

niecu mesnino sociologa se proto Petera jeví jako postava tragická, jako konzervativní člověk, který sice poznal české dějiny, ale nepochopil historické právo všech soci-

vseobecného vzdělání. Zbývá dodat, že Třebihošťským se nás Petera psal proto, aby se odlišil od kněze Petery-Rohoznického (1798 - 1877), romantického arche-

„Ottově slovníku naučném“.

*Dr. Karel Maránek*

## LETECKÁ KATASTROFA 1936

**D**en 22. červenec 1936 měl být podle kalendáře krásný, slunný a teplý. Léto toho roku bylo téměř v poločase. Ve skutečnosti však silně přšelo, byla malá horizontální dohlednost a mraky sahaly místy až k zemi. Takové bylo počasí v prostoru Hořic a okolí ve středu ráno toho dne. A také foukal v tomto ročním období nepříjemně studený vítr. Tato informace o stavu počasí z tohoto dne pochází z meteorologického záznamu, který vedla meteorologická služba československého vojenského letectva.

Toho dne ráno odstartoval z Mnichova (Německo) pilot Viktor Neubrandt (43 let) s radistou Wilfriedem Hauptem (32 let) s letounem německé Lufthansy JU-160 D k letu Mnichov-Praha-Breslau (dnes polská Wrocław). Na palubě letounu byly čtyři osoby, které jako cestující vystoupily v 7.30 hodin v Praze. V 7 hodin 50 minut letoun opět odstartoval k dalšímu letu do Breslau z letiště Praha-Kbely. V Breslau měli nastoupit cestující, které měl pilot dopravit zpět do Mnichova. Dodávám, že civilní dopravní letiště Praha-Ruzyně nebylo tehdy ještě v provozu a na letišti Praha-Kbely byl

letecký provoz smíšený, což vyvolávalo značné potíže. Jen pro zajišťovací, na letišti ve Kbělich byly dislokovány dva letecké pluky, a to Letecký pluk 1 (stíhací) a Letecký pluk 6 (bombardovací). Letiště Praha-Ruzyně bylo postupně otevřeno počátkem roku 1937, kdy aerolinie uvolňovaly pro vojenské letectvo hangáry na letišti Praha-Kbely. Letoun, s nímž německá Lufthansa provozovala tuto linku, byl typ JUNKERS JU-160 D a měl imatrikulační označení D-ULUR. Byl to celokovový, jednomotorový dolnoplošník s motorem BMW o výkonu 650 HP. Osádka byla dvoučlenná a v kabině bylo místo pro 6 cestujících. Kabina byla velmi těsná a dva cestující seděli na sedadlech zády k letu. Jeho maximální rychlost byla 345 km/hod., cestovní okolo 300 km/hod. Letoun byl původně vyroben pro říšskoněmecké vojenské letectvo (Luftwaffe) z typu JU-60, ale pro neuspokojivé výkony byl přepracován a vlnitý plech potahu byl nahrazen plechem hladkým, duralovým. Prototyp byl zalétán v červnu 1934 a plánovaný počet 48 kusů byl nakonec, protože ho pro neuspokojivé výkony Luftwaffe nepřevzala jako bombar-

dovací letoun, předán dopravní společnosti Lufthansa. Původní motor byl nahrazen motorem BMW 132 E o výkonu 485 kW, což zlepšilo jeho technická data. Letoun měl plánovaný dolet 1100 km a dostup 5200 metrů při stoupavosti 4,6 m/sec.

Každý německý dopravní letoun byl podle mezinárodní společnosti ICAO označen imatrikulačními znaky, a tak jako např. letouny Československé dopravní společnosti, později Československé aerolinie dostaly OK, německé Lufthanse bylo přiděleno písmeno D (Deutschland-Německo) a dále písmena, v našem případě ULUR, kterými se pak radiotelegrafista hlásil góniu.

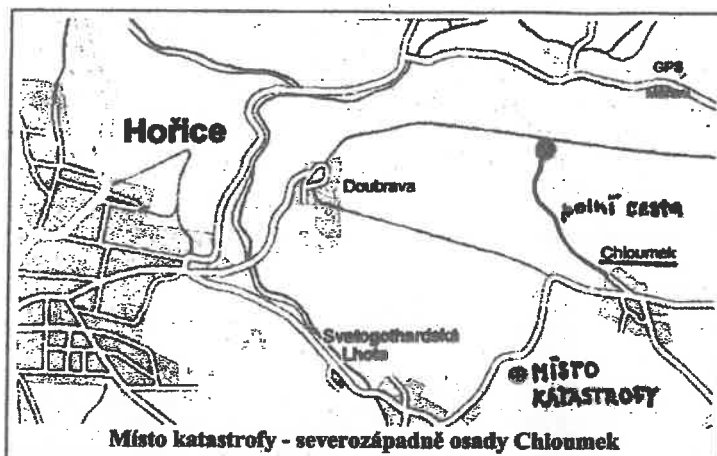
Lufthansa se rozhodla nasadit tento typ na linky paprskovitě se rozvíjející z Berlína a také na linku Mnichov-Praha-Breslau. První let se uskutečnil na této lince počátkem roku 1936, tedy ne příliš dlouho před katastrofou. Letouny i přes katastrofu na Chlounku létaly u Lufthansy na 16 linkách až do roku 1939.

Pilot přilétl do prostoru osady Chloumek-Miletín okolo osmé hodiny ranní a dostal se do velmi nepříjemné povětrnostní situace, pravděpodobně ztratil orientaci a neznal přesně místo, kde se nachází. Jeho let v tu dobu probíhal podle tzv. podmínek IFR, tj. bez viditelnosti země, která pod ním byla zahalena v mlze a v dešti.

Když se v kterékoliv oblasti, osady, vesnice nebo města stane něco mi-



Letoun Junkers JU-160 D

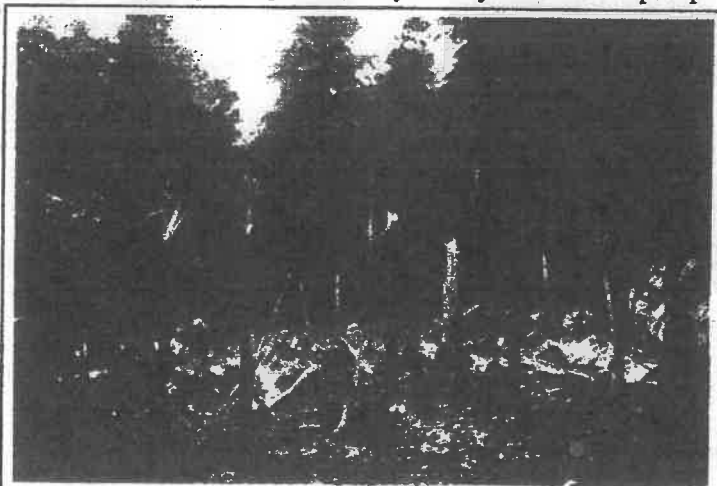


Místo katastrofy - severozápadně osady Chloumek

možadného, rozšíří se taková zpráva rychlostí blesku. A navíc - když se jedná o "spadlé letadlo", pak je to událost prvotradého významu. A v tomto případě tomu nebylo jinak. Stále nad touto záhadou dodnes přemýšlím a nemám pro ni vysvětlení. Televize tehdy nebyla, rozhlasový přijímač nebyl ani zdaleka v každé domácnosti, bylo to dopoledne, přišlo a od města se nacházel zřícený letoun ve vzdálenosti přibližně 5 kilometrů. Kromě toho byl pracovní den (středa) a většina lidí pracovala nebo musela pracovat. Ale to vše nevadilo, aby se brzy okolo místa tragédie nashromáždily velké davy lidí. A moji rodiče tam také nesměli chybět a já s nimi. Bylo mi tehdy 5 roků a 9 dní, když jsme dorazili na místo katastrofy. Bylo již odpoledne,

přestalo pršet a kolem trosk letounu se tísnily davy lidí.

První, čeho jsem si jako malý kluk všiml, byly zurážené stromy, jak se letoun dostal s nimi do kontaktu. A pak také mi utkvělo v paměti, že trosky letounu byly vlastně na jedné hromadě a že tam byla hluboká jáma. A ve mně se probudila klukovská touha, něco si na památku z této události odnést. A protože to nikdo zvláště důkladně nehlídal, místo dopadu nebylo nijak ohrazeno, tak se mi podařilo sebrat kus plechu, o němž později otec tvrdil, že pochází z podvozku. Jestli to ovšem byla pravda, to nemohu potvrdit. Nejvíce si však pamatuji na to, že tam panoval velký zmatek a z povelů četníků jsem měl strach. Ty všechny události se mi postupně



Místo dopadu letounu (poměrně malý prostor zničeného lesa)

vytrácely z paměti, takže jsem měl časem dojem, že se mi to všechno jen zdálo. Ale jen do doby, kdy jsem se stal příslušníkem letectva a několik takových událostí sám prožil a potom jsem se s touto katastrofou seznámil jako s historickou událostí. A dám za pravdu každému, že pokud měl někdo někdy možnost takovou tragédii osobě prožít nebo vidět, do smrti na ni nezapomene.

Vyšetřováním této katastrofy se zabývala komise, která se dostavila na místo odpoledne. S překvapením zjistila, že motor letadla byl již vykopán z jámy hluboké asi 1,5 metru a všechny trosky letounu byly sneseny na hromady. Těla obou letců byla k nepoznání zohavena roztržitými plechy a podle náramkových hodinek, které se zastavily po náraku na ruku pilotů, komise určila pád letounu na 8.10 - 8.12 hodin. Když se ohromená komise dotazovala, kdo provedl vykopání motoru a na čí příkaz bylo provedeno snesení trosk na hromady, dostalo se jí odpovědi, že to byl nějaký vysoký pán z okresu. A ten "vysoký pán z okresu", který tak znemožnil objektivní vyšetření katastrofy a zjištění její příčiny, byl sám okresní hejtman. Ale to událostem ještě trochu předbílám.

Tehdejší letouny neměly k dispozici radar ani žádné důležité přístroje pro létání bez vidu. Pilot měl pro let k dispozici kompas, rychloměr, výškoměr a umělý horizont, ale pro zjištění vlastní polohy potřeboval radistu nebo radiotelegrafistu, který byl po dobu letu ve spojení s tzv. gónií, které mu udávalo vlastní polohu, tedy zaměření, aby pilot, pokud neviděl z kabiny letounu a nemohl se orientovat podle země, věděl, kde se vůbec nachází a jakým kurzem má letět. Umělý horizont, přístroj pro létání "bez vidu", byl vynalezen v Německu teprve před deseti lety. A byl dosud značně primitivní.

Pilot přiletěl do prostoru Chloumek-Miletín ve výši asi 1700 metrů, přičemž převýšení terénu v daném

prostoru jsou 422 metry, což znamená, že se ve skutečnosti nacházel nad terénem ve výšce 1278 metrů. V této době se ozval radista gónia Praha se zprávou, že bude volat gónio Breslau. Zaznamenaný čas byl 8.12 hodin a letoun se nacházel již ve výšce 1600 metrů. Spojení s Breslau (dnes Wrocław) se mu ale nepodařilo navázat a v 8.14 hodin vyslal radista třikrát nouzový signál a pak se odmíchl. Nouzový signál znamenal, že se letoun s osádkou nachází ve stavu "nouze", v nebezpečí nebo že má nějaké vážné letové problémy. Každá obsluha gónia, které bylo v nepetržitém provozu 24 hodiny, měla za povinnost zaznamenávat všechny hovory jak přijaté, tak odeslané s uvedením přesného času.

V 10.10 hodin dostala letecká četnická letecká hlídka v Hradci Králové zprávu, že se na trati Praha-Breslau ztratil dopravní letoun Junkers 160 D s imatrikulací D-ULUR. Neprodleně odstartoval letoun četnické hlídky do prostoru Trutnov a vyhledával ztracený Junkers v prostoru Trutnov, Žacléř, Janské Lázně, Úpice. Let trval asi 45 minut a žádný zřícený letoun letecká četnická hlídka nenašla. Ale ihned po přistání se pilot o tragédii u Chlumu dozvěděl, a tak se i s velitelem četnické hlídky odebrali na místo tragédie. Letecká četnická hlídka v Mladé Boleslavi ještě nebyla a zorganizována a umístěna na zdejší letišti byla až v roce 1938.

Situace na místě zříceného letadla svědčila o tom, že pravděpodobně došlo k náhlé technické závadě na letounu. Když se pilot za letu dostal do problémů, například z důvodů náhle se změněného počasí, ztratil orientaci a navíc nemohl navázat spojení s gónií, musel se rozhodnout rychle a jednoznačně. Situace, ve které se nacházel, se mohla dále zhoršovat a pak by pilot neměl vůbec žádnou šanci na řešení. Každé ale přinášelo určité riziko. Pilot Neubrandt neměl pravděpodobně moc variant pro nastalou situaci. Pokud došlo k technické závadě letounu, o čemž svědčí úhel dopadu

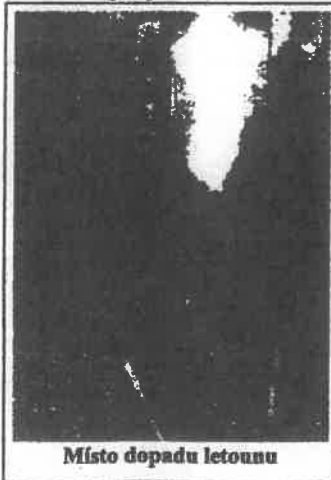
a malá část zničeného lesa v okolí, jeho naděje na záchranu byla téměř nulová. Existují však pokusy o nouzové nebo vynucené přistání. Pro obě varianty musí být vytvořeny určité předpoklady. Pilot se dostane do náhle se zhoršené povětrnostní situace a ztratí pojem o své poloze vůči prostoru. Snaží se obnovit orientaci klesáním, aby se pohledem na zem nebo okolí mohl pomoci význačných bodů zorientovat. Mohou to být objekty, města, kostely, vodní plochy, ale např. i nádraží, která svými nápisy poskytovala báječná řešení. Takové rozhodnutí bylo však velice riskantní, neboť při snižování letové hladiny v neznámém prostoru mohlo dojít k nárazu do země, kopce nebo jiné překážky. Dopravní letoun není kluzák ani stíhačka, aby se náhle překážce dokázal ve zlomku sekundy vyhnout. Vynucené přistání bylo řešením např. při vysazení motoru nebo z jiných příčin (nedostatek paliva), ale výsledek manévru záležel na tom, kde se letoun nacházel, v jaké výšce a jaká plocha se mu pro tuto variantu nabízela. Bylo potřebné, aby byla pokud možno rovná a dlouhá, protože jakmile se pilot pro takový manévr rozhodl, nemohl ho již změnit. A pokud v ose přistání, nouzového nebo vynuceného, byl les, pak výsledek byl vždy problematický a ve většině případů skončil katastrofou. Kdyby se pilot JU-160D dostal do takové situace a musel se pro jednu z variant roz-

hodnout, pak les, který byl v ose jeho letu, by byl postupně kácen od vršků stromů až po pahýly, které by letoun doslova roztrhal, totálně zničily a přivodily by smrt osádky i cestujících. Jako příklad uvádím snímek jednoho takového nouzového, nebo vynuceného přistání, které způsobilo rozsáhlou devastaci porostu a na konci smrt pilotů.

Velitel četnické letecké hlídky a jeho pilot konstatovali, že se letoun zřítíl pod velkým úhlem do lesa a oba členové osádky byli na místě mrtví a nedali se identifikovat. Zjištění příčiny bylo obtížné pro naprosto hloupý nápad pana hejtmána snést trosky letounu na hromady a vykopat z jámy motor. Přesto se ale našel jeden důkaz, který mohl svědčit o tom, že ke zřícení letounu nedošlo chybou pilota, ale následkem technické závady. Mohlo dojít k poruše motoru, ale také, což bylo překvapivé, našla se část levé přistávací klapky na hromadě troskek, ale nebyla poškozená. Dalším šetřením a po výslechu lidí, kteří trosky letounu snášeli na hromady, zjistili, že byla nalezena asi 200 metrů od zříceného letounu a na hromadu byla donesena dodatečně. Přistávací klapky na odtokových koncích křídla slouží ke zvýšení vztlaku při startu nebo přistání letounu. Jejich porucha, deformace nebo ztráta za letu může mít pro letoun katastrofální následek. O tom, co viděli, slyšeli a dozvěděli se na místě katastrofy, sepsali zápis a vrátili se do Hradce Králové. Vyšetřování katastrofy nebylo v jejich kompetenci.

Čtenáři, kteří se nezajímají o leteckou problematiku asi také nic nevědí o četnickém letectvu. Ono se totiž o této záležitosti v předchozích letech nic nepsalo, a tak se o tom krátce zmíním a jen proto, že se při této katastrofě četnická letecká hlídka objevila.

Četnické letectvo bylo zřízeno výnosem ministerstva vnitra č. 45866/13 dnem 1. července 1935. Nejprve bylo zřízeno 5 četnických leteckých hlídek, které byly dislokovány na letištích v Chebu, Rážo-



Místo dopadu letounu



Pohled na jednu z hromad snesených troskek

dole u Liberce, v Dolním Benešově u Opavy a ve Vajnotech u Bratislavy. Velitelem byl jmenován major, později podplukovník Antonín Vlk a ve funkci vytrval až do zániku Československa v březnu 1939. Plán ministerstva vnitra předpokládal postupné vybudování dalších hlídek v celkovém počtu 15 tak, aby pokryly celé území státu. K tomu však již nikdy nedošlo a při obsazení Československa bylo vybudováno těchto hlídek jen 7.

Velitel četnického letectva pplk. Vlk přímo podléhal ministrově vnitra.

Problém byl také s jejich vybavením a s obsluhou, tj. s technickým personálem. Vojenské letectvo poskytlo četnictvu část svých letou-

nů, pilotů a technického personálu. Vyskytly se i názory, že se letectvo zbavilo svých zastaralých a nepotřebených letounů, jako byly letouny ŠKODA D-1. Později dostaly četnické hlídky velmi oblíbený a rozšířený dvoumístný letoun Š-328 a nejmodernější československý stíhací letoun (jednomístný) AVIA B-534.

Mezi mnoha úkoly, které pro četnické letectvé hlídky stanovil výnos ministerstva obrany, bylo mj. "konat pomocnou a záchrannou službu a poskytovat pomoc při leteckých nehodách, při šetření a příčinách leteckých katastrof, pokud nešlo o letadla vojenská".

Proto se dvoučlenná hlídka objevila na Chloumku. Ještě bych dodal, že

vyšetřování leteckých nehod (katastrof, havárií, poškození) provádělo ministerstvo veřejných prací, které si do vyšetřovací skupiny mohlo pozvat kterékoliv odborníky, na příklad z letecké továrny, z armádního letectva, civilní povětrnostní služby nebo úředníky místní správy, kde k události došlo. Nakonec bych jen dodal, že část pilotů uprchla po obsazení Československa do zahraničí, kde se zúčastnili války proti Německu, a později bojovali i v SSSR. Jeden z nich se stal později generálem (František Rypl) a po válce určitou dobu, než ho komunisté "za zásluhy" vyhodili, velel Vojenské letecké akademii v Hradci Králové. V době letecké katastrofy na Chloumku byla tedy nejbližší četnická letecká hlídka v Hradci Králové a fungovala jen o pár dní více než rok. Obsazením Sudet v září 1938 se situace změnila a některé hlídky musely být předislokovány např. z Chebu nebo z Liberce. Proto také částečně působily i z letiště v Mladé Boleslavi, kde došlo k tragické události, při které s letounem Š-328.189 zahynuli pilot, strážmistr četnictva Bohumil Dostál, a jeho pozorovatel podporučík v záloze Josef Stránský. Ke katastrofě došlo 23. září 1938 chybou pilota při přistávání, kdy letoun ztratil v zatáčce rychlost, dopadl na zem a shořel i s oběma piloty. Oba byli k četnickému letectvu jen přidělení, byli to příslušníci vojenského letectva a kmenově patřili k 6. letce Leteckého pluku 8, Kbely.



Letouny Š-328 a AVIA B-534

Četnické letectvo bylo po válce obnoveno 15. 7. 1946 pod "firmou" SNB a jeho velitelem se opět stal Antonín Vlk, v té době povýšený na plukovníka. Ale již v roce 1948 ztratil důvěru "strany a vlády", v březnu byl odeslán na dovolenou a v září definitivně vyhozen. V listopadu 1950 se vláda usnesla letectvo SNB (tzv. bezpečnostní) zrušit a jeho úkol přenést na letectvo vojenské. To je ale již jiná kapitola, a tak jen dodávám, že když bylo rušeno, mělo ve stavu 120 letounů, z toho 10 letadel dopravních, 30 až 40 letounů různého využití a 70 až 80 letounů stíhacích, mezi něž patřila Mc-109, La-7, Spitfire Mk.IX a Avia S-199 (Messerschmitt 109, vyráběný v Československu). Četnické letectvo (předválečné i poválečné) zaznamenalo ve své historii desítky havárií a 2 katastrofy, při té poslední zahynul i nástupce plk. Vlka vrchní strážmistr Eduard Spousta.

Další zajímavostí je skutečnost, že nouzový signál z letadla Junkers zachytil i radiotelegrafista letounu ČSA OK-AFF, který v té době letěl po trati Praha-Bratislava a nouzový signál zaznamenal mezi Brnem a Bratislavou, a dokonce se dotazoval, kdo a proč tento signál vyslal.

Vyšetřovací komise pro vyšetření havárie z ministerstva veřejných prací, které se zúčastnili i zástupci říšskoněmeckého ministerstva letectví a Lufthansy, se dostavila na místo katastrofy odpoledne asi v 15 hodin. Komise nedospěla k žádnému jednoznačnému závěru o příčině katastrofy. Byly vzaty v úvahu počasí, závada motoru, porucha systému řízení, problém prostorové desorientace, zdravotní indispozice pilota, ba i dokonce námraza. Bylo však jednoznačně potvrzeno, že ke zřícení letounu došlo krátce po vyslání nouzového signálu a že se letoun zřítíl (podle poškozených stromů) pod velkým úhlem k zemi s velkou rychlostí. K tomuto závěru dospěli na podkladě prohlídky a velké deformace trsek letounu.



Vykopáný motor ze zříceného letounu

Závěrem vyšetřovací komise uvedla, že pravděpodobnou příčinou zřícení letounu byla závada systému řízení. Vzhledem k tomu, že nebyl nalezen jediný objektivní důkaz pro toto tvrzení, které by potvrdilo nebo vyvrátilo tento závěr, může se konstatovat, jak to učinil Ing. Keller, že příčina katastrofy letounu JU-160D D-ULUR je neznámá. Přispěl k tomu také ten, který z neznalosti, z hlouposti nebo své veledůležitosti znemožnil objektivní vyšetřování katastrofy vykopáním motoru a sňatím trsek na hromady.

Sám jsem se během své služby v letectvu zúčastnil několikrát vy-

šetřování nebo prohlídek míst leteckých katastrof. Podle dopadu letounu se dalo předběžně určit, jakým způsobem došlo ke katastrofě. Kdyby se pilot na Chloumku snažil v důsledku nepříznivého počasí najít svoji polohu nebo se snažil o nouzové přistání, pak by dráha letounu před dotykem se zemí nebo lesem byla pod malým úhlem a vykáčený les by byl (podle typu letounu a jeho rychlosti) v délce několika desítek až stovek metrů, než by stromy pád letounu zastavily nebo letoun postupně zdeformovaly a nakonec zničily. To se však na Chloumku nestalo.



Fotografie ze dne 23. 6. 2010 zachycující místo dopadu letounu

Dne 23. června 2010 jsem navštívil místo tragédie. Zjišťoval jsem také, zda je někde naživu ještě nějaký člověk, svědek této tragédie. Paní v obchodě na Boháňce mě odkázala na pana Mareše a ten mi potvrdil, že v osadě Chloumek žije jediný svědek této události, pan Smolaf. Bohužel se mi nepodařilo ho kontaktovat, neboť podle informací několika osob byl před časem jeho dům vykraden, a tak nikomu neotvírá. Potom jsem dostal radu od neznámého muže, který mi řekl, jak se k místu tragédie dostanu. Je to neudržovaná polní cesta, za sucha a s opatrností sjízdná i osobním autem.

Vyjel jsem tedy až na okraj lesa a podle dosavadních znalostí o průběhu katastrofy jsem odhadem určil přibližný směr letu letounu před nárazem do lesa. A asi po 150 až 200 metrech jsem místo tragédie našel a čtenář si ho může prohlédnout na barevném snímku. I po tak dlouhé době je na místě, kde byl vykopán motor BMW nešťastného letounu JU-160 D, značně zřetelná jáma. Je to neuvěřitelné přijít a postát na místě tragédie, která se odehrála před tak dlouhou dobou a kde jsem se ocitl díky zvědavosti

svých rodičů jako pětiletý kluk. Kdyby byl letoun obsazen cestujícími, byli by bezesporu mrtví všichni. Protože jáma není celá obrostlá a je místy obnažená, domnívám se, že se tam pokoušeli amatérští hledači nalézt nějaké zbytky letounu.

Dnešní dopravní letouny mají na palubě stovky cestujících a létají rychlostí okolo 1000 km/hod. Při dopadu letounu se jeho trosky nacházejí na desítkách čtverečných kilometrech a ostatky cestujících se pracně zjišťují podle DNA. Vyšetřování trvá měsíce až roky a jeho snahou je odhalit příčinu katastrofy, aby bylo zabráněno jejímu opakování. Stávají se ovšem také přehody, že se letoun zřítí do obydlené oblasti a potom jsou i následky hroživé. A přesto je letecká doprava nejspolehlivější a při katastrofách, vezmeme-li v úvahu miliony nalétaných kilometrů a miliony přepravených cestujících, je počet mrtvých velmi malý. Ale protože se o každém leteckém neštěstí obsáhle a podrobně píše, zdají se následky hroživé. Kdyby ovšem sdělovací prostředky zveřejňovaly počet mrtvých, kteří na celém světě denně

zemřou na silnicích, musely by informovat o desítkách tisíc obětí, jejichž počet dosahuje ročně přes milion. Pro zájemce historie před tím, než vyjde moje kniha o leteckých katastrofách předmnichovského vojenského letectva, uvádím, že počet mrtvých pilotů a členů osádek letounů přesáhl za dvacet let "jen" 360 osob.

A nakonec malá technická poznámka. Podle letecké terminologie se letecké nehody dělí na katastrofy, havárie a poškozování. Letecká katastrofa je taková událost, při níž zemře osádka letounu nebo cestující nebo při ní zahynou i nezúčastněné osoby, např. zabitím při pádu letounu nebo jeho trosce. Havárie je naopak taková událost, při které je zničen letoun, ale osádka nebo cestující ji přežijí, například pouze se zraněním.

Děkuji, že mi byla tato malá vzpomínka na událost nedaleko mého rodiště umožněna zveřejnit a že jsem ji mohl po tak dlouhé době připomenout.

*Ing. Zbyněk Čefovský  
plukovník letectva v. v.*

**Poznámka:** Ke zpracování článku jsem využil vlastní materiály ke zpracovávaným knihám o katastrofách letounů, dále jsem čerpal z materiálů Vojenského ústředního a Vojenského historického ústavu a z knihy Ing. Kellera - Nehody dopravních letadel v Československu - 1. díl. O četnických hlídkách pak z historického materiálu ministerstva vnitra.

Pokud se někteří čtenáři blíže zajímají o takové události, vřele doporučuji knihu Ing. Kellera a dodávám, že letos na podzim a na jaře příštího roku vyjdou moje dvě knihy o leteckých katastrofách v československém vojenském letectvu, 1918 - 199 a 1. díl 1945 - 1965. Obě knihy mapují neúprosnou daň, kterou zaplatili stovky mladých lidí za lásku k letectvu.

**Poznámka editora:**



plk. Ing. Z. Čefovský

Zbyněk Čefovský se narodil v Hořicích v roce 1931. V prosinci roku 1945 se rodiče přestěhovali do Litoměřic, kde Čefovský začal studovat na reálném gymnasiu. Po jeho ukončení se přihlásil k letectvu a po studiu na Vojenském učilišti a Vojenské akademii byl v hodnosti kapitána přemístěn na Velitelství letectva a protivzdušné obrany státu v Praze. Potom vykonával službu u řady leteckých útvarů, v srpnu 1968 byl v hodnosti podplukovníka ve funkci zástupce velitele letiště v Hradci Králové.

Protože se aktivně postavil proti sovětské okupaci, byl z armády vyhozen a po podpisu Charty 77 degradován, zbaven všech vyznamenání a pro podezření z podvracení republiky a špionáže uvězněn. Po propuštění byl s celou rodinou v rámci akce ASANACE zbaven majetku a vystěhován do Spolkové republiky Německo.

Po návratu do vlasti byl částečně rehabilitován, vrácena mu vyznamenání, ale do armády se nevrátil.