
- *aby byli nápomocní ve vykonávání oněch úkolů pozemní služby bezpečnostní, jež souvisí s dopravou leteckou (pasová kontrola apod.)*
- *konali službu pomocnou a záchrannou, např. poskytování pomoci při živelných pohromách, při leteckých nehodách, při šetření o*

*příčinách leteckých katastrof, pokud by nešlo o letadla vojenská.*<sup>5</sup>

Každá letecká hlídka byla tvořena výkonnými letci (2 důstojníci a 2 četniční gázisté mimo služební třídy zbraní – piloti) a leteckým pomocným personálem (vrchní letecký mechanik, 2 letečtí mechanici, 2 radiotelegrafisté, řidič motorových vozidel a kancelářský pomocník). Jelikož v řadách četnictva nebyl dostatek pilotů ani pomocného leteckého personálu, byli tito zapůjčováni od vojenského letectva.

Příslušníci četnictva, přidělení k četnickým leteckým hlídkám, nosili šedozelené četnické uniformy, letci a pozorovatelé (i když byli zapůjčeni od armádního letectva) modrá saka, černé kalhoty a modré brigadýrky s červenou obrubou, na rozdíl od vojenských khaki uniforem.

Jednotlivé četnické 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 Strém Městě u Moravské Třebové, Brně a Moravské Ostravě*
- *V zemi Slovenské ve Vajnorech u Bratislavy, Zvolenu, Žilibě a Košicích*
- *V zemi Podkarpatské v Užhorodě*

Politický vývoj v roce 1938 narušil realizaci uvedeného programu. Postupně byly zřízeny četnické letecké hlídky v Českých Budějovicích, Plzni, Terezíně, Starém Městě u Moravské Třebové, Brně, 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 leteckých četnických hlídek byly přesně stanovovány jejich služební obvody.

Při záříjové mobilizaci došlo dnem 22. září 1938 k podřízení leteckého personálu četnických leteckých hlídek ministerstvu národní obrany.

---

<sup>5</sup> Viz například *Letecká služba Policie České republiky*, [http://www.mvcr.cz/2003/policie/odbor/letka/historie\\_policie.html](http://www.mvcr.cz/2003/policie/odbor/letka/historie_policie.html)

To bylo zrušeno pro Čechy a Moravu 7. listopadu 1938, kdy zároveň se změnami po odstoupení pohraničí došlo k přechodné i trvalé změně stanovišť některých hlídek. Na Slovensku zůstaly hlídky i nadále podřízeny vojenské správě. Ve skutečnosti však k opuštění přechodných stanovišť hlídkami již nedošlo.

Torzo československého policejního letectva, představovaného četnickými leteckými hlídkami na okleštěném území Čecha Moravy oficiálně zaniklo dnem 31. března 1939.

## *Literatura a odkazy na četnické letecké hlídky:*

- 1) **MAREK, Jindřich: Vzdušní donkichoti** (Četnické letecké hlídky 1933-1939; Čs. letci u 280. a 544. perutě RAF), Svět křidel, 2001.
- 2) **DLOUHÝ, Michal: Policejní letectvo, Přísně Tajné, literatura faktu**, Pražská vydavatelská společnost, Praha 2000
- 3) **NAJMAN Zdeněk: Četnické letecké hlídky**, archiv Lovosického dneška ([http://www.meulovo.cz/dnesek/2006/0607\\_06.html](http://www.meulovo.cz/dnesek/2006/0607_06.html))
- 4) **Letecká služba Policie České republiky**, [http://www.mvcr.cz/2003/policie/odbor/letka/historie\\_policie.html](http://www.mvcr.cz/2003/policie/odbor/letka/historie_policie.html)
- 5) **Provoz vrtulníků u policie do převratu**, <http://www.vrtulnik.cz/police/policie.htm>
- 6) **Čs. Armáda a četnictvo 1918 – 1939**, <http://www.gardekorps.com/page-content.php?id=csr>
- 7) **Četnické letecké hlídky**, <http://vinar.cz/mitte/clh.htm>



**TITLE:**

## Železná opona jako bojiště elektronické války

Práce je nedílnou součástí webu  
<http://www.iron-curtain.info>

**AUTHOR:**

© 1999 – 2006 ing. Václav ILČÍK

**CONTENT LANGUAGE:  
COPYRIGHT:**

Czech (cz)  
Zapomenutá elektronická válka v okolí železné opony  
Rádiový a radiotechnický průzkum na železné oponě i za ní

**DESCRIPTION:**

**KEYWORDS cz:**

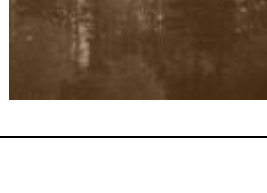
železná opona, státní hranice, PS, Pohraniční stráž, signálka, vojenské věže, vidové hlásky, pátrače, historie železné opony, budování železné opony, ochrana státní hranice, ostnatý drát, Čerchov, Dyleň, Rozsocha, Tišina, Havran, Zvon, Poledník, Kříženec, Šumava, Tišina, Český les, Hazlov, Lesná, Milíře, zámek Zbiroh, četnické letecké hlídky, průzkumná stanoviště, SIGINT, ELOKA, Ramona, Tamara, Kopáč, Věra, KRTP, KRTP-86, KRTP-91, KRTP-81, Borap, Kolčuga, SDR, PLSS, ERA, HTT Tesla Pardubice, pasivní radar, radiolokace, tichá spolupráce, život za dráty, pozemní průzkumná stanoviště, vrtulníky na hranici, SR-71, Mig-25, zpravodajská správa, studená válka, OSH, EZOH, útoky, dezerce, ostnatý drát, odposlech, greenway, incidenty, elektronický boj, REB, TDOA, časově hyperbolická metoda

**KEYWORDS en:**

iron curtain, border, barbed fence, behind the iron curtain, iron border, 2ACR, passive radar, LAPAS, PLSS, ELINT, SIGINT, iron curtain history, lost border, iron curtain road, cold war, bicycle greenway, KRTP, Vera, Tamara, Trash Bin, Trash Can, Ramona, Soft Ball, Borap, PRP-1, Kopac, ECCM, TDOA, reconnaissance, COMMUNICATIONS INTELLIGENCE, COMINT, NO MEN'S LAND, Commie Horde, Mi-24 Hind, White Elephant

**KEYWORDS de:**

eloka, turm, funk, grenze, Mfs, Schneeberg, Elektronische Kampfführung, Peil, Peilbasis, Elektronische Unterstützungsmaßnahmen, LAPAS, Elektronische Gegenmaßnahmen, Elektronische Schutzmaßnahmen, horchdienst, Hoher Bogen, Grosser Arber, Grosser Kornberg, Grosser Osser, Fernmeldesektor, Fernmeldeskorturm, Grossen Kornberg, Grossenbrode,



**PHRASE cz:**

Jak bojoval Západ s Východem na frontě elektronické války. Státem podporovaná špionáž území potenciálního protivníka. Život v okolí železné opony. Neprostupná státní hranice, hlídané Pohraniční stráží. Železná opona – stavba, historie, použití. Systém strážení státní hranice. Vojenské síly a prostředky, dislokované v bezprostředním okolí železné opony. Pohraniční stráž. Lehký obrněný pluk. Průzkumné jednotky. Útvary zvláštního určení ZU. Obrněná brigáda. Jednotky REB. Stacionární stanoviště. Hlášky. Signálový průzkum. Technika rádiového a radiotechnického průzkumu. Monitorovací přijímače. Vrtulníky na železné oponě. Průzkumná letadla.

**PHRASE en:**

Iron curtain project. SIGINT, COMINT, ELINT, RADINT, OSINT, ACINT, EPM, ECCM. MASINT, Redcatchers. Radio Intelligence.

*Tento text vznikl přibližně v průběhu 7 let. Jestliže máte pocit, že jsou tam faktické chyby, neváhejte mne kontaktovat – nikdo není neomylný.*

*Autor nikdy nebyl členem žádné politické strany a jeho práce nemá být oslavou komunistické strany, dřívějšího politického zřízení či železné opony jako takové.*

*Reálie odpovídají době přibližně od poloviny osmdesátých let do konce železné opony.*

*Všechny materiály pochází z veřejně dostupných zdrojů a jsou – pokud možno – citovány. V některých případech se mi nepodařilo autora vypátrat, resp. nereagoval na moje žádosti.*

**Autor**

