Február 1948 a civilná letecká doprava medzi Východom a Západom

Peter Švík

Cieľom článku je popísať vývoj a smerovanie leteckej dopravy v Československu medzi rokmi 1944 a 1951 v širšom kontexte formovania vzťahov medzi Východom a Západom v danom období. I keď sa tejto problematike dostalo pomerne širokej pozornosti v popularizačnej literatúre a žurnalistike, táto spisba nespĺňa nároky kladené na historiografickú produkciu a jej prínos pre potreby výskumu je pomerne limitovaný. Práce tohto druhu sa vyznačujú priveľkým dôrazom na detail, či už technický alebo biografický, a danú látku adekvátne nekontextualizujú v rámci politicko-hospodárskeho vývoja v Československu, nehovoriac už o širších zahraničnopolitických súvislostiach. S využitím nepublikovaného archívneho materiálu tak domácej, ako aj zahraničnej proveniencie¹ sa práve o to usiluje tento článok. V prvej časti – pre lepšie pochopenie celkového historického kontextu – popisuje expanziu Československých aerolínií (ČSA) na medzinárodných tratiach počas rokov 1946 a 1947. V druhej sa zameriava na reakcie zo strany Ministerstva zahraničných vecí Spojených štátov, pričom bod zlomu situuje do jesene 1947, kedy Washington začal nazeráť na expanziu československého letectva čoraz viac kriticky. Obdobiu po februári 1948, keď americká administratíva prešla od ekonomických krokov k politike „vzdušného zadržiavania“ (*aerial containment*), sa venujem v tretej časti

---

1 Z československých archívov sa jedná o Archiv Ministerstva zahraničných vecí České republiky (ďalej AMZV ČR), Státní oblastní archiv v Praze (SOA v Praze) a Národní archiv (NA) v Praze, zo zahraničných najmä o americký Národní archiv a správu dokumentov (*National Archives and Records Administration – NARA*) v College Park, štát Maryland. V menšej miere využívam aj dokumenty z britského Národného archívu (*The National Archives – TNA*) v Kew, grófstvo Surrey.

článku. Záverom v stručnosti načrtávam vývoj po roku 1951, kedy v reakcii na zatkanie amerického novinára Williama N. Oatisa v Československu bola zastavená prevádzka liniek ČSA na Západ.

Povojnová expanzia ČSA

Ku koncu druhej svetovej vojny bolo viac ako zrejmé, že letectvo zmenilo charakter geografie. Na jednej strane sa lietadlá osvedčili ako spoľahlivý prostriedok na prepravu ľudí a tovarov medzi ľubovoľnými miestami na Zemi, na druhej strane bombardéry a strely s dlhou dráhou letu mohli zaútočiť z veľkej diaľky a priniesť znenazdajky „z oblakov“ smrť tisíciam ľuďom dolu na zemi. Nielen krajiny, ale aj celé kontinenty, ktoré po stáročia oddeľovali nezmerné oceány alebo nepriestupné horstvá, sa zrazu stali poľahky dostupnými pre obchod, ale aj ohrozenými prípadným útokom nepriateľa. „Na Zemi už niet odľahlých miest,“ pretože „svet je malý, svet je jeden“ – skonštatoval americký právnik a nominant republikánov v prezidentských voľbách v roku 1940 Wendell L. Willkie v bulletine k výstave „Leteckou dopravou k mieru: Výstava geografie pre budúcnosť“ (*Airways to Peace: An Exhibition of Geography for the Future*), ktorá sa konala v newyorskom Múzeu moderného umenia v priebehu leta a jesene 1943 a neskôr putovala po celých Spojených štátoch.²

Napriek enormnému potenciálu letectva pre vojenstvo Willkie a mnohí ďalší verili, že pozitívne aspekty nakoniec prevážia a že lietadlá a letecké spoločnosti sa po vojne stanú poslami mierového spolunažívania národov, medzinárodného porozumenia a demokracie.³ Československá exilová vláda v Londýne zdieľala toto presvedčenie. Ako v rozhovore pre britský letecký týždenník *Flight* potvrdil v auguste 1944 Karel Janoušek, inšpektor československého zahraničného letectva a vicemaršál britského Kráľovského letectva (*Royal Air-Force*),⁴ leteckí experti pri londýnskej exilovej vláde sa aktívne zaoberali otázkami budúceho vývoja na poli civilného letectva a boli pripravení „podať pomocnú ruku pri budovaní medzinárodnej organizácie pre civilné

2 *Airways to Peace: An Exhibition of Geography for the Future*. In: *The Bulletin of the Museum of Modern Art*, roč. 11, č. 1 (1943), s. 3; Museum of Modern Art to Open Large Summer Exhibition: *Airways to Peace* (tlačová správa newyorského Múzea moderného umenia zo 14.6.1943, pozri Museum of Modern Art [online], [cit. 2020-04-10]. Dostupné zo: https://www.moma.org/documents/moma_press-release_325402.pdf). Pozri tiež Willkieho cestopis *One World* (New York, Simon & Schuster 1943), v ktorom autor popisuje svoju dvojmesačnú cestu okolo sveta na palube lietadla s príznačným názvom *Guliver*. Z knihy sa stal bestseller a ešte počas vojny, ako aj po nej, bolo vydaných niekoľko dotlačí.

3 Pozri DOBSON, Alan P.: *FDR and Civil Aviation: Flying Strong, Flying Free*. New York, Palgrave Macmillan 2011, s. 135–187; VAN VLECK, Jennifer: *Empire of the Air: Aviation and the American Ascendancy*. Cambridge (Massachusetts), Harvard University Press 2013, s. 89–130; BARNEY, Timothy: *Mapping the Cold War: Cartography and the Framing of America's International Power*. Chapel Hill, University of North Carolina Press 2015, s. 25–60; RANKIN, William: *After the Map: Cartography, Navigation, and the Transformation of Territory in the Twentieth Century*. Chicago – London, University of Chicago Press 2016, s. 69–89.

4 Karel Janoušek bol do hodnosti maršála RAF povýšený v máji 1945.

letectvo“.⁵ Zo širšej perspektívy – pokračoval Janoušek – úlohou civilného letectva po skončení vojny bude podporovať všeobecné úsilie Československa o „budovanie mostov medzi Východom a Západom“. Za týmto účelom mala byť ihneď po skončení vojny vytvorená národná letecká spoločnosť a „uzavreté také zmluvy s americkými a európskymi spoločnosťami“, ktoré by umožnili, aby Československo „nebolo len na transatlantické spojenia napojené“, ale aby jeho aerolínie časť týchto spojení priamo pokrývali. Ako technický predpoklad – zakončil inšpektor – bude po vojne vynaložené najvyššie úsilie na vybudovanie „moderných letísk, na ktorých budú môcť pristávať aj tie najväčšie transoceánske lietadlá“.⁶

Janoušek v tomto zmysle využil prvú možnú príležitosť a počas medzinárodnej konferencie o civilnom letectve, ktorá sa konala v americkom Chicagu v novembri a decembri 1944, ako vedúci československej delegácie požiadal Adolfa Berleho, vedúceho americkej delegácie, o dodanie osemnástich lietadiel typu Douglas DC-3 a vyjadril nádej, že po skončení vojny bude do Prahy lietať niektorá z amerických leteckých spoločností.⁷ Janoušek rovnako na konferencii za Československo signoval všeobecný „Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve“, ako aj „Dohodu o tranzite medzinárodných leteckých služieb“.⁸ Oba dokumenty následne v máji 1945 ratifikovala Fierlingerova košická vláda, čím sa Československo v plnej miere začlenilo do povojnového systému civilného letectva.

Nadväzujúc na bohaté medzivojnové tradície, keď Československo spájali so svetom popri viacerých zahraničných aj dve domáce spoločnosti – Československé štátne aerolínie a škodovácka Československá letecká spoločnosť – v septembri 1945 vznikli fúziou Československé aerolínie. Pod vedením brigádneho generála Aloisa Kubitu sledovali ČSA líniu, ktorú jeho nadriadený z britského odboja Janoušek načrtnol reportérovi týždenníka *Flight*, a spojili Prahu s ďalšími európskymi metropolami tak na západ, ako aj na východ od Československa. Prvé lety boli zahájené v roku 1946, pričom západne smerovali do Londýna, Paríža, Amsterdamu, Bruselu a Zürichu, severne do Kodane, Osla a Štokholmu, na východ do Varšavy, Belehradu a Bukurešti. V nasledujúcich rokoch Československé aerolínie expandovali primárne smerom na juhovýchod. Trasa Praha–Belehrad bola predĺžená do Sofie a boli zriadené nové spojenia do Budapešti a Atén s medzipristátím v Ríme. Okrem pravidelnej linky Praha–Rím–Atény ČSA extenzívne využívali aténske letisko aj pri spojeniach na Blízky východ. Po doplnení paliva sa z Atén pokračovalo v štyroch

5 European Air Transport: Czechoslovakia's Views and Ambitions. In: *Flight*, [roč. 36] (3.6.1944), s. 129.

6 Tamže, s. 129 n.

7 Pozri MacKENZIE, David Clark: *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*. Toronto – Buffalo – London, University of Toronto Press 2010, s. 31.

8 K zloženiu československej delegácie a pre znenie oboch zmlúv pozri *Proceedings of the International Civil Aviation Conference at Chicago: Chicago, Illinois, November 1 – December 7, 1944*, zv. 1. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office 1948, s. 32, resp. 147–178. Pre stručný úvod do historického kontextu pozri MacKENZIE, D.: *ICAO*, s. 24–59; DOBSON, Alan P.: *A History of International Civil Aviation: From its Origins through Transformative Evolution*. London – New York, Routledge 2017, s. 37–58.

Divízny generál Karel Janoušek (1893–1971) ako generálny inšpektor československého letectva vo Veľkej Británii v svojom londýnskom byte. Ako jediný Čechoslovák získal v roku 1945 hodnosť leteckého maršála RAF. Po komunistickom prevrate bol dvanásť rokov väznený (foto www.mocr.army.cz)

smeroch: do Istanbulu a Ankary, do Bejrútu, do izraelského Lodu a následne Nikózie, posledná linka potom smerovala do Káhiry.⁹

Keďže na väčšine týchto tratí recipročne lietali aj zahraničné letecké spoločnosti, ako boli napríklad Pan American World Airways (Pan Am), British European Airways, Air France, holandské KLM (*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*) alebo sovietsky Aeroflot, ruzyňské letisko sa veľmi rýchlo etablovalo ako jeden z najrušnejších vzdušných prístavov povojnovej Európy. V Prahe v tom čase prebiehala intenzívna výmena cestujúcich, tovarov a pošty zo západnej, južnej a severnej Európy, ale aj Severnej Ameriky a Blízkeho východu smerom do Sovietskeho zväzu, ako aj ďalších krajín formujúceho sa východného bloku. Bolo tomu tak najmä preto, že Kremľ z vojensko-strategických dôvodov nechcel povoliť cudzím aerolíniám operovať a pristávať na území Sovietskeho zväzu.¹⁰

9 SOA v Praze, fond (f.) Československé aerolinie (ďalej ČSA), kartón (k.) 20, Přehled tratí 1923–1948, nedatované.

10 Ani na letecké spoločnosti „spriatelenej“ krajín sa v tomto zmysle nevzťahovala žiadna výnimka a samotné ČSA zahájili lety do Moskvy až v roku 1955, čo bolo len necelý rok pred tým, ako sovietske úrady povolili prelety prvej západnej spoločnosti. Tou bol Finnair na trati z Helsínk do Moskvy. (*Tamže*, k. 12, Dohoda medzi vládou SSSR a vládou republiky Československé o zřízení leteckých cest, 11.6.1947; Brevities. In: *Flight*, [roč. 48] (13.4.1956), s. 433; GORMLY, James: The Counter Iron Curtain: Crafting an American-Soviet Bloc Civil

Neúspěšné obchodné rokovania s Washingtonom

Z politického hľadiska až do jesene 1947 nepredstavovali tieto spojenia výraznejší problém. Avšak po tom, čo sa Československo vzdalo účasti na Marshallovom pláne, americká administratíva začala zaujímať v otázke ďalšej expanzie československého letectva čoraz rezervovanejší postoj. V tomto zmysle mal Washington v rukách pomerne silné karty politického a ekonomického charakteru.

Až do februárového komunistického prevratu využívala americká administratíva hospodárske nástroje. Mala v tomto ohľade veľmi výhodnú pozíciu, keďže Spojené štáty sa počas vojny stali najväčším výrobcom dopravných lietadiel na svete.¹¹ Napokon aj kosťu flotily Československých aerolínií tvorilo tridsať lietadiel Douglas DC-3, ktoré Československo získalo v rámci amerického programu umožneného „Zákonom o pôžičke a prenájme“ (*Lend-Lease Act*), pričom väčšinu náhradných dielov si aerolínie taktiež obstarávali z prebytkov americkej armády. Vedenie ČSA, ako aj úradníci leteckého odboru Ministerstva dopravy, si však dobre uvedomovali, že počas vojny vývoj pokročil natoľko, že lietadlá typu DC-3 technicky zastarali. Z krátkodobého hľadiska bola ich prevádzka ako tak udržateľná pri linkách v rámci Európy, avšak v strednodobom výhľade nimi bolo možné saturovať len vnútroštátnu prepravu. Pre spojenia na Blízky východ boli tieto lietadlá nevhodné, keďže museli byť pri každom lete dotankované v Aténach, a už vôbec s nimi nebolo možné počítať pre plánované trate do New Yorku a na Stredný východ (Irak, India, Pakistan).¹²

Prakticky od skončenia vojny sa z tohto dôvodu Československé aerolínie usilovali o nákup modernejších štvormotorových strojov, predovšetkým Douglas DC-4 a DC-6, Lockheed Constellation alebo Boeing 377 Stratocruiser. Najskôr padla voľba na Douglas C-54 Skymaster, ktorý bol vojenskou verziou modelu DC-4. V júli 1946 ČSA za týmto účelom prostredníctvom Ministerstva zahraničných vecí a veľvyslanectva vo Washingtone sondaovali u americkej administratívy možnosť zakúpenia piatich lietadiel tohto typu z prebytkov armády Spojených štátov s tým, že by bol nákup financovaný na základe „Zákona o pôžičke a prenájme“. Odpoveď však bola zamietavá so zdôvodnením, že Správa vojnových rezerv (*War Assets*

Aviation Policy, 1942–1960. In: *Diplomatic History*, roč. 31, č. 2 (2013), s. 248–279, tu s. 260.)

11 Americkú dominanciu na tomto poli spečatila tzv. Arnold-Powersova dohoda z októbra 1942, ktorá stanovila, že až do porážky nacistického Nemecka sa britský letecký priemysel bude špecializovať na produkciu stíhačiek a nočných bombardérov, zatiaľ čo americké firmy mali vyrábať transportné lietadlá na rýchlu prepravu jednotiek a vojenského materiálu. Keďže z technického hľadiska bola prestavba dopravného lietadla na civilné oveľa jednoduchšia ako prestavba bombardéra, dôsledkom bolo, že americké firmy prakticky ovládali trh s lietadlami ešte aj dlhé roky po skončení vojny. (Pozri DOBSON, Alan P.: *Peaceful Air Warfare: The United States, Britain, and the Politics of International Aviation*. Oxford, Oxford University Press 1991, s. 129; ENGEL, Jeffrey A.: *Cold War at 30,000 Feet: The Anglo-American Fight for Aviation Supremacy*. Cambridge (Massachusetts) – London, Harvard University Press 2007, s. 29–39.)

12 SOA v Praze, f. ČSA, k. 1, Ministerstvo vnútorného obchodu: Predbežný návrh na zřízení československé linky Praha–New York, 26.6.1947.

Prvá z Dakot (reg. č. OK-WAA), ktoré Československé aerolínie získali v rámci programu o pôžičke a prenájme od americkej armády. Tu na ploche „starého“ letiska v pražskej Ruzyni, v pozadí s kontrolnou vežou a odstavovacou halou, postavenou v roku 1937 podľa projektu architekta Adolfa Benša (foto www.aviation-fan-club.com)

Administration) lietadlami tohto typu, ktoré by boli určené na predaj neamerickým záujemcom, nedisponuje. Ich výroba totiž klesala, pričom stávajúce nadbytočné kusy už boli rezervované prioritným záujemcom, ako boli napríklad armádni veteráni.¹³

Po tomto zamietavom stanovisku záujem Československých aerolínií o americké štvormotorové lietadlá načas opadol. Otázka sa ale opäť stala aktuálnou o rok neskôr, keď padlo definitívne rozhodnutie o zahájení prevádzky na trase Praha–New York a o posilnení flotily ČSA približne dvadsiatimi lietadlami pre stredné a diaľkové lety. Na jeseň 1947 už ale Československé aerolínie jednoznačne preferovali – napriek vyššej obstarávacej cene – zakúpenie strojov Douglas DC-6 alebo Lockheed Constellation. Tieto typy boli totiž vybavené pretlakovou kabínou, ktorá im umožňovala letieť vo väčšej výške, a teda s nižšou spotrebou paliva a v priaznivejších meteorologických podmienkach. Rovnako aj technický stav Dakot sa stal v priebehu rokov 1946 a 1947 natoľko povážlivým, že aerolínie chceli získať zo Spojených štátov modernejšie dvojmotorové stroje typu Convair CV-240, ktorými by DC-3 na krátkych tratiach nahradili.¹⁴

13 NARA, f. General Records of the Department of State (ďalej RG 59), Officer-in-Charge Polish, Baltic and Czechoslovak Aff., séria Records Relating to Czechoslovakia, 1946–1953, Box (kartón – k.) 1, Folder (zložka – zl.) C-879 Aviation 1946, úradné memorandum Johna O. Bella z 23.7.1946.

14 SOA v Praze, f. ČSA, k. 1, Projev p. posl[ance] Kobylky – vyjádření, 12.12.1947.

Keď sa však prednosta leteckého odboru Ministerstva dopravy generál Vilém Stanovský stretol za účelom zamýšľaného nákupu s americkým veľvyslancom v Prahe Laurenceom Steinhardtom, dostal pomerne zdržanlivú odpoveď. Steinhardt počas rozhovoru poukázal na to, že „v poslednej dobe sa v Amerike situácia obrátila v neprospech Československa“, a zdôraznil, že Washington prípadný nákup lietadiel prostredníctvom Exportno-importnej banky Spojených štátov v žiadnom prípade nezaúveruje, keďže Československo znárodnilo americkým firmám a občanom majetok a odmieta zaň vyplatiť primeranú finančnú náhradu. Jedinou možnosťou bolo – načrtol veľvyslanec – dohodnúť si financovanie priamo s firmou Lockheed, ktorá by následne vybavila vývozné formality s príslušnými americkými úradmi.¹⁵ V dôsledku celkového zhoršenia medzinárodnej situácie počas jesene a zimy 1947–1948 však k ďalším rokovaniam s Američanmi nedošlo a po politickom prevrate sa predstavitelia nového režimu v apríli 1948 obrátili so žiadosťou o dodanie štvormotorových lietadiel na Moskvu.¹⁶

15 AMZV ČR, f. Generální sekretariát – A, 1945–1954 (ďalej GS-A), k. 82, Záznam o sdělení, které učinil p. velvyslanec Steinhardt přednostovi leteckého odboru generálu Stanovskému, 20.10.1947. Ohľadom sekvestrovaného amerického majetku pozri bližšie MICHÁLEK, Slavomír: *Nádeje a vytriezvenia: Československo-americké hospodárske vzťahy v rokoch 1945–1951*. Bratislava, Veda 1995 (ako aj ďalšie práce k tejto problematike od toho istého autora).

16 SOA v Praze, f. ČSA, k. 1, Zápis o 19. schůzi Leteckého poradního sboru, 21.4.1948; NARA, f. RG 59, Decimal Files 1945–49, k. 6673, airgram veľvyslanca USA v Prahe Laurencea Steinhardta Ministerstvu zahraničných vecí vo Washingtone z 20.4.1948 (airgram je americký diplomatický termín pre správu zaslanú kuriérom cez diplomatickú poštu). Ani v Moskve sa však žiadosť nestretla s pozitívnou odozvou, ale dôvody neboli ani tak politického ako skôr technického charakteru. Sovieti totiž až do druhej polovice 50. rokov, keď boli uvedené do prevádzky lietadlá Iljušin Il-18 a Tupolev TU-114, štvormotorovými lietadlami určenými pre civilnú prevádzku nedisponovali. Koncom roku 1946 dokonca samotní signalizovali do Washingtonu záujem o zakúpenie 50 až 100 kusov lietadiel Lockheed Constellation, avšak vzhľadom na to, že Američania podmienili nákup týchto lietadiel otvorením sovietskeho vzdušného priestoru ostatným krajinám, Moskva sa ďalej v tejto veci neangažovala. Približne v tom istom čase Tupolevova konštrukčná kancelária skopírovala dizajn ťažkého bombardéra Boeing B-29 Superfortress a pod označením TU-70 ho ponúkla Aeroflotu, ktorý však o lietadlo neprejavil záujem. (NARA, f. RG 59, Decimal Files 1945–49, k. 6673, 861.796102/1-247 CS, memorandum pre Letecký koordinačný výbor (Air Coordinating Committee) od Zboru náčelníkov štábu (Joint Chiefs of Staff) z 30.12.1946; *tamže*, 861.796102/1-247 CS/A, telegram z Washingtonu do Moskvy z 8.1.1947.) Ohľadom sovietskej leteckej techniky bližšie pozri GUNSTON, Bill: *Aircraft of the Soviet Union: The Encyclopedia of Soviet Aircraft since 1917*. London, Osprey 1983; GORDON, Yefim – RIGMANT, Vladimir: *OKB Tupolev: A History of the Design Bureau and its Aircraft*. Hinckley, Midland (UK) 2004.

Politika „vzdušného zadržiavania“

V súlade s celkovým zostrením zahraničnopolitického kurzu Washingtonu po definitívnom začlenení Československa do sovietskeho bloku vo februári 1948¹⁷ začali americkí diplomati prakticky ihneď vyvíjať aktivity, ktorých cieľom bolo zastaviť všetky linky Československých aerolínií do „slobodného sveta“. Sprvu sa ich pozornosť zamerala najmä na spojenia Prahy s krajinami Blízkeho východu.

Ôsmeho marca minister zahraničných vecí George C. Marshall poslal americkým zastupiteľským úradom v Indii, Taliansku, Iraku, Pakistane, Československu, Grécku, Egypte a vo Švajčiarsku obežník, v ktorom ich informoval, že „zamýšľanému rozšíreniu leteckých spojení [ČSA] v oblastiach Blízkeho a Stredného východu“ treba zabrániť všetkými dostupnými prostriedkami. V tomto zmysle Ministerstvo zahraničných vecí (*Department of State*) – pokračoval ďalej – vyvinulo úsilie, aby presvedčilo všetky kľúčové krajiny hraničiace so sovietskou sférou vplyvu, aby sa pripojili k úsiliu Spojených štátov vybudovať „spoločnú hrádzu vzdušného zadržiavania (*aerial containment*)“, ktorá by zamedzila ďalšiemu prenikaniu československej leteckej spoločnosti do strategicky dôležitej oblasti Stredného východu.¹⁸

Po ďalších štyroch mesiacoch Washington ešte viac pritvrdil. Krátko po začatí berlínskej blokády americkí diplomati konštatovali, že „komunistický prevrat v Československu a čoraz agresívnejšia politika Sovietov, majúca za cieľ úplne zamedziť preletom lietadiel Spojených štátov nad územiami pod kontrolou Sovietov“, predstavujú dôvod na prehodnotenie dovtedajšej a prijatie novej politiky v oblasti civilného letectva voči krajinám východného bloku. Nové smerovanie vytýčila Direktíva č. 15/1, ktorú Národná bezpečnostná rada (*National Security Council*) schválila 12. júla 1948. Dokument vyjadroval presvedčenie, že aerolínie komunistických krajín nie sú pri letoch do západnej Európy a iných geopoliticky citlivých oblastí motivované ekonomicky, ale sledujú skôr politické a vojenské zámery. Z tohto dôvodu direktíva považovala za potrebné obmedziť ich ďalšiu expanziu a limitovať ich aktivity v nekomunistických krajinách, pričom vytýčila dva princípy, ako tento cieľ dosiahnuť. Prvý princíp nástojil na aplikácii striktnej reciprocity: leteckým spoločnostiam spoza železnej opony malo byť umožnené lietať na Západ len vtedy, keď aerolíniám západných krajín nebudú kladené prekážky pri letoch na Východ. Druhý princíp ustanovil zákaz predaja lietadiel a ďalšieho technického vybavenia krajinám sovietskeho bloku. Rovnako sa malo zamedziť aj využívaniu západných kapacít na údržbu a opravu už zakúpených lietadiel.¹⁹

17 K tomu bližšie napr. SVIK, Peter: The Czechoslovak Factor in Western Alliance Building, 1945–1948. In: *Journal of Cold War Studies*, roč. 18, č. 1 (2016), s. 133–160.

18 Pozri *Foreign Relations of the United States* (ďalej *FRUS*), 1948, zv. IV: *Eastern Europe; The Soviet Union*. Ed. Rogers P. Churchill, William Slany a Herbert A. Fine. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office 1974, s. 439, dokument 296 – The Secretary of State to Certain Diplomatic and Consular Offices, 8.3.1948; *tamže*, s. 463, dokument 310 – The Secretary of State to the Embassy in Rome, 22.7.1948.

19 *Tamže*, s. 451–456, dokument 306 – Report by the National Security Council, 12.7.1948. Pre ďalšie detaily pozri GORMLY, J.: The Counter Iron Curtain (pozri pozn. 10); ENGEL, J. A.: *Cold*

Z praktického hľadiska mala americká diplomacia za účelom implementácie Direktívy č. 15/1 intervenovať u blízkovýchodných a západoeurópskych spojencov, aby podnikli také kroky, ktoré povedú buď k revokácii už uzavretých dvojstranných leteckých zmlúv s krajinami sovietskeho bloku, alebo aspoň znemožnia „komunistickým“ aerolíniám poskytovať letecké služby na západ od železnej opony. Za faktický model pre ostatné krajiny tu mala slúžiť letecká zmluva medzi Spojenými štátmi a Československom, uzavretá v januári 1946, ktorú Washington nechcel zrušiť, lež prostredníctvom opatrení Úradu pre civilné letectvo (*Civil Aeronautic Board*) chcel dosiahnuť to, že lietadlám ČSA bude „technicky“ znemožnený prístup na územie Spojených štátov. Ďalej mali americkí diplomati požiadať Veľkú Britániu a Francúzsko, aby sa pripojili k americkému zámeru zrušiť leteckým spoločnostiam z krajín sovietskeho bloku preletové povolenia pre okupačné zóny v Nemecku a Rakúsku. Washington chcel taktiež vyvinúť neformálny tlak na Britov, Francúzov, Holanďanov, Švajčiarov, Talianov a Švédov, aby na letiskách v týchto krajinách neboli lietadlám spoločností z východného bloku na pravidelných linkách dotankované pohonné hmoty a neboli vykonávané nevyhnutné technické opravy.²⁰

I keď táto politika nemierila špecificky na Československo, bolo viac ako zrejmé, že Praha sa toho času stane jej primárnym cieľom: „Vzhľadom na svoj letecký priemysel, väčší rozsah medzinárodných leteckých spojení, relatívne širokú bázu dobre vycvičeného personálu, členstvo v Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo a množstvo dvojstranných zmlúv uzatvorených so západnými krajinami zaujíma Československo, čo sa týka našich [t.j. amerických] vzťahov v oblasti dopravného letectva so satelitnými krajinami [Sovietskeho zväzu], špeciálne miesto. Dvojstranné zmluvy, ktoré [Československo] uzavrelo so západnými krajinami, umožňujú sovietskemu bloku prístup do prakticky každej krajiny, s ktorou Moskva chce mať spojenie, zatiaľ čo letecké spojenia západných krajín sú limitované na Prahu, ktorá je geograficky situovaná na najkrajnejšom západe sovietskej sféry vplyvu.“²¹

Americká diplomacia dosiahla v tomto zmysle čiastočný úspech začiatkom roku 1949, keď boli Československé aerolínie nútené prerušiť lety na Blízky východ. Ako prvé boli zastavené spojenia s Káhirou a Bejrútom, keďže egyptské Ministerstvo zahraničia k 19. januáru, respektíve libanonská vláda k 16. februáru, zrušili dočasné povolenia pre prevádzku československých lietadiel v Egypte a Libanone. Po vystupňovaní diplomatického tlaku v priebehu jarných mesiacov dosiahol Washington aj zrušenie existujúcich liniek do Istanbulu, Atén a Lodu. Tie boli zastavené k 12. máju, pretože jednak Atény zrušili letové a pristávacie povolenia pre lietadlá ČSA z dôvodu československej pomoci gréckym komunistom počas práve prebiehajúcej občianskej vojny, ďalej talianske letecké úrady neumožnili smerovanie

---

War at 30,000 Feet, s. 95–104 (pozri pozn. 11).

20 *FRUS*, 1948, zv. IV, s. 455, dokument 306 – Report by the National Security Council, 12.7.1948.

21 *Tamže*, s. 454.

Lietadlo typu Lockheed Constellation spoločnosti Pan American na letisku v rakúskom Tullne an der Donau, zrejme v roku 1946, kedy spoločnosť zahájila prevádzku na linke z New Yorku cez Londýn, Brusel a Prahu do Viedne (foto www.panam.com)

letov ČSA do Lodu cez Cyprus a napokon Ankara neudelila ČSA preletové práva ponad Turecko pre zvažované spojenia s krajinami Stredného a Ďalekého východu.²²

I keď sa Izrael i Československo usilovali zachovať spojenie do Lodu, z dvoch dôvodov sa to nepodarilo. Československé aerolínie neboli jednak schopné získať modernejšie štvormotorové lietadla, čo by im umožnilo presmerovať spojenie tak, aby sa vyhlo vzdušnému priestoru Grécka. A československí diplomati napriek viacerým intervenciám neuspeli v snahe prelomiť zákaz gréckych a egyptských úradov pristávať lietadlám z Prahy v Aténach a Káhire. Podobne neúspešne pochodili

22 Pozri FRUS, 1949, zv. V: *Eastern Europe; The Soviet Union*. Ed. William Z. Slany a Rogers P. Churchill. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office 1976, s. 187 n., dokument 102 – The Chargé in Egypt (Patterson) to the Secretary of State, 28.1.1949; *tamže*, s. 213, dokument 118, pozn. 2 – Editorial Note, The Secretary of State to the Embassy in Egypt, 31.8.1949; *tamže*, s. 214 n., dokument 119 – The Acting Secretary of State to Certain Diplomatic and Consular Offices, 27.9.1949. Pozri aj SOA v Praze, f. ČSA, k. 118, Zahraniční letecké linky – zastavení provozu, 11.1.1952.

československí diplomati aj v Indii, Iraku a Pakistane, kde sa pre ČSA snažili získať preletové povolenia na linku Praha–Bombaj.²³

Na tomto mieste je dôležité poznamenať, že ak by sa im to podarilo, ani Turecko, ani Grécko by z hľadiska medzinárodného práva nemohli brániť preletom a medzipristátiam lietadiel ČSA, keďže rovnako ako Československo boli signatárskymi krajinami „Dohody o tranzite medzinárodných leteckých služieb“, ktorá tieto práva medzi pripojenými krajinami vzájomne garantovala.²⁴ Vzhľadom na to, že iracká vláda v novembri 1948 na žiadosť Američanov odvolala letové práva pre československé lietadlá a Československé aerolínie boli limitované možnosťami doletu lietadiel DC-3,²⁵ je možné konštatovať, že februárový prevrat znemožnil československému civilnému letectvu – napriek veľmi priaznivým počiatočným podmienkam – expandovať v oblasti Blízkeho a Stredného východu, ako aj Ázie, počas nasledujúcich desiatich rokov.²⁶

Ani možnosti americkej diplomacie však neboli neobmedzené. Počas rokov 1948 a 1949 Washington opakovane tlačil na svojich spojencov, aby voči komunistickým krajinám prijali rovnakú politiku v oblasti civilného letectva ako Spojené štáty, avšak tieto snahy nepadli na úrodnú pôdu. Američanom sa síce podarilo prerušiť spojenia Československých aerolínií na Blízky východ a zastaviť predaj lietadiel, ako aj ďalšieho leteckého vybavenia a náhradných dielov, do krajín sovietskeho bloku, západoeurópske vlády sa ale nestotožnili s úplným zastavením letov cez železnú oponu. Podľa ich názoru spojenia, ktoré ČSA, a v menšej miere i poľské LOT (*Polskie Linie Lotnicze LOT*), prevádzkovali do západnej Európy, nepredstavovali mimoriadne bezpečnostné riziko. Naopak trvali na tom, že takéto spojenia medzi východnou a západnou časťou kontinentu treba udržať a – pokiaľ by to bolo možné – ich počet by mal narastať, a nie sa znižovať.²⁷

Československé aerolínie mohli v tomto období stále lietať do západnej Európy bez výraznejších obmedzení. Tento vývoj viedol k tomu, že americká Národná bezpečnostná rada prehodnotila reštriktívny kurz a začiatkom januára 1950 schválila

23 AMZV ČR, f. GS-A, k. 82, Zpráva o zkušebním letu do Bombaje, 4.3.1948.

24 Pre právne implikácie tohto dokumentu pozri napr. WASSENBERGH, Henri A.: *Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air*. The Hague, Martinus Nijhoff 1957, s. 3–20; DIEDERIKS-VERSCHOOR, Isabella Henrietta Philipina: *An Introduction to Air Law*. The Hague, Kluwer Law International 1997, s. 9–56.

25 Pozri FRUS, 1949, zv. V, s. 185 n., dokument 100 – The Chargé in Iraq (Dorsz) to the Secretary of State, 26.1.1949.

26 ČSA začali lietať z Prahy do Bombaju až v roku 1959. O rok neskôr predĺžili túto trať až do indonézskej Jakarty a pridali medzipristátia v Rangúne a Singapore. V roku 1960 tiež zahájili prevádzku na tratiach Praha–Damask–Bagdad a Praha–Rabat–Dakar–Konakry–Bamako. (SOA v Praze, f. ČSA, k. 354, Přehled tratí, 1945–1975, nedatované.)

27 Pozri FRUS, 1950, zv. IV: *Central and Eastern Europe; The Soviet Union*. Ed. Rogers P. Churchill, Charles S. Sampson a William Z. Slany. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office 1980, s. 2, dokument 1 – Report by the National Security Council to the President, 5.1.1950.

Direktívu č. 15/3, ktorá nahradila vyššie zmienenú Direktívu č. 15/1.²⁸ Americkú politiku voči Sovietskemu zväzu a jeho spojencom v oblasti leteckej dopravy modifikovala v tom zmysle, že Washington nebude nástožiť na blokovanie leteckých spojení aerolínií socialistického tábora na Západ, ak politické a ekonomické zisky, ktoré z nich vyplnú pre západné krajiny, budú jednoznačne prevyšovať bezpečnostné riziká s tým spojené.²⁹ Táto relatívne pozitívna konštelácia však nemala dlhé trvanie.

Prvé náznaky nadchádzajúcej krízy sa dostavili začiatkom septembra 1950, keď sa spoločnosť Pan American rozhodla vypustiť medzipristátie v Prahe na linke medzi New Yorkom a Viedňou. Dôvodom bol dramatický pokles prepravovaného počtu cestujúcich, tovaru a pošty z hlavného mesta Československa a do neho, v dôsledku čoho sa medzipristátie stalo ekonomicky neefektívnym.³⁰ Situácia ďalej eskalovala v novembri. Uprostred tenzií vyvolaných vypuknutím kórejskej vojny lietadlá Československých aerolínií vtedy podnikli približne päťdesiat vopred neohlásených preletov západného Nemecka. V reakcii na toto flagrantné porušenie medzinárodných noriem a zaužívanej praxe americký vysoký komisár v Nemecku John J. McCloy zakázal k 1. decembru 1950 lietadlám ČSA prelet nad Americkou okupačnou zónou Nemecka na pravidelných linkách medzi Prahou a Zürichom a Prahou a Rímom. Československé aerolínie síce aj po tomto incidente mohli naďalej využívať koridor Praha–Frankfurt nad Mohanom na tratiach do Londýna, Paríža, Bruselu a Amsterdamu, avšak disponibilné časy a frekvencie pre tieto lety boli významne obmedzené.³¹

V Prahe vyvolali tieto opatrenia búrku nevôle. Ministerstvo zahraničných vecí reagovalo zaslaním protestnej nóty americkému veľvyslanectvu v Prahe, v ktorej argumentovalo, že predmetné lety boli riadne ohlásené a Československé aerolínie ich vykonali na pravidelných linkách do Bruselu a Amsterdamu. Skutočnosť však bola taká, že sa jednalo o mimoriadne lety, ktorých jediným cieľom bola „evakuácia“ delegátov Svetového kongresu mieru zo Sheffieldu do Varšavy potom, čo labouristická

28 Tamže, s. 5 n. K rokovaniam s Britmi a ďalšími európskymi spojencami ohľadom koordinácie leteckých politík, ktoré tomu predchádzali, pozri *FRUS, 1948*, zv. IV, s. 436–488 priebežne a *FRUS, 1949*, zv. V, s. 184–222 priebežne.

29 *FRUS, 1950*, zv. IV, s. 1–6, dokument 1 – Report by the National Security Council to the President, 5.1.1950.

30 V júli 1948 sa Pan Am odmietol podriaďiť novej reštriktívnej politike s argumentom, že vynechaním medzipristátia v Prahe by prišiel na tržbách mesačne o 170 tisíc dolárov. Dva roky tak spoločnosť *de facto* lietala do Prahy v rozpore s oficiálne deklarovanou politikou Spojených štátov. (NARA, f. Records of the Civil Aeronautics Board (ďalej RG 197), séria Records relating to international aviation agreement negotiations, k. 26, zl. Czechoslovakia-U.S. Negotiations, Oct 1945 – Aug 1959, Order by United States of America Civil Aeronautics Board, nedatované; tamže, k. 90, zl. USSR & Satellites-U.S. Negotiations, Dec 1945 – Dec 1948, memorandum Úradu pre civilné letectvo z 1.7.1948.)

31 *AMZV ČR*, f. Mezinárodní odbor – tajné, 1945–1955 (ďalej MO-T), k. 1, Lety přes Německo – přelet americké zóny, 29.11.1950; tamže, Letecké spoje ČSR: Záznam pro s[oudruha] ministra, 5.6.1951; tamže, chronologický prehľad vývoja situácie ohľadom preletov od mája 1950 do septembra 1951, bez nadpisu, nedatované.

vláda Clementa Attleeho konaniu kongresu v „meste oceliarov“ zamedzila.³² Keďže toto bolo napokon zrejmé aj zo samotnej nóty, protesty neboli ničím viac ako rétorickými cvičeniami a logicky k zmene amerického postoja neviedli.

Počas nasledujúcich mesiacov sa československí činitelia usilovali rozhodnutie americkej strany obísť tak, že sa pokúsili trasu Praha–Zürich presmerovať cez Frankfurt a Stuttgart a lety do Ríma zas chceli viesť cez Britskú okupačnú zónu Rakúska. Ani tento manéver však nevyšiel. Deviateho februára 1951 totiž americký vysoký komisár McCloy oznámil, že Československé aerolínie neobdržia pre Spolkovú republiku Nemecko žiadny ďalší koridor, pokým československá diplomacia prijateľným spôsobom nevysvetlí kauzu neohlásených preletov. Rovnako ani Rím nejavil záujem o obnovenie linky s Prahou. Spoločnosť Alitalia počas zimy 1950–1951 prerušila spojenie kvôli nehospodárnosti a Taliani navyše podmienili obnovenie preletových povolení prepustením riaditeľa československého zastúpenia Alitalie, ktorého zatkla polícia na základe vykonštruovaného obvinenia z pašovania zlata a devízových prostriedkov. Vzhľadom na to, že Londýn zas podmienil schválenie preletov nad Britskou okupačnou zónou Rakúska získaním potrebných povolení v Taliansku, rokovania o obnovení spojení do Zürichu a Ríma sa ocitli na mŕtvom bode.³³

V priebehu jari a leta 1951 sa situácia naďalej zhoršovala. Piateho mája bola Praha informovaná o tom, že na základe uznesenia Výboru pre civilné letectvo pri Vysokej spojeneckej komisii (*Civil Aeronautic Board of the Allied High Commission*) v Nemecku budú Československým aerolíniám vydávané povolenia na prelet Americkej okupačnej zóny Nemecka smerom do Frankfurtu mesačne, a nie raz za rok, ako tomu bývalo dovtedy. O dva týždne neskôr britské Ministerstvo zahraničných vecí (*Foreign Office*) do Prahy stroho odkázalo, že spoločnosť British European Airways ku koncu mája ukončí lety do Ruzyně a letisko v Croydone k 17. júnu prestane odbavovať lietadlá Československých aerolínií. Dôvodom pre toto rozhodnutie boli diskriminačné praktiky ČSA, kvôli ktorým sa britská spoločnosť na trase dostávala do červených čísiel, ako aj permanentné sledovanie pražských zamestnancov spoločnosti políciou.³⁴

32 Tamže, Nóta čs. ministerstva zahraničných vecí veľvyslanectví Spojených štátů v Praze, 27.11.1950. Ohľadom mierového kongresu bližšie pozri ULRICH, Wes: Preventing ‘peace’: The British Government and the Second World Peace Congress. In: *Cold War History*, roč. 11, č. 3 (2011), s. 341–362; DEERY, Philip: The Dove Flies East: Whitehall, Warsaw and the 1950 World Peace Congress. In: *Australian Journal of Politics & History*, roč. 48, č. 4 (2002), s. 449–468.

33 AMZV ČR, f. MO-T, k. 1, preklad nóty amerického veľvyslanectva z 9 februára 1951; TNA, f. Foreign Office, Political Departments: General Correspondence from 1906–1966 (FO 371), zl. 93130 (ďalej len FO 371/93130 apod.), telegram britskej ambasády v Ríme do Londýna z 10.1.1951 a záznam rozhovoru s americkým leteckým pridelencom v Londýne Listerom ohľadom linky Praha–Viedeň–Rím z 5.2.1951.

34 AMZV ČR, f. MO-T, k. 1, nóta Ministerstva zahraničných vecí Veľkej Británie veľvyslanectvu ČSR v Londýne z 18.5.1951 (pozri tiež vyššie zmienený nedatovaný chronologický prehľad vývoja preletov). Pre pomerne nediplomatickú odpoveď československej vlády na túto nótu

Kríza vyvrcholila po zatknutí amerického novinára Williama N. Oatisa, ktorý bol vedúcim pražskej pobočky tlačovej agentúry Associated Press. Potom, čo bol Oatis na základe vykonštruovaných obvinení zo špionáže 4. júla 1951 odsúdený k desiatim rokom väzenia,³⁵ americká diplomacia zintenzívnila tlak vo veci leteckých spojení Československých aerolínií na Londýn a Paríž. Napriek tomu, že Briti a Francúzi sa spočiatku zdráhali urobiť radikálny krok, nakoniec predsa len súhlasili s tým, aby Vysoká spojenecká komisia zakázala k 11. septembru lietadlám ČSA akékoľvek prelety nad územím Spolkovej republiky Nemecko, čo z praktického hľadiska znamenalo aj zastavenie zostávajúcich spojení do Paríža, Bruselu a Amsterdamu.³⁶

Záverom

Po tomto rozhodnutí západných mocností Československé aerolínie – s výnimkou trate Praha–Kodaň–Štokholm–Helsinki – počas nasledujúcich štyroch rokov na Západ nelietali. Vplývali na to najmä dva faktory: jednak si Francúzsko a Veľká Británia ani po prepustení Williama N. Oatisa na slobodu v máji 1953 neželali uvoľniť režim preletov,³⁷ jednak ani samotné Československé aerolínie nemali v tomto období záujem lety obnoviť. Po sérii úletov československých občanov na Západ, z ktorých jednoznačne najväčšiu odozvu vyvolal synchronizovaný „únos“ troch Dakot do Erdingu pri Mníchove v marci 1950,³⁸ Ústredný výbor Komunistickej strany Československa vymenoval v septembri 1950 do funkcie riaditeľa ČSA a námestníka ministra dopravy pre letectvo poslanca a dlhoročného člena strany Josefa Horna. Prakticky vzápätí nasledovali pod Hornovým vedením v podniku čistky, ktoré mali z aerolínií vytlačiť aj posledné zvyšky „buržoáznych“ elementov, pričom celkovým cieľom bolo spretrhať všetky väzby na Západ a prestavať československé letectvo podľa sovietskeho vzoru.³⁹

pozri TNA, FO 371/93130, nóta veľvyslanectva ČSR Ministerstvu zahraničných vecí Veľkej Británie zo 14.6.1951.

35 K tejto kauze bližšie MICHÁLEK, Slavomír: *Prípady Oatis: Československý komunistický režim verzus dopisovateľ Associated Press*. Bratislava, Ústav pamäti národa 2005.

36 Pozri FRUS, 1951, zv. IV/2: *Europe: Political and Economic Developments*. Ed. William Z. Slany. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office 1983, s. 1281–1285, dokument 641 – Memorandum by the Under Secretary of State (Webb) to the Executive Secretary of the National Security Council (Lay), 24 September 1951. Pozri tiež pre ďalšie odkazy GORMLY, J.: *The Counter Iron Curtain*, s. 272 n. (pozri pozn. 10).

37 TNA, f. FO 371/106126, telegram britského veľvyslanca v Prahe Derwenta Kermodea do Londýna zo 16.5.1953; *tamže*, FO371/104061, záznam stretnutia s diplomatom francúzskeho veľvyslanectva vo Veľkej Británii Matteiom z 29.5.1953.

38 Pre podrobné informácie nielen k úletu do Erdingu, ale aj k ostatným úletom lietadiel ČSA na Západ, pozri MICHÁLEK, Slavomír: *Za hranicou sloboda 1948–1953: Dakoty „slobody“ a vlak do Selbu*. Bratislava, Veda 2013.

39 NA, f. KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, Praha – oddělení dopravy a spojů, zv. 30, archivna jednotka (arch. j.) 395, Spolupráce s SSSR v civilním letectví, 7.12.1950; DOUBEK,

Štafetu leteckého mostu medzi Východom a Západom tak po ČSA prevzali poľské LOT, ktorý v rokoch 1951 až 1955 ako jediná letecká spoločnosť z komunistických krajín udržiaval spojenia do Paríža a Bruselu.⁴⁰ Československým aerolíniám sa podarilo obnoviť spojenia do západnej Európy až v druhej polovici päťdesiatych rokov. Istú úlohu tu zohralo prepustenie dvoch francúzskych a jedného britského občana v druhej polovici roku 1953,⁴¹ avšak oveľa dôležitejším faktorom bolo celkové oteplenie vzťahov medzi Východom a Západom po Stalinovej smrti. Trať Praha–Paríž tak bola obnovená v roku 1955, spojenia do Zürichu, Bruselu a Amsterdamu v roku 1956 a o rok neskôr bola nakoniec obnovená aj linka do Londýna.

Záverom možno konštatovať, že vzťahy v oblasti civilného letectva medzi Československom a západnými krajinami po druhej svetovej vojne síce kopírovali medzinárodný politický vývoj, ale k ich zmrazeniu na počiatku päťdesiatych rokov prispelo najmä to, že sa Praha a Československé aerolínie uchyľovali k praktikám, ktoré neboli v súlade s medzinárodným leteckým právom. I keď Londýn a Paríž mali záujem na udržaní spojení do hlavného mesta Československa, v odpoveď na tieto kroky, ako aj na perzekúcie československých úradov voči ich občanom, pristúpili na americkú politiku „vzdušného zadržovania“. V dôsledku striktných západných sankcií, zahŕňajúcich aj embargo na export leteckých súčiastok, sa v polovici päťdesiatych rokov československé civilné letectvo prepadlo do hlbokéj stagnácie. I keď Československé aerolínie napríklad od počiatku päťdesiatych rokov zaraďovali do svojej flotily sovietske lietadlá typu Iljušin Il-12, ešte v roku 1954 stále väčšinu výkonov realizovali prostredníctvom lietadiel Douglas DC-3. Avšak tieto stroje boli schopné prevádzky len vďaka tomu, že holandské KLM a belgická Sabena „pod rukou“ zapožičiavali Československým aerolíniám pristávacie kolesá a iné náhradné diely z lietadiel, ktoré tieto spoločnosti vyradili z užívania.⁴²

Oldřich – JINDRA, Miroslav: *Ikarové bez legend a báji*. Brno, Barrister & Principal 2016, s. 367–372 a 416 n.

40 *Archiv des Deutschen Museums* (Mníchov), f. Luft- und Raumfahrt dokumentationen, k. LR00585, A Brief Survey of the Civil Aviation in Poland, október 1963; *tamže*, Die polnische Luftfahrtgesellschaft LOT, 21.3.1968.

41 Podobne ako William N. Oatis alebo vyššie spomenutý zamestnanec Alitalie aj títo boli obvinení a vo vyfabrikovaných procesoch odsúdení k dlhoročným trestom vo väzení. Na základe nám dostupných prameňov nebolo možné zamestnanca Alitalie a dvoch francúzskych občanov stotožniť. V britskom prípade sa jednalo o dr. Pinkasa, ktorý bol dlhoročný zamestnanec britskej ambasády v Prahe a naturalizovaný britský občan, odsúdený za údajnú protištátnu činnosť a prevadzachtvo (pozri TNA, FO 371/106126, záznam stretnutia s diplomatom amerického veľvyslanectva vo Veľkej Británii Courtneyom z 24.9.1953 a telegram britského veľvyslanectva v Prahe Ministerstvu zahraničných vecí v Londýne z 24.10.1953).

42 NA, f. KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, Praha – oddělení dopravy a spojů, zv. 27, arch. j. 371, Zpráva o situaci v zajišťování náhradních dílů pro civilní letectví, nedatované (pravdepodobne 1954).

Dodávkou desiatich lietadiel typu Iljušin Il-12 v roku 1948 nastúpilo československé civilné letectvo na cestu „sovietizácie“. Fotografia zachytáva jeden z týchto strojov na letisku v Poprade, s Gerlachovským štítom v pozadí (foto www.idnes.cz)