

český překlad

# AVIA

## B.534

### "DOGAN"



in the  
BULGARIAN AIR FORCE



JaPo

# Obsah

<b>ÚVOD</b>	
<b>Avia B.534 – vývoj typu, verze letounu, použití</b> .....	3
Označení verzí letounu, objednávky, výrobní čísla, výrobní série .....	3
Bulharské označení „Avia Bn 534“ .....	5
Poslední „klasická“ varianta Avie B.534 – V. verze .....	5
<b>TROCHA HISTORIE</b>	
<b>Bulharsko ve 2. světové válce</b> .....	6
<b>TROCHA ZBROJENÍ</b>	
<b>Bulharské stíhací letouny v letech 1936–1945</b> .....	7
<b>TROCHA CHAOSU</b>	
<b>Stíhací jednotky, jejich struktura a letouny v období 1939–1945</b> .....	9
Struktura bulharského letectva a její změny během let 1939–1945 .....	9
<b>Dogany 6. stíhacího pluku v letech 1940–1943 (barevná schémata)</b> .....	14
<b>VÝCVIK STÍHACÍCH PILOTŮ</b>	
<b>školní a cvičné jednotky</b> .....	15
<b>DOGANY V AKCI</b>	
<b>Použití bulharských Avíí B.534 v letech 1940–1945</b> .....	16
Září 1940 – obsazení Jižní Dobrudže .....	16
Podzim 1940 – cvičení protivzdušné obrany .....	16
Listopad 1940 – hlídkování na řecké hranici .....	17
Březen–duben 1941 – přípravy a napadení Jugoslávie a Řecka .....	17
Červenec–srpen 1941 – hlídkování u ústí Dunaje .....	18
Srpen 1941–leden 1942 – hlídkování nad pobřežím a konvoji v Černém moři .....	18
Září 1941 – manévry bulharské armády u hranic s Tureckem .....	18
Červen 1942–červenec 1943 – hlídkování nad Sofií a výcvik .....	19
1. srpen 1943 – boj s Liberatory na Sofií, operace Tidal Wave .....	19
Červen–srpen 1944 – boj s partyzány v Makedonii a Srbsku .....	20
Červen 1944 – Dogany zničené při bombardování základny Karlovo .....	21
Září–listopad 1944 – boj poroti německé armádě .....	22
<b>Dogany operující ze Sofie v letech 1940–1945 (barevná schémata)</b> .....	25
<b>KONEC KARIÉRY</b>	
<b>Létání v Plovdivu a záhadný rok 1946</b> .....	26
<b>Zbarvení a marking Avíí B.534 bulharského letectva v letech 1940–1945</b> .....	27
Odlišné detaily základního kamuflážního schématu .....	27
Kamuflážní barvy .....	27
Typový identifikační trojúhelník .....	27
Vzhled bulharských Avíí B.534 a jeho postupné změny .....	28
<b>Ostatní dokumentované Dogany v období 1940–1945 (barevná schémata)</b> .....	33
<b>Avie B.534 z pohledu bulharských pilotů</b> .....	37
MEDAILON PILOTA: Dimitar Spisarevski – nejznámější bulharský stíhací pilot .....	38
MEDAILON PILOTA: Petar Manolev – poslední z „carských orlů“ .....	40
<b>Letové charakteristiky Avie B.534</b> .....	41
<b>Seznam letounů Avia B.534 bulharského letectva</b> .....	42
Pátání po Doganu č. 78: Mělo Bulharsko celkem 77, nebo 78 letadel Avia B.534? .....	42
Údajná bulharská „kanónová“ Avia Bk.534 .....	43
<b>Zhodnocení role Avie B.534 v Bulharsku, závěr</b> .....	44
<b>Príloha 1 – Vojenské hodnosti v bulharské armádě v období duben 1941 – květen 1945</b> .....	45
<b>Príloha 2 – Piloti bulharských Avíí B.534</b> .....	45
<b>Príloha 3 – Ztráty a havárie Avíí B.534 v Bulharsku</b> .....	45
<b>Príloha 4 – porovnání výkonů stíhacích letadel z konce 30. let</b> .....	45
<b>Príloha 5 – Tabulka všech známých údajů o službě letounů Avia B.534 v Bulharsku</b> .....	45
<b>Popisky fotografií, map a schémat</b> .....	46

# Avia B.534 „Dogan“ v bulharském letectvu

Jaroslav Kreč

*Po rozpadu rakousko-uherské monarchie s koncem I. světové války vznikla v severní části jeho území Československá republika. Tento stát, vzniklý spojením historického území Království českého s převážně Slováký osídlenými Horními Úbry, byl od počátku své existence blízkým spojencem Francie. Tento vliv byl patrný také při rozvoji nově vzniklého československého letectva, které bylo zpočátku vyzbrojeno ponejvíce francouzskými letouny. Od roku 1920 ale místní letecké továrny Avia, Aero a Letov začaly vyvíjet a sériově vyrábět vlastní typy vojenských letadel, převážně s francouzskými motory.*

## ÚVOD

### Avia B.534 – vývoj typu, verze letounu, použití

Posledním a nepočetnějším stíhacím letounem předválečného Československa byla Avia B.534, standardní stíhací typ československého letectva během Mnichovské krize v roce 1938. Pro mnoho Čechů je to ikonická stíhačka, podobně jako PZL P.11 pro Poláky, Supermarine Spitfire pro Angličany nebo P-51 Mustang pro Američany. Elegantní B.534, poslední sériový dvouplošník továrny Avia, vzletla poprvé v květnu 1933, s motorem Hispano-Suiza HS 12 Ybrs o výkonu 850 HP. Letoun vykázal na svou dobu slušné výkony, zejména stoupavost. Původní francouzský motor byl pak vyráběn v licenci českými továrnami Avia a ČKD-Praga s označením HS 12 Ydrs. První výrobní série Avii B.534, která vstoupila do služby v roce 1935, byla vyzbrojena čtyřmi kulomety ráže 7,92 mm a dosahovala maximální rychlosti 365 km/h. Od roku 1937 byl letoun vyráběn s uzavřenou kabinou a rychlostí až 394 km/h. V součty vojenských strojů na mezinárodním leteckém mítingu v Curychu v roce 1937 se československý tým s B.534 umístil na druhém místě za Německem s jeho novými Bf 109. Avia se svým vzhledem, výkony a použitím řadí do kategorie posledních dvouplošných stíhaček, jako Gloster Gladiator, Fiat C.R.42, Polikarpov I-15bis či I-153, Arado Ar 68, japonský Ki-10 nebo námořní Grumman F3F. Na rozdíl od těchto strojů ale její konstrukce pochází již z roku 1931. Tehdy Ing. Novotný, který se při předchozím studijním pobytu v britské firmě Hawker seznámil s konstrukcí dvouplošné stíhačky Hawker Fury, zkonstruoval letoun B.34 jako svou první stíhačku ve firmě Avia. Pozdější B.534 se lišila od své předchůdkyně hlavně motorem a přídílí. Jako standardní stíhací letoun československého letectva se B.534 stala symbolem odhodlání bránit republiku.

Během Mnichovské krize v září 1938 disponovalo Československo přibližně 380 letouny tohoto typu, ze 420 vyrobených k uvedenému datu. Pro srovnání, to bylo dvakrát více stíhaček, než mělo například Polsko. Koncem září 1938 ale Mnichovská dohoda předala Československo do německé sféry vlivu, 15. března 1939 bylo okupováno Německem, a jeho průmysl začal pracovat pro Hitlera. Také všechna československá výzbroj byla zabavena Němci. Jak továrna Avia plnila předchozí objednávky, výroba stíhacích letounů B.534 pokračovala do dubna 1939, poslední kusy kanónové verze Bk.534 byly dokončeny až v březnu 1940. Celkem bylo vyrobeno 566 letounů B.534 a Bk.534. Po okupaci Čech a Moravy zůstalo asi 90 kusů na Slovensku, které vzniklo jako „nezávislý“ stát pod německým patronátem. Všechny ostatní letouny tohoto typu, kromě asi 40 odepsaných po nehodách, se staly německou kořistí.

Celkem 77 těchto letadel, spolu s dalšími typy, pak koupilo od Německa v letech 1939–1940 Bulharsko. Několik kusů údajně získal Sovětský svaz – jeden z nich po úletu českého pilota Hlada, který se později v Británii stal velitelem stíhacího wingu. Všechny ostatní letouny Avia B.534 připadly německé Luftwaffe, která je používala převážně k výcviku a k vleku kluzáků. A právě služba těchto letadel v bulharském letectvu v letech 1939–1945, zatím jen málo popsána, je tématem této knihy.

### Označení verzí letounu, objednávky, výrobní čísla, výrobní série

Avia B.534 byla od roku 1935 vyráběna v několika variantách, tak jak byl letoun postupně vylepšován. Oficiální označení typu v československém letectvu tyto „výrobní“ verze nerozlišovalo. Proto je třeba odlišit dvě koncepce označování variant letounu: „vojenské označení“ a tzv. „výrobní verze“, nazývané také „série“ nebo „provedení“. Kvůli orientaci v různých způsobech označování bude užitěčné používané termíny popsat a zařadit

### Vojenské označení typu

Oficiální označení původně používané československým letectvem:

- **Avia B.534** (letouny bez nočního vybavení; stroje I.–III. verze a část letadel IV. výrobní verze)
- **Avia Bn.534** (letouny s vybavením pro létání v noci – část strojů IV. verze a letouny V. verze)
- **Avia Bk.534** (verze určená k instalaci 20mm kanónu do osy vrtule)

### Tovární výrobní čísla

Letadla označovaná B.534 a Bn.534 měla společnou řadu výrobních čísel ve formátu B.534.1 až B.534.445. Pouze podle výrobních čísel proto „vojenské označení“ konkrétního letadla nelze určit. B.534.1 a B.534.2 byly první dva prototypy.\* Mimo tuto posloupnost, dva stroje byly vyrobeny pro Řecko, s výrobními čísly 1001 a 1002. Poslední „kanónová verze“ měla vlastní řadu výrobních čísel: Bk.534.501 (prototyp) – Bk.534.621.

\* Po těžké havárii prvního prototypu v roce 1934 byl postaven de facto nový letoun se stejným výrobním číslem B.534.1, aby mohl být vyúčtován armádě jako oprava. Kromě toho existovaly dva „soukromé“ tovární prototypy s továrními výrobními čísly B.534.2 (stejně jako druhý sériový letoun pro armádu) a B.534.II.

## Objednávky

Ministerstvo obrany Československé republiky postupně pro firmu Avia vystavilo sedm objednávek sériových strojů, které byly splněny dodávkami letounů s těmito výrobními čísly:

Objednávka č.	Rok	Počet letadel	Výrobní čísla
1	1934	147	B.534.1–B.534.147 <sup>†</sup>
2	1936	46	B.534.148–B.534.193
3	1936	134	B.534.194–B.534.327
4	1937	50	B.534.328–B.534.377
5	1937	55	Bk.534.501–Bk.534.555
6	1938	68	B.534.378–B.534.445
7	1939	66	Bk.534.556–Bk.534.621

<sup>†</sup> včetně „druhého“ prvního prototypu B.534.1

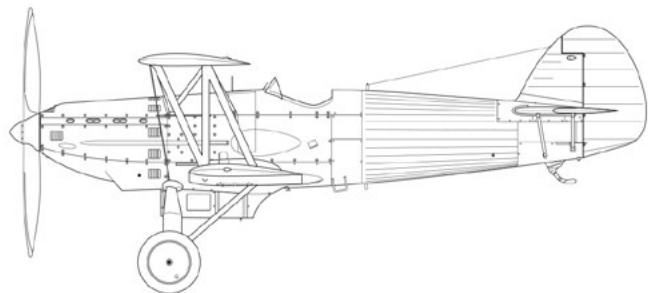
## Verze (tj. vyráběné varianty)

„Výrobní“ verze letounu byly rozlišovány až v poválečných publikacích s cílem popsat technicky odlišné postupně vyráběné varianty tohoto typu letadla. Různí autoři k tomuto účelu použili odlišné výrazy se shodným významem: „série“ (Josef Krybus, 1967), „verze“ (Jan Krumbach, 1975), „provedení“ (Jiří Vraný, 1994)\*. V této knize je pro daný účel použit termín „verze“, neboť je v publikacích i v povědomí veřejnosti nejčastější, přestože původně ve 30. letech tento výraz používalo československé letectvo k odlišení „vojenských verzí“ Bn.534 a Bk.534. Z této „výrobní“ perspektivy lze nyní rozlišit pět verzí („sérií“) letounu Avia B.534, (I.–V.), přičemž jako odlišné verze zde nejsou chápány rozdíly mezi „vojenskými verzemi“ B.534 a Bn.534. Kanónová varianta Avia Bk.534 je v souladu s předchozími publikacemi chápána jako samostatný typ a není tedy v této klasifikaci označena jako „Avia B.534 VI. verze“. Také úpravy prováděné dodatečně na dříve vyrobených strojích, např. kapkovitá kabina, nejsou z hlediska označení chápány jako další verze letounu.

### Avia B.534 I. verze

» 100 letadel, výrobní čísla 2–101

Dva kulometry po stranách trupu, dva další ve spodním křídle. Pod přídílí dva oddělené vstupy vzduchu pro kompresor, dřevěná vrtule, ostruha, motor HS 12 Ydrs. B.534.1 byl prototyp, ne první sériový stroj. Výroba od 27. 8. 1935 (první let B.534.3) do 10. 2. 1936 (B.534.100, .101).

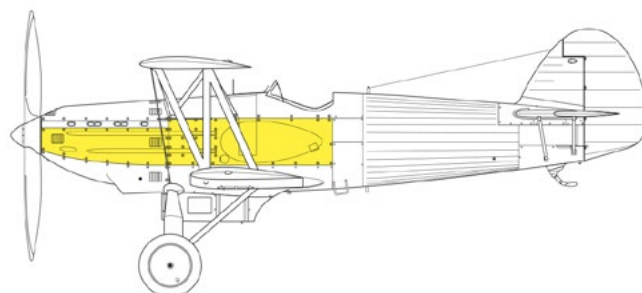


### Avia B.534 II. verze

» 46 letadel, \*\* B.534.102–B.534.147

» 2 letadla, 534.1001–534.1002 pro Řecko

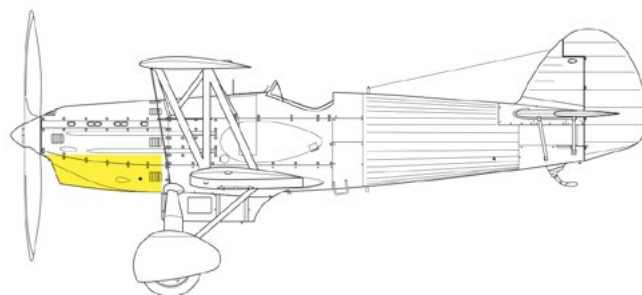
Čtyři kulometry po stranách trupu, pumové závěsníky pod dolním křídlem. Výroba od 7. 5. 1936 (B.534.106) do 20. 8. 1936 (B.534.146).



### Avia B.534 III. verze

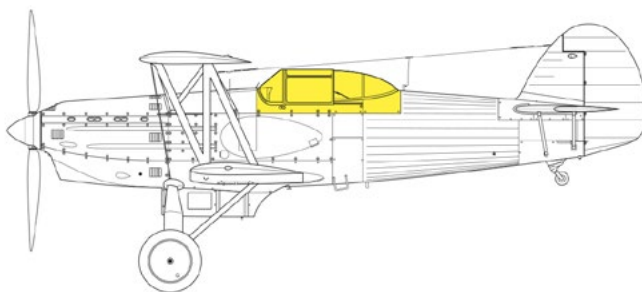
» 26 letadel, B.534.148–B.534.173

Jeden vstup vzduchu pod přídílí, aerodynamické kryty kol, zesílená náběžná hrana kýlovky. Výroba od 25. 2. 1937 (B.534.150, .151) do 6. 4. 1937 (B.534.171–.173). Tento poslední den paradoxně poprvé vzlétla také B.534.148.



### Avia B.534 III. verze s kapkovitou kabinou

Část německých a slovenských „otevřených“ B.534 I.–III. verze byla od roku 1939 dodatečně vybavena uzavřenou kabinou. Čelní a střední díl kabiny i trupu byl po provedené přestavbě shodný se IV. verzí.



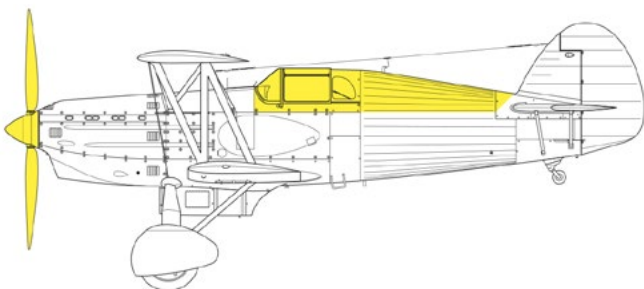
\* Skutečnost může být ještě komplikovanější: samotná továrna Avia na svých konstrukčních výkresech označovala vyráběné verze letounu B.534 jako „série“ I, II, III, III B ... a C/SER.

\*\* B.534.136 by podle výrobního čísla odpovídala II. verzi. Ve skutečnosti měla zvýšený trup a uzavřenou kabinu, neboť továrna ji vyrobila jako „prototyp“ IV. verze.

#### Avia B.534 IV. verze

» 229 letadel, B.534.174–B.534.402

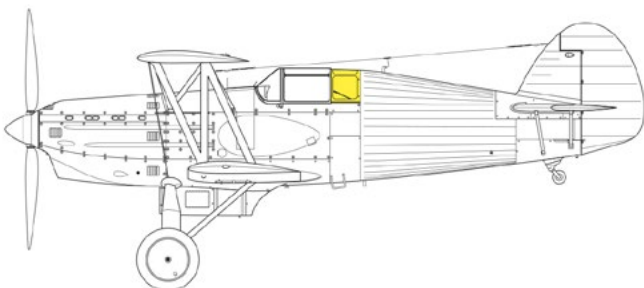
Zvýšený hřbet trupu, uzavřená kabina s malými okénky v zadní části, kovová vrtule, Od výrobního čísla 194 ostruhové kolečko. Výroba od 13. 4. 1937 (B.534.174–.176) do 28. 8. 1938 (B.534.401, .402).



#### Avia B.534 V. verze

» 41 letadel, B.534.403–B.534.445

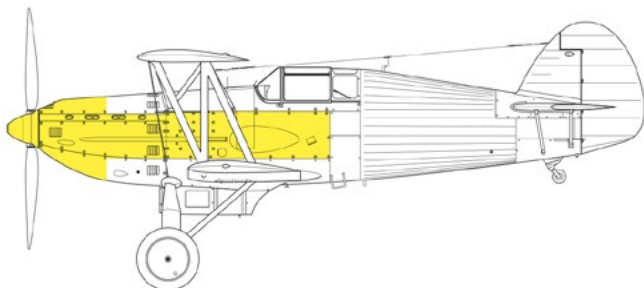
Plně prosklená zadní část kabiny, shodná s Bk.534. Výroba od 10. 9. 1938 do 19. 4. 1939.



#### Avia Bk.534

» 121 letadel, Bk.534.501\*–Bk.534.621

Dva kulometry po stranách trupu, třetí kulomet v ose vrtule (místo plánovaného 20mm kanónu). Vstupy vzduchu na bocích trupu, blízko dolního křídla. Další palivová nádrž v horním křídle, motor HS 12 Ycrs. Výroba od 9. 9. 1938 (Bk.534.502, .503) do 6. 3. 1940 (Bk.534.618–.621).



#### Bulharské označení „Avia Bn 534“

Poslední stíhací dvouplošník Československa byl označován různými způsoby již od počátku své existence – Avia „B534“, „B 534“, „B.534“ a později „B-534“. Poslední „vojenská verze“ letounu, s vybavením pro létání v noci, byla vyráběna od roku 1938 a byla označována „Bn534“, „Bn 534“ nebo „Bn.534“. Tyto letouny měly osvětlení přístrojové desky, přístávací světlomet na spodku příďe a poziční světla na směrovce a na koncích dolního křídla. I starší letouny byly obvykle označovány „Bn.534“ pokud byly dodatečně (například při opravách) vybaveny pro noční létání. V tehdejších československých dokumentech, např. v letových knihách, obchodních dokumentech, tiskových zprávách nebo vojenských rozkazech, jsou použity všechny výše uvedené různé způsoby označení. Někdy je v dokumentu kombinace těchto označení, občas dokonce na stejné stránce. V pozdějších publikacích se často vyskytuje označení „B-534“, odpovídající technickým jazykovým standardům z počátku 40. let. Ve 30. letech, kdy B.534 byla vyráběna a používána původním majitelem, se ale toto označení vyskytuje spíše výjimečně. Jediným místem, kde typové označení bylo používáno jednotně a důsledně, byly samotné letouny. Zde bylo označení typu spojeno s výrobním číslem letounu, podle „vojenské verze“ ve tvaru „B.534.xxx“, „Bn.534.xxx“ nebo „Bk.534.xxx“, kde „xxx“ bylo výrobní číslo. Tato „tečková“ metoda označení, převzatá ještě z rakousko-uherského letectva, byla důsledně použita na všech ostatních typech čs. vojenských letadel, např. „Š.328.134“, „B.71.10“, nebo „B.35.1“. Německo, které po okupaci Československa v březnu 1939 tato letadla získalo, změnilo označení typu nahrazením tečky mezerou, takže letadla jsou v německých dokumentech označována „B 534“, „Bn 534“, „Bk 534“, méně často také „Avia 534“ nebo „B.534“. Toto „německé“ označení letadel převzalo i Bulharsko, kde ostatně téměř všechny stíhačky Avia měly noční vybavení. Proto ve všech bulharských dokumentech jsou letouny označeny jako „Bn 534“. V této knize jsou však i bulharské stroje označovány jako „B.534“, což je míněno jako obecné, „neutrální“ označení typu bez rozlišení „vojenské verze“.

#### Poslední „klasická“ varianta Avie B.534

##### – V. verze

Tyto stroje, dosud nepopsané v publikacích, měly stejnou kabinu jako letouny Bk.534, zatímco v ostatních ohledech byly identické se IV. verzí. Poslední objednávka 68 kusů B.534 byla firmou Avia dodána čs. letectvu ve dvou výrobních dávkách: poslední letouny IV. verze měly výrobní čísla 378–402 a opouštěly továrnu mezi 16. červnem a 28. srpnem 1938.\*\* Jako datum výroby je zde chápáno datum prvního letu vyrobených strojů. Od 3. do 9. září 1939 byly dokončeny první kusy sériových Bk.534, výrobní čísla Bk.534.502–Bk.534.512. První Avie B.534 V. verze, od výrobního čísla 403, byly produkovány od 10. září 1938, společně s dalšími Bk.534. Z „klasických“ čtyřkulometných Avíí má nejvyšší výrobní číslo B.534.445, vyrobená 9. března 1939. Protože v tomto období letouny nebyly dokončovány, resp. zalétávány přesně podle výrobních čísel, posledními vyrobenými kusy byly B.534.422 a B.534.420, které poprvé vzlétly 19. dubna 1939. Výroba „kanónových“ Avíí pak pomalu pokračovala až do 6. března 1940 a výrobního čísla Bk.534.621. Neměly ale v ose vrtule umístěn 20mm kanón, ale třetí kulomet ráže 7,92 mm.

\* Prototyp Bk.534.501 byl zkoušen již na jaře 1938. Jako jediný stroj měl instalován 20mm kanón.

\*\* V knize uvedené informace o „datu výroby“, tj. o datu prvního zalétání letounů B.534 jsou převzaty z knih letů továrny Avia, jak závodu v Čakovcích, tak v Kuvonicích.

## TROCHA HISTORIE

### Bulharsko ve 2. světové válce

V I. světové válce Bulharsko bojovalo na straně Německa a Rakousko-Uherska. Po válce, podle podmínek míru uzavřeného v Neuilly v roce 1919, muselo Bulharsko jako poražená země omezit stav armády a kompletně zrušit letectvo. V osudném roce 1933, když v Německu získala moc Hitlerova strana NSDAP, celá Evropa začala s přípravami na další válku. To se týkalo i bývalého německého spojence, Bulharského carství. Car Boris III., mimochodem pocházející z německého rodu Saxen-Coburg-Gotha, se orientoval na německou zahraniční politiku. Bulhaři nebyli žádní andělci, téměř vůči všem sousedům měli územní požadavky, které pak s německou pomocí v letech 1940–1943 úspěšně realizovali

Abychom nebyli nespravedliví, tato území byla předmětem sporu již od roku 1912, kdy je koalice Bulharska, Řecka a Srbska vybojovala na Turecku v tzv. První balkánské válce. O rok později (1913) dosavadní spojenci Srbsko a Řecko, ke kterým se postupně přidaly ještě Rumunsko a Turecko, porazili Bulhary v tzv. Druhé balkánské válce a sporné kraje připojili ke svému území. V roce 1915 Bulhaři vstoupili do I. světové války na straně Německa, sporné kraje obsadili a pak drželi tzv. soluňskou frontu proti řeckým a spojeneckým jednotkám. Po kapitulaci v roce 1918 obsazená území museli opět vyklidit. Zjišťovat na národnostně promíchaném a vzájemně nevraživém Balkáně, kdo je v právu, je oříšek, do kterého bychom se zde raději pouštět neměli. Pro případné zájemce o posouzení „kdo začal“ připomeňme, že první bulharsko-srbská válka proběhla v 9. století (devátém!) našeho letopočtu...

V září 1940 se Bulharsko spolu s Maďarskem a Německem účastnilo nátlaku na Rumunsko, které po pádu Francie zůstalo v Evropě bez spojence. V důsledku toho Rumunsko odstoupilo Maďarsku část Sedmihradska, Bulharsku oblast jižní Dobruždi a brzy nato povolilo vstup německých vojsk na své území. Počátkem roku 1941 pak Německo dále zvýšilo tlak na Balkáně. Bulharsko dostalo návrh přistoupit k „Paktu tří“ (Německo, Itálie, Japonsko), což byla nabídka, která se neodmítá, zvláště ne s půlmilionovou německou armádou soustředěnou poblíž severní hranice. Bulharský premiér Filov tedy podepsal 1. března 1941 ve Vídni smlouvu o přistoupení k paktu, nehledě na tuto formalitu však německá 12. armáda vstoupila na bulharské území již den předtím, 28. února 1941. Účast v „Paktu tří“ konkrétně znamenala poskytnout německým ozbrojeným silám silnice, letiště, železnice a základny k přípravě útoku na Řecko. Těžiště německého útoku na Jugoslávii a Řecko zahájeného 6. dubna 1941 (operace „Marita“) vycházelo z bulharského území. Bulharské stíhací letectvo se v této válce omezilo na obranu vlastní země, soustředilo se zejména na ochranu Sofie. Bulharská armáda okupovala koncem dubna řeckou Thrákií a jugoslávskou část Makedonie. Po napadení SSSR Německem 22. června 1941 se bulharské letectvo zapojilo do ofenzivního leteckého hlídkování s napadáním sovětského námořnictva v Černém moři, ale na rozdíl od ostatních satelitů Německa Bulharsko válku Sovětskému svazu nevyhlásilo. Při bilancování roku 1941 tak mohl být car Boris III. spokojen, neboť získal bez boje značná území, neutrpěl žádné ztráty a stal se spojencem úspěšného Německa. K dokonalosti scházel jen jediný detail – 13. prosince 1941 musel pod nátlakem Německa vyhlásit válku Velké Británii a Spojeným státům.

Od roku 1942 do poloviny roku 1943 se však Bulharů vojenské akce téměř netýkaly a toto období tedy mohli výstižně nazvat „Symbolická válka“. Východní fronta byla daleko, boje v Africe také a občasné průzkumné nebo propagační nálety spojeneckých letadel

nepůsobily žádné podstatné škody. Přesto bulharské velení v tušení věcí příštích modernizovalo a posilovalo v mezích svých možností letectvo, s důrazem na protivzdušnou obranu státu. Idyla skončila 1. srpna 1943. Během prvního náletu USAAF na rumunské ropné rafinerie u Ploesti (operace Tidal Wave) přelétaly americké Liberatorů startující ze severní Afriky dvakrát bulharské území. Cestou do Rumunska je bulharské stíhací letouny nedostihly, ale při návratu řady poškozených strojů od silně bráněného cíle už tomu bylo jinak. Velení bulharského stíhacího letectva v domnění, že bombardéry nalétávají na Sofii, vrhlo proti americkému svazu všechny dostupné síly a došlo k boji se ztrátami na obou stranách. Od tohoto dne až do konce srpna 1944 už Bulhaři vedli tzv. „Americkou válku“. USAAF pak od listopadu 1943 napadalo cíle v Bulharsku silou 100–200 bombardérů, vždy se stíhacím doprovodem. Hlavním cílem byla obvykle Sofia, ze všech sil bráněná stíhacími jednotkami bulharského letectva.

28. srpna 1943, pouhé dva týdny po návštěvě u Adolfa Hitlera, nečekaně zemřel car Boris III. Moc v zemi přešla do rukou tzv. regentské rady, kterou tvořili carův bratr, ministr zahraničí a ministr obrany. V bulharské politice se nic nezměnilo, dál trval válečný stav se západními Spojenci. V zemi bylo rozsáhlé partyzánské hnutí proti vlastní vládě – za války bylo uvězněno 60 345 osob, z toho 12 461 bylo popraveno. Během protipartyzánských operací a náletů bylo zapáleno 2 139 budov.

Koncem srpna 1944 se k bulharským hranicím přiblížila východní fronta. 1. září 1944 dostalo Bulharsko od SSSR ultimátum požadující nejen volný vstup ruských vojsk do země, ale i aktivní účast v boji proti Německu. Bulharská vláda mlčela, a tak 5. září 1944 vyhlásil Sovětský svaz Bulharsku válku a jeho vojska pak 8. září bez odporu vstoupila do země. Již 9. září došlo v Sofii k převratu, moc převzala tzv. Vlastenecká fronta („*Otčestven front*“) podporovaná partyzánskými oddíly o síle kolem 30 000 mužů. Den poté Bulharsko vyhlásilo tzv. „Vlasteneckou válku“ svému dosavadnímu spojenci Německu. Bulharská vojska včetně letectva se pak aktivně podílela na vyhnání německých armád z vlastního území a z Makedonie. Německé velení nechtělo na Balkáně trvale držet dlouhou frontu, cílem jeho operací bylo včasnou evakuací zachránit vojska z jižního křídla a vytvořit kratší frontu severněji. Cíle německých a bulharských vojáků byly tedy v podstatě shodné – ti první chtěli ustoupit a druzí je chtěli vyhnat. Koncem války operovaly bulharské jednotky v síle několika divízií, již bez účasti svého letectva, spolu s Rudou armádou na území Maďarska.



# TROCHA ZBROJENÍ

## Bulharské stíhací letouny v letech 1936–1945

V polovině 30. let, když Bulharsko opět začalo budovat armádu i vojenské letectvo, byly jeho kroky postupné a skromné, jednak z politických ohledů na sousední státy a také kvůli omezeným finančním zdrojům. Do začátku války, tj. do 1. září 1939, zavedlo tyto stíhací a cvičné stíhací stroje:

Rok	Stroj	Počet kusů
1936	Heinkel He 51B dvouplošníky, s bojovým jménem „Sokol“	12
	cvičný stíhací Focke-Wulf Fw 56 pod jménem „Komar“	6
1937	Arado Ar 65 darované Göringem, použity jako cvičné, pod jménem „Orel“	12
	PZL P.24B dodané z Polska, pod jménem „Jastreb“	12

První pořizovaná stíhací letadla vybral podplukovník Popvasilev, velitel bulharského letectva („Vzdušní vojski“) v letech 1935–1936. Od srpna do října 1935 navštívil řadu evropských leteckých továren, sondařoval možnosti dodávek a posuzoval parametry vyráběných bojových letadel. Ve zprávě pro bulharský generální štáb, kterou předal v říjnu 1935, doporučil nákup 57 letadel z Německa (po 12 kusech He 45 a He 51, šest kusů He 72, tři kusy Fw 58 a další typy). Z Československa navrhol koupit 12 tehdy nových Avii B.534 (šlo by o I. verzi) a 12 bombardérů Avia F.39 (licenční Fokker F IX). Letouny z Německa byly dodány během roku 1936, prodej stíhacích i bombardovacích Avii údajně zrušila československá strana s ohledem na spojeneckou Jugoslávii, která tradičně neměla s Bulharskem dobré vztahy. Místo Avii B.534 si pak Bulharsko v roce 1937 pořídilo stíhací PZL P.24, společně s lehkými bombardéry PZL.43. Avie B.534 tedy mohly sloužit v bulharském letectvu o tři roky dříve, než k tomu pak za zcela jiných podmínek došlo...

S blížící se válkou bylo obtížné nakoupit v Evropě stíhací letouny. Koupit stroje dobré, levné, nakoupit jich hodně a rychle, to byla v letech 1938–1939 jen těžko splnitelná úloha. Kompromisním řešením byl nákup z druhé ruky, proto již v červenci 1938 začala první jednání mezi Bulharskem a Československem o dodávkách použitých letadel, vyřazovaných z výzbroje čs. letectva. Mezi ně patřil rovněž stíhací typ Avia B.534, který měl být v Československu nahrazen typy Avia B.35/B.135. Po Mnichovské dohodě ztratilo československé zbrojení smysl a vojenská správa se pokoušela rozprodávat vojenský materiál. 23. února 1939 si v Letňanech u Prahy bulharská nákupní komise prohlédla a vyzkoušela stávající i nové typy Avii a dalších letadel. Dříve než podpis smlouvy ale přišla 15. března 1939 německá okupace Čech a Moravy. Československé Avie B.534, s výjimkou letounů umístěných na Slovensku, byly na jaře 1939 postupně přelétány na německá letiště, nejvíce na základnu Merseburg. Sem byl přesunut i tým 22 techniků z firmy Avia, vedený p. Sýkorou, aby zkontroloval technický stav československých letounů a v případě potřeby je opravil. Jejich hlavním úkolem ale byla úprava chodu plynové páky, aby směr přidávání nebo ubírání plynu odpovídal německým letadlům, obráceně než měly čs. letouny.

Bulhaři nicméně zájem neztratili, pokračovali v jednání s Německem a 8. srpna 1939 do Merseburgu, blízko Halle, přijela bulharská nákupní komise k prohlídce a vyzkoušení uskladněných

ex-československých letadel. Skupině letců v týmu velitel plukovník Konstantin Uzunskij, náčelník štábu „Vzdušní vojski“. Kromě jiných typů bulharští letci vyzkoušeli i trojici stíhacích Avii B.534 – letouny výrobních čísel 267, 427 a 428. Jedním z pilotů byl i *Feldvebel* Svetoslav Spirov, který ještě po šedesáti letech vzpomínal na tehdejší zážitek takto:\*

*Němci nás vyzvali, abychom trofejní mašiny vyzkoušeli. Nic jsme o nich nevěděli, čeští mechanici nám žádné údaje nesdělili. A všechno jsme dělali „na blind“, museli jsme na to přijít sami. Poprvé jsem usedl do letadla s uzavřenou kabinou, kterou měla Avia B.534 „Dogan“. Když jsem ji zavřel, doroloval na začátek dráhy a startér mi dal znamení, byl jsem napjatý a nervózní. Tisknu plynovou páku, a než jsem se vzpamatoval, byl jsem v oblacích, ale doslova – vletěl jsem do mraků. Když jsem tak letěl v mraku, nízko nad letišťem, napadlo mě, že tohle sotva přežiju... Byl jsem vyděšený, roztrášený, zpanikařený, a ztratil jsem orientaci. Nevím, kde je letiště. Ale přece musím něco udělat! Podíváme se, co předvedeš, paní Česko! Zvedl jsem příď a vylétl nad mraky. Zkousím obraty a režimy letu, jak jsem se vždy učil – zatáčky vlevo, vpravo, motor řval při zkoušce maximální rychlosti... Pak minimální a pádovou rychlost, vyzkoušel jsem všechny letové režimy. „Dogan“ se ukázal jako skvělé letadlo, nejlepší, se kterým jsem do té doby létal. A jak to skončilo? Zablédl jsem jeden „Junkers“ a pomyslím si: „Přilepíš se na něj, a s ním se vymotáš z mraků!“ Když jsem se přiblížil, pokusil se uletět, protože na mém letadle byly ještě české znaky. Uhybal, já za ním, on znovu, já zase za ním... Nakonec přistál, já jsem sletěl nízko, ale nemohl jsem přečíst nápis na letišti – byl latinkou, v nějakém gotickém písmu. (Švabach byl pro Bulhara v tísní opravdu problém, pozn. aut.) Přistál jsem na letišti také. Okolo letadla se seběhli lidé, motor ještě běžel. Neuměl jsem dobře německy, říkám jenom „Bulgar – Flieger!“. Oznamili na všechna letiště, že ztracené letadlo přistálo. Byl to hrozný zážitek. Když zjistili, že jsem Bulhar, dovolili mi s Avii odstartovat za jiným Junkersem, který mě měl vést. Už vidím ze vzduchu továrnu na benzín. Poznal jsem svoje letiště, zamával „Junkersu“ křídly a ten se obrátil zpátky. Přistávám jako nikdy předtím, s přitažením. Letadlo jsem posadil ideálně, jdu podat hlášení plukovníkovi Uzunskému a říkám mu: „Vemte všechna letadla, která vám dají. To je báječná mašina!“ Vyzkoušel jsem pak všech 60–70 letadel Avia B.534. Natřeli jsme je a dopravili do Bulharska.\*\**

Smlouvu s německou *Wirtschaftsgruppe Luftfahrtindustrie* o dodání bývalých čs. letadel podepsal 19. 8. 1939 vedoucí bulharské nákupní komise generál Rusi Rusev. Spolu s dalšími typy letadel bylo původně objednáno pouze 60 Avii B.534, které měly být do Bulharska přepraveny s odmontovanými křídly a kulometry po železnici. Celá první dodávka dorazila na sofijské letiště Božurište 27. 10. 1939, jak je uvedeno v protokolu o převzetí a zařazení do stavu bulharského letectva. Letouny převzala komise vedená plukovníkem Todorem Rogevem, náčelníkem materiálního oddělení štábu „Vzdušní vojski“. Protokol sám nese datum 28. 12. 1939, což lze považovat za datum oficiálního zařazení Avii B.534 do výzbroje. Smontování převzatých Avii\*\*\* probíhalo v dílnách státní letecké

\* „Nebesníte orbiti na letca Svetoslav Spirov“, Ljuben Ovčarov, příloha časopisu „Krule“, 1999.

\*\* Poznámka autora: Jako většina jeho kolegů, Svetoslav Spirov trochu nadsazuje. Skutečně byl „na specializaci“ v Německu, kterou ukončil 4. 10. 1939 (archív DVIA, fond 1049, jednotka 124, str. 184). S B.534 v Německu létal během svého výcviku na čs. typech, nikoli za účelem jejich testování. Zmínka o natření letadel ještě v Německu, dokonce členy bulharského týmu, působí nevěrohodně.

\*\*\* Stručné označení „Avia“ je v této knize použito vždy jen pro letouny Avia B.534.

továrny („*Děrzavna samoletna fabrika*“ – *DSF*) v Božurište. Datum zahájení montáže letadel není známo přesně, je však doloženo, že 12. 12. 1939 již probíhala. Prací se účastnili i čeští technici z továren Avia, Praga, Letov a Walter, najatí bulharským letectvem. Jejich úkolem bylo nejen sestavení letadel, ale i výškolení bulharských kolegů v údržbě a opravách nových strojů. Češi v Bulharsku pracovali od prosince 1939, část z nich až od ledna 1940. Z továrny Avia to mj. byli Jindřich Holeček, Emanuel Lippsch a Antonín Tvrdoň, z VTLÚ Praha zbrojíři Vít Schwarz a Emil Zvěřina. Motory Avii B.534 měli na starosti technici z Pragovky.\*

Montáž a zalétání Avii B.534 trvaly poměrně dlouho. Protože nejsou známy dokumenty o českých pilotech v Bulharsku, sestavené Avie byly pravděpodobně zalétávány bulharskými piloty, většina z nich nepochybně ředitelem a současně testovacím pilotem leteckých dílen *DSF* Božurište kapitánem Ing. Petko Popgančevem. Sestavená letadla přebírali v *DSF* piloti tehdejšího 2. stíhacího *Orljaku* a od února do června 1940 je postupně přelétali na svou základnu „Marino pole“ u města Karlovo. Mezitím bulharská nákupní komise původní objednávku několikrát rozšířila. Kromě jiných typů do Sofie nejprve 6. 5. 1940 dorazilo dalších dvanáct „Doganů“, objednaných v únoru 1940. Posledních pět stíhacích Avii bylo objednáno již 4. 12. 1939 šestým dodatkem k původnímu nákupnímu protokolu. V sofijském Božurišti ale byly převzaty až v červnu 1940 a do stavu letectva, konkrétně k 1. leteckému pluku, byly zařazeny dokonce až v září 1940.

V bulharském letectvu dostaly Avie B.534 typové číslo 7037 a bojové jméno „*Dogan*“ (lovecký sokol). Letouny obdržely bulharská tzv. palubní čísla podle pořadí výrobních čísel, od nejnižšího k nejvyššímu. Setřídění ovšem platilo samostatně pro všechny tři postupně převzaté dodávky přejímané do letectva. První skupina tedy dostala čísla 1–60, druhá 61–72 a posledních pět strojů třetí dodávky, původně koupených na náhradní díly, dostalo nakonec palubní čísla 73–77.

Do Bulharska byly dodány letouny Avia B.534 tří verzí:

- jediný kus **II. verze**, výrobní číslo 118, s palubním číslem 61, měl dodatečně namontovaný kapkovitý kryt kabiny,
- 46 letounů bylo **IV. verze**, s okénky v trupu za posuvným krytem kabiny,
- 30 kusů patřilo k poslední **V. verzi** s prosklením celé zadní části kabiny. Podle výrobních čísel k V. verzi patří stroje čísel 35–60, 72, 76 a 77. Fotograficky je tato kabina doložena u letounů č. 4, 35, 39, 40, 41, 44, 47, 50, 53, 60, 71\*\* a 76.

Zdá se, že výkony Avii Bulhary nijak neoslbnily, neboť již 4. 4. 1940 byl podepsán kontrakt na prvních deset Messerschmittů Bf 109E-3a (a = „*Ausländer*“). Šlo o nové letouny exportní verze, které svou hranatou kabinou připomínaly verzi E-4. Letadla byla dodána v červnu 1940 a v bulharském letectvu dostala bojové jméno „*Strela*“ (šíp). Skromný kontrakt na další stíhačky tohoto typu přišel až v červenci 1941 a pouhých devět letounů z deseti objednaných

dorazilo do Bulharska 23. 8. 1941. Tentokrát šlo o použité stroje verzí E-1, E-3, E-4 a E-7, během generální opravy upravené na verzi Bf 109E-3a. Od strojů z první dodávky jdou rozeznat podle přidělených palubních čísel (11–19) a podle vrtulového kuželu bez výstřelného otvoru, shodného s verzí Bf 109E-7. Ačkoli tedy první Bf 109E bulharské letectvo objednalo brzy po Avii, nenahradilo jimi československé dvouplošníky zcela. Důvodů bylo několik: v první řadě byly drahé. S výzbrojí pouhých dvou kulometů 7,9 mm a s dostupem omezeným na 5 000 m kvůli absenci dýchačů mohly Messerschmitty zpočátku sloužit jen jako cvičné. Ale také se ukázalo, že bulharští piloti na zvládnutí jejich odlišné a náročné pilotáže potřebují delší čas a během výcviku dochází k řadě nehod, nejvíce při startu a přistání. Střední a větší opravy Messerschmittů bylo přitom nutno objednávat v sousedním Rumunsku a trvaly dlouho. S přivyknutím na Avie B.534, ačkoli také patřily k typům s větším procentem nehod, piloti zvyklí na starší dvouplošníky Heinkel He 51 a Arado Ar 65 velké těžkosti neměli. A když už byly problémy s Bf 109E zvládnuty, kvůli neúčasti Bulharska v napadení Sovětského svazu vztahy s Německem v druhé polovině roku 1941 dočasně ochladly a spojenec s dalšími dodávkami výzbroje nespěchal. I tak je téměř neuvěřitelné, že ač bylo ve válce, obdrželo Bulharsko další stíhací letouny z Německa až po dalším roce a půl. Prvních 16 strojů Messerschmitt Bf 109G-2 dorazilo 25. 2. 1943, další 3 kusy dorazily v červenci a 16 kusů pak v prosinci 1943. To byly konečně letouny, se kterými bylo možno se postavit proti bombardovacím svazům Spojenců. Další 122 letounů různých verzí Bf 109G bylo dodáno od ledna do srpna 1944, některé z nich přímo od *Luftwaffe*. Celkem v letech 1943–1944 Bulharsko získalo 161 kusů Bf 109G, z nichž 57 patřilo k verzi G-2. Tyto během války dodané „*Gustavy*“ obdržely bulharská palubní čísla od 20 do 180.

Od roku 1942 se Bulharsko snažilo koupit i francouzská stíhací letadla. Nejprve s vládou ve Vichy jednalo o stíhacím typu Morane-Saulnier M.S.406, pak jim Francouzi nabídli svoje uvolňované Blochy M.B.152. Bulharští nákupci souhlasili, ne však německá dozorcí komise, takže z obchodu sešlo. A tak první francouzské stíhačky – čtyřicet osm Dewoitin D.520 – Bulharsko dostalo až koncem srpna 1943, kdy již byla celá Francie téměř rok okupována Němci. Tyto stroje, používané předtím v *Luftwaffe* jako cvičné, dostalo Bulharsko darem, celkem obdrželo minimálně devadesát osm ze stovky slíbených letounů. Skupina 36 bulharských pilotů byla cvičena na D.520 ve Francii od 14. 8. do 12. 9. 1943.

V letech 1939–1940 Bulharsko plánovalo licenční výrobu čs. stíhaček Avia B.135. Dvanáct kusů (jedno *Jato*) objednalo v roce 1940, ale byly dodány rozmontované až v listopadu 1942 a zalétány až v srpnu 1943. Bez kanónu měly jen dva kulometry 7,92 mm. S touto výzbrojí a bez pancéřování nemohly bojovat, sloužily ke kondičním letům instruktorů Stíhací školy v Dolna Mitropolija. Čtyři z nich však jejich piloti, vedení kpt. Krsto Atanasovem přece jen použili v bojové akci 30. 3. 1944, kdy vzletěli na pomoc svým bývalým žákům z bojových jednotek odrážejícím nálety Liberatorů USAAF.

Posledními stíhačkami dodanými bulharskému letectvu během války bylo 103 Messerschmittů Bf 109G-6, zahrnutých již ve výše uvedených celkových počtech Bf 109G. Byly dodávány od ledna do srpna 1944 a bulharští piloti vysoce oceňovali jejich dobré výkony a silnou výzbroj. Bulharsko obdrželo rovněž 1 kus Bf 109G-4. Jedna z německých dodávek Messerschmittů, datovaná 20. 12. 1943, byla kuriózní – dodána byla dvojice Bf 109E-1, prototyp Bf 109V-22 a jeden Bf 109D. Letadla byla určena k výcviku techniků a v Bulharsku nikdy nelétala. Všechny tyto antikvární Messerschmitty byly zničeny během spojeneckého bombardování základny Karlovo 30. 3. 1944.

\* Licenční „Hispanky“ HS 12 Ydrs českých stíhacích letounů byly vyráběny nejen ve firmě Avia (označeny „Avia HS 12 Ydrs“), ale i v továrně Praga, patřící koncernu ČKD. Tyto motory, jinak identické, měly označení „ČKD Praga HS 12 Ydrs“ a bylo jimi vybaveno nejméně 58 z celkem 77 Avii B.534 dodaných do Bulharska.

\*\* Dogany palubních čísel „4“ a „71“ jsou speciální případ. Podle výrobních čísel byly vyrobeny jako IV. verze, ale fotografie z Bulharska je ukazují s kabinou V. verze. Tyto kabiny byly instalovány nejen na Avii nově vyráběných od září 1938, ale někdy i na starší letouny opravované po tomto datu. B.534.249 (bulharská „4“) byla vyrobena 26. 10. 1937, ale v září 1938 při opravě v továrně Avia mohla být její kabina vyměněna za novější typ. Avia B.534.377 (bulharská „71“) byla vyrobena v červnu 1938 jako IV. verze, ale ještě před dodáním do Bulharska, v listopadu 1939, byla také v opravě u firmy Avia a mohla tedy dostat novou kabinu. Kromě toho tento stroj havaroval v Bulharsku v červnu 1940 u města Kazanlak a byl pak opraven v dílnách *DSF* Božurište (archiv DVIA, fond 1063, sv. 1, jednotka 2, str. 326). Fotografie letounu s novou kabinou pocházejí až z května 1942.



Archivní dokumenty o dodávkách Bf 109G všech verzí nezahrnují několik kořistních strojů získaných těsně po válce. Na letišti Zeltweg v Rakousku v britské zóně, dočasně okupovaném Rudou armádou, se nacházelo kolem 50 nových Messerschmittů Bf 109G-8, G-10 a G-14 spolu s dalšími typy letadel. Na žádost bulharského ministerského předsedy Georgi Dimitrova sovětská 17. armáda umožnila Bulharům vybrat si zde 22 moderních Bf 109G-10 a přelétnout je do obsazeného Maďarska na letiště Pécs ještě před odevzdáním Zeltwegu Britům. Při následném přeletu ukořistěných letadel do Bulharska jeden z Messerschmittů shořel. Tyto kořistní Bf 109G-10 mohly obdržet bulharská palubní čísla od 181 výše, ale není známo, zda byly všechny do letectva

oficiálně zařazeny.\* Tím padl plán přezbrojit 642 *Jato* v dubnu 1945 na stroje Lavočkin La-5FN, jak předpokládala bulharsko-sovětská smlouva z 16. března 1945. Prvními sovětskými stíhacími letouny bulharského letectva se tak stalo až 150 letadel Jak-9D\*\*, dodaných však až po válce.

\* Na jaře 1945 uzavřená mírová smlouva se západními Spojenci omezila počty bulharských vojenských letadel tak výrazně, že i jen počty dříve pořízených Bf 109G a D.520, které přežily válečné akce, přesáhly povolený limit. Bulharsko se proto pokoušelo tajit skutečné množství svých letadel, i s ohledem na velký počet již objednaných ruských letounů. Nejvyšší zatím známé palubní číslo bulharského Bf 109G je 192 (archiv DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 206, str. 73).

\*\* Letouny Jak-9D s motory M-105PF byly dodány do Bulharska v roce 1945 jako typ 7087. Nejvyšší známé palubní číslo těchto strojů je 144/7087, zmíněné v říjnu 1945 (archiv DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 195, str. 14). Později Bulharsko obdrželo ještě modernější verzi Jak-9U s výkonnějším motorem M-107, které obdržely typové číslo 7097.

## TROCHA CHAOSU

### Stíhací jednotky, jejich struktura a letouny v období 1939–1945

Bulharské letectvo se oficiálně nazývalo „Vzdušná vojska Jeho Veličenstva“, bulharsky „Vzdušni na Njeho Veličestvo Vojski“, zkráceně jen „Vzdušni vojski“. Od svého oficiálního vzniku v roce 1937 několikrát změnilo svou organizační strukturu, vždy po 1–2 letech. Od konce roku 1939 se výrazně zvýšil jeho početní stav, byly vytvořeny nové jednotky a k organizačním změnám přibýlo dočasné vytváření účelových seskupení a změny rozmístění a výzbroje jednotek, takže výsledným dojemem je při zběžném pohledu chaos.

#### Struktura bulharského letectva a její změny během let 1939–1945

V měnící se struktuře letectva se odrážely jednak měnící se plánované cíle a materiální vybavení, jednak zahraničně-politická a vojenská situace Bulharska samotného. Do června 1940 byl prioritou výcvik a obnova letectva, poté až do března 1942 spolupráce s pozemní armádou při dobývání a kontrole nových území a ochrana vlastního pobřeží. Pro rok 1943 byla jako hlavní úloha stanovena protivzdušná obrana země a od září 1944, po změně stran ve válce, opět spolupráce s pozemní armádou při boji proti Německu.

Nejmenší bojovou jednotkou bylo zpočátku „*Krilo*“ (roj), tvořené třemi letouny, od roku 1943 obvykle „*Para*“ (dvojice letadel). Základní nižší jednotkou bylo „*Jato*“ (letka, doslova „hejno“), zpočátku s předepsaným stavem 12 letounů. V různých obdobích a jednotkách však skutečně i dočasně předepsané počty velmi kolísaly. V bulharském letectvu jsou zaznamenána stíhací *Jato* s tabulkovým stavem 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6 i 5 letadel. Dvě nebo tři, výjimečně i více *Jato* zprvu tvořilo *Orljak*.

Zatímco *Jato* mělo během popisovaného období (1939–1945) stále stejný význam a označovalo nejnižší samostatnou administrativně-bojovou jednotku, označení *Orljak* má podle aktuálního období nebo kontextu různý význam. Do června 1940 šlo o nejvyšší leteckou jednotku, která byla buď účelová (stíhací, školní) nebo oblastní (armádní *Orljaky*), a významovým ekvivalentem tohoto výrazu je v tomto období „letecký pluk“. Z těchto prvotních *Orljaků* se ostatně v červenci 1940 pouhým přejmenováním staly letecké pluky. Od července 1940 se jako *Orljak* nově označovala část leteckého pluku tvořená dvěma *Jato*, to ale platilo jen pro „jednoúčelové“ letecké pluky – 6. stíhací a 5. bombardovací. Armádní „smíšené“ letecké pluky, přestože složené ze 3–5 *Jato*, se na *Orljaky* nejprve nečlenily. Slovem „*Orljak*“ se v tomto období také nazývaly dočasné,

účelově vytvořené jednotky určené k provedení konkrétního úkolu, často složené z několika *Jato* z různých leteckých pluků. Od března 1942, kdy byly armádní letecké pluky rozpuštěny, byla všechna jejich průzkumná *Jato* nejprve sloučena do tzv. 3. a 4. průzkumného *Orljaku*, záhy opět spojených do 4. průzkumného leteckého pluku, tvořeného nyní několika průzkumnými *Orljaky*. Struktura stíhacího pluku byla tehdy také změněna, jeho *Orljak* nyní tvořila tři *Jato*. Během bojů v roce 1944 obvykle stíhací *Orljak* kvůli nízkým stavům letadel i pilotů vzlétal do akce v síle jen 10–15 letadel. Lze říci že tyto *Orljaky* „ročník 1944“ měly sílu předválečných *Jato*, zatímco *Jato* ze stejného období počtem odpovídaly předválečným „*Krilo*“.

[TABULKA str. 16] Organizace letectva plánovaná v listopadu 1939\*\*\*

V tabulce je plánovaná organizace letectva, skutečné počty u jednotek se výrazně lišily. Až do května 1940 mělo Bulharsko jen 60 Avii B.534, přičemž většina z nich do dubna 1940 nebyla u jednotek, ale v dílnách DSF Božurište. První B.534 přilétly k 2. stíhacímu *Orljaku* v polovině února 1940, poslední v červnu. Každé ze čtyř jeho *Jato* mělo mít nakonec ve stavu 12 operačních a 3 rezervní „*Dogany*“.

Podle změn organizační struktury nebo hromadných změn výzbroje lze vývoj bulharského letectva v období od vypuknutí II. světové války rozdělit do několika klíčových období:

- prosinec 1939 – červen 1940
- červenec 1940 – březen 1942
- duben 1942 – srpen 1943
- září 1943 – srpen 1944
- září 1944 – květen 1945

#### a) prosinec 1939 – červen 1940

Od 1. prosince 1939 v souvislosti s vypuknutím války v Evropě a pro ulehčení obsluhy a zvládnutí velkého počtu nově nakoupených bývalých čs. letadel byly dosavadní armádní *Orljaky* smíšeného typu dočasně přeměněny na jednoúčelové jednotky podle druhů letectva. Důvodem tohoto zvláštního uspořádání byla snaha díky jednotnému typovému vybavení co nejrychleji zvládnout obsluhu a letecký výcvik s těmito letadly přímo u bojových jednotek. S trochou nadsázky lze říci, že celé bulharské letectvo v tomto období

\*\*\* Všechny ex-československé bombardéry Avia B.71 byly s výjimkou motorů vyrobeny v Sovětském svazu, v Kyjevě.

bylo organizováno a fungovalo jako cvičné. Stíhací jednotky se v tomto období rozrostly mj. o 72 stíhacích Avii B.534. Bulharské letectvo, podléhající v té době ještě velení pozemních vojsk, mělo být podle rozkazu velitele *Vzdušní vojski* č. 119 ze 17. listopadu 1939 organizováno tak, jak je uvedeno v předchozí tabulce. Na organizační struktury bulharského letectva popsané v této i dalších tabulkách je lépe nepohlížet staticky, nýbrž jako na probíhající proces s paralelními proudy, odbočkami i návraty. Výjimkami z tohoto i z později stanovených organizačních schémat byly účelové letecké jednotky, dočasně zformované na satelitních a polních letištích podle aktuální situace k plnění zvláštních úkolů. Přechody z jednoho uspořádání do jiného neprobíhaly vždy okamžitě – jako příklad lze použít právě přidělení nově dodaných Avii B.534 bojovým jednotkám: první skupina šedesáti Avii B.534 dorazila do Bulharska v říjnu 1939, ještě před zavedením výše uvedené organizace letectva. Od 1. prosince 1939 byl 2. stíhací *Orljak* rozšířen na celkem čtyři bojová *Jato*, první smontované a zalétané Avie však obdržel až v únoru 1940. Svou předchozí výzbroj – Heinkely He 51 – používal dál ve svém cvičném *Jato*. Předepsaného tabulkového stavu šedesáti „Doganů“ *Orljak* dosáhl v polovině června 1940, kdy těchto stíhaček mělo letectvo ve stavu sedmdesát jedna.

## b) červenec 1940 – březen 1942

Zákonem o ozbrojených silách z 30. května 1940 se bulharské letectvo poprvé stalo samostatným druhem ozbrojených sil a od července probíhala jeho reorganizace. Letecké síly byly de facto rozděleny na části: vznikl „Letecký sbor“ tvořený nově pojmenovanými 5. bombardovacím a 6. stíhacím leteckým plukem, řízený samostatným velitelstvím letectva (*Vzdušní vojski*). Velká část leteckých sil však zůstala mimo kompetenci samostatného letectva, neboť 1. července 1940 vznikly také čtyři „armádní“ smíšené letecké pluky č. 1–4, přímo podřízené pozemním armádám stejného čísla. Skládaly se z bitevního, stíhacího a jednoho nebo dvou „vojskových“ (průzkumných a lehkých bombardovacích) *Jato*.

Armádní letecké pluky tedy celkem obdržely kolem čtyřiceti Avii B.534 a 2. stíhacímu *Orljaku* v Karlovo, mezitím přejmenovanému na 6. stíhací letecký pluk, jich zbylo kolem třiceti, doplněných deseti Messerschmitty Bf 109E dodanými koncem června 1940. Pozemní vojska na úrovni jednotlivých armád tak poprvé dostala k dispozici vlastní letecké jednotky. Vzhledem k specifikům a úkolům stíhacích jednotek však již od samého počátku velení „*Vzdušní vojski*“ nakládalo s jednotlivými *Jato* v armádních leteckých plucích jako by byla pod jeho velením – přemísťovalo je z pluku do pluku, formovalo z nich dočasná uskupení atd. Tato tendence, kdy velení letectva „přes hlavu“ velitelů pozemních armád z větší či menší části řídilo jednotky v armádních leteckých plucích, se týkala všech druhů letectva, ale nejmarkantnější byla právě u stíhačů. Kromě bojových jednotek existoval samostatný Cvičný letecký *Orljak* sdružující tzv. „Letecké školy“ rozmístěné po celém Bulharsku, který byl ve stejném období také přejmenován na Cvičný letecký pluk.

## System číslování bulharských leteckých jednotek – *Orljaku*

### a *Jato* v letech 1940–1945

- *Orljak* s číslem pluku za lomítkem (např. 2/6 znamená 2. *Orljak* 6. leteckého pluku)
- jednomístné číslo *Orljaku* nebo *Jato* (např. 3. *Jato*) obvykle znamená pořadové číslo *Jato* v rámci *Orljaku*, případně (např. 2. *Orljak*) pořadové číslo *Orljaku* v rámci leteckého pluku
- trojmístné číslo *Jato* (např. 692. *Jato*) je jedinečné v celém letectvu a skládá se takto:
  - » první číslice je číslem leteckého pluku nebo samostatného *Orljaku* (6. stíhací pluk, 4. průzkumný *Orljak*)

» druhá číslice je číslem *Jato* tohoto určení v celém letectvu (9. *Jato*)\*

» třetí číslice odpovídá určení jednotky (2 = stíhací)

Další příklady:

- 221. *Jato* = 2. letecký pluk, 2. (bitevní) *Jato* v letectvu
- 453. *Jato* = 4. letecký pluk (později 4. samostatný průzkumný *Orljak*), 5. (průzkumné) *Jato* v letectvu
- 642. *Jato* = 6. letecký pluk, 4. (stíhací) *Jato* v letectvu (totéž *Jato* ve 4. leteckém pluku mělo číslo 442)
- 535. *Jato* = 5. letecký pluk, 3. (bombardovací) *Jato* v letectvu
- U *Jato* podřízených přímo velitelství letectva (jakoby 0. leteckému pluku) se číslice pluku neuváděla, příkladem může být 73. *Jato* = velitelství letectva, 7. (průzkumné) *Jato* v letectvu
- Školní a „instruktorská“ *Jato* měla přidělena další číslice „jakoby pluků“, např. 863. nebo 902. *Jato*, viz dále

[SCHÉMA str. 18] Struktura bulharského letectva od ledna do června 1940

Současně s reorganizací byla pod pravomoc letectva po červnu 1940 převedena organizace protivzdušné obrany státu včetně velení protiletadlovým bateriím. Byla zřízena hlásná služba, organizovaná podle leteckých jednotek. Hlavní silou protivzdušné obrany se však stalo stíhací letectvo. K obraně vzdušného prostoru Bulharska byl určen nejen samostatný 6. stíhací pluk, ale rovněž všechna stíhací *Jato* armádních leteckých pluků, které jinak podléhaly velení pozemních armád. Tato podvojná podřízenost byla slabinou celého systému a při další reorganizaci na jaře 1942 byla odstraněna.

Organizační změny a formování nových jednotek probíhaly postupně od července do září 1940. Dne 25. září 1940 mělo bulharské letectvo 48 stíhacích letounů v armádních leteckých plucích a dalších 35 v 6. stíhacím leteckém pluku. Z tohoto počtu bylo 10 letounů Bf 109E a 73 Avii B.534. Předchozí stíhací letouny – Heinkely He 51 cvičného *Jato* stíhacího pluku, Arada Ar 65 Školy vyšší pilotáže (*Škola na Vyšší pilotáž*) a PZL P.24 Instruktorského cvičného *Orljaku* sloužily v tomto období již jen jako cvičné a nejsou proto ve výčtu zahrnuty. Koncem září byl pak bylo do 1. leteckého pluku zařazeno dalších pět „Doganů“ z poslední dodávky.

Počty letounů uvedené v tabulkách jsou spíše orientační. Během času se postupně snižovaly stavy strojů v bojových jednotkách v důsledku ztrát, vyřazení opotřebovaných letadel nebo jejich odesláním k dlouhodobým opravám. Opravené stroje byly obvykle přiděleny jiné jednotce, takže i lehcí nehoda mohla znamenat trvalé snížení stavu. Počet stíhacích pilotů v tomto období nedosahoval počtu letadel – bojové stíhací *Jato* mělo v tomto období obvykle 11–12 letadel, ale jen 8–9 pilotů. U „armádních“ stíhacích *Jato* tak přetrvala praxe rezervních letounů, zavedená počátkem roku 1940. S výjimkou trvání akce „Dobrudža“ byly od července 1940 do února 1941 stíhací jednotky vyzbrojeny a umístěny podle tabulky na následující straně.

## Obsazení Jižní Dobrudže (září – říjen 1940)

K převzetí Jižní Dobrudže od Rumunska byly dočasně vyčleněny letecké síly k podpoře pozemních vojsk. Pověřujícím dopisem č. 503 velitele „*Vzdušní vojski*“ z 12. září 1940 byl na letišti Šumen z části sil 4. armádního leteckého pluku z Gorna Orjachovica zformován

\* 692. *Jato* tedy znamená „9. stíhací *Jato* v letectvu, zařazené do 6. leteckého pluku“. Během dočasné existence 4/6 stíhacího *Orljaku* jeho (de facto) 10. a 11. stíhací *Jato* (v letectvu) obdržely v lednu 1944 čísla 601 (sic!) a 602 (archiv DVIA, fond 1063, svazek 1, jedn. 26, str. 15–16) a v květnu 1944 pak byly číslovány jako 712. a 722. *Jato* (DVIA, fond 1063, svazek 2, jednotka 5, str. 59) ve snaze obejít maximální počet devíti *Jato* jednoho určení (zde stíhacích) vyplývající z přijatého systému číslování.

smíšený „*Smesen vzdušen Orljak*“, jehož velení převzal velitel 4. leteckého pluku major Ivanov. K jednotce patřilo 453. „vojskové“ *Jato* s devíti stroji Letov Š.328 na letišti Šumen s velitelem kapitánem Angelovem, a 442. stíhací *Jato*, kterému velel poručík Valo Božikov. To mělo jedenáct Avii B.534 a od 17. září do 3. října 1940 operovalo z polního letiště Buchovci, nazývaného také Buchlar. *Smesen Orljak* byl posílen ještě začleněním deseti „Doganů“ 672. stíhacího *Jato* od 6. stíhacího pluku. I tato stíhací jednotka operovala z Buchovci, velel jí kapitán Dobri Donevski a patřily k ní letouny palubních čísel 36, 41, 56, 61, 62, 65, 66, 67, 68 a 72. K bojovým akcím nedošlo a od 4. října se jednotky vracely na domovská letiště. *Smesen Orljak* byl formálně rozpuštěn rozkazem č. 131 velitele letectva z 20. října 1940.

[TABULKA str. 20] Letouny a rozmístění stíhacích jednotek od července 1940 do února 1941 (s výjimkou akce „Dobrudža“)

V odborné literatuře je často uváděno, že od července 1940 měl 6. stíhací pluk dvě *Jato* Avii, jedno *Jato* PZL P.24 a jedno *Jato* Bf 109E. Tak je to skutečně zapsáno v rozkazu č. 74 velitele 6. stíhacího pluku v Karlovo, vydaném 1. 7. 1940 (archiv DVIA, fond 1063, jednotka 1, str. 169). Hlavní položkou v uvedeném rozkazu (jde spíše o jakési administrativní konstatování) je přejmenování 2. stíhacího *Orljaku* na 6. stíhací pluk a jeho plánovaná struktura, která převzala předpokládané předání letounů PZL P.24 do 672. *Jato* ze staršího rozkazu velitele *Vzdušni vojski*. „*Obrazcovo Jato*“ se svými PZL P.24 však bylo teprve v říjnu 1940 přemístěno k 6. pluku do Karlovo a zůstalo i zde cvičnou jednotkou (archiv DVIA, fond 1057, jednotka 1, str. 36–124), zatímco bojové 672. stíhací *Jato* již od září 1940 operovalo s Avii B.534 (archiv DVIA, fond 1063, jednotka 4, str. 145, 160 a další zdroje) což je doloženo i fotografiemi z akce „Dobrudža“. Je proto jisté, že k plánovanému vyzbrojení 672. *Jato* letouny PZL P.24 „*Jastreb*“ ve skutečnosti nedošlo.

[SCHÉMA str. 22] Organizace bulharského letectva v období od října 1940 do února 1941

#### Jugoslávská a řecká kampaň (únor – červen 1941)

Od února 1941 bulharské velení v rámci příprav na možný konflikt s Řeckem, Jugoslávií a jejich britským spojencem posílilo stíhací ochranu hlavního města. K 1. armádnímu leteckému pluku na sofijském letišti Božurište byly podle rozkazu velitele *Vzdušni vojski* č. 392 z 25. 2. 1941 přemístěny 222. stíhací *Jato* z Graf Ignatievo a 442. stíhací *Jato* z Gorna Orjachovica. Spolu s „domácím“ sofijským 112. stíhacím *Jato* měly v rámci pluku vytvořit nový 1/1 stíhací *Orljak*, který ale nakonec zformován nebyl.\* Sofii tak chránil 1. armádní letecký pluk se třemi stíhacími *Jato* s celkem 34 Dogany. Jeden z pilotů 222. *Jato*, poručík Petar Kirov Petrov, později vzpomínal: „... v březnu 1941 nás, bez jambolského *Jato*, přeložili do okolí Sofie.“ Jak je vidět, rozkazy k přesunu jednotek byly vydány ještě před podepsáním smlouvy o přistoupení Bulharska k „Paktu tří“. Štáb *Vzdušni vojski* pokračoval v přípravách na případný konflikt a rozkazem z 27. 2. 1941 nařídil umístit 6. stíhací pluk na satelitní letiště v oblasti Karlovo: 1/6 *Orljak* na letiště Dabene a 2/6 *Orljak* na letiště Asen. Rozkaz také uložil rozpuštění donedávna elitní výcvikové jednotky „*Obrazcov Orljak*“ a předání jeho jedenácti stíhacích letounů PZL P.24B 6. stíhacímu pluku, k tomu ale fakticky došlo až v říjnu 1941. 3. armádní letecký pluk ve městě Jambol, kryjící hranici s Tureckem, si své 332. stíhací *Jato* v tomto období ponechal. Obranu jihozápadní části území, tj. hranic s Jugoslávií a Řeckem, zajistilo německé letectvo s vymezeným operačním prostorem jihozápadně od řeky Marica.

K 6. dubnu 1941, kdy Německo zahájilo válečné akce proti Jugoslávii a Řecku, mělo mít bulharské letectvo podle plánu celkem 91 bojeschopných stíhacích letadel:

- 10 Messerschmittů Bf 109E-3a
- 11 PZL P.24B (ve výzbroji cvičné jednotky 6. stíhacího pluku)
- 70 Avii B.534

[TABULKA str. 23] Rozmístění stíhacích jednotek *Vzdušni vojski* v období únor – červenec 1941

#### Ochrana severní hranice (červenec – říjen 1941)

Po kapitulaci Jugoslávie, Řecka a evakuaci britských jednotek do Afriky koncem května 1941 nebezpečí nepřátelských náletů z jižních směrů pominulo. Již 17. 4. 1941 se piloti bojových jednotek 6. stíhacího pluku (652.–682. *Jato*) i s letouny vrátili z polních letišť Asen a Dabene na svou stálou základnu Marino Pole u města Karlovo. Než však bulharské letectvo stačilo přejít k mírové organizaci, Německo se svými spojenci napadlo Sovětský svaz. Bulharsko, které zůstalo neutrální, reagovalo zpočátku jen mírným posílením stíhacího krytí své severní hranice a hlídkováním několika průzkumných Letovů Š.328 nad pobřežím Černého moře. V červnu 1941 bylo 442. stíhací *Jato* uvolněno z ochrany Sofie a vrátilo se ke 4. armádnímu leteckému pluku, který kryl severní hranici s Rumunskem a severní úsek černomořského pobřeží. Z tohoto směru bylo možno v létě 1941 nejspíše očekávat nepřátelské nálety, takže již 15. 7. 1941 byl na nám známém letišti Buchovci opět zformován „*Sboren Orljak*“ s 441. bitevním *Jato* a 442. stíhacím *Jato*. Úkolem stíhačů bylo hlídkovat nad bulharským územím na dolním toku Dunaje. Již koncem července 1941 však bylo zřejmé, že ojedinělé sovětské letouny k bulharskému území nepřilétají od severu přes Rumunsko, ale od severovýchodu, od Černého moře, kde také v bulharských vodách operují sovětské ponorky. Proto byla 4. 10. 1941 část 442. stíhacího *Jato* se šesti bojeschopnými „Dogany“ přemístěna na polní letiště Novgradec u Varny, s úkolem hlídkovat nad pobřežím a kryt vlastní průzkumné letouny. Zbylé letouny 442. *Jato* zůstaly na letišti Buchovci až do konce roku 1941, kdy byly staženy na domovskou základnu Gorna Orjachovica.

#### Nad černomořským pobřežím (říjen 1941 – březen 1942)

10. října 1941 byl ke stíhací ochraně černomořského pobřeží zformován zvláštní *Orljak* „Galata“ se štábem ve Varně. Jádrem jeho sil bylo 10 Messerschmittů Bf 109E od 682. *Jato* 6. stíhacího pluku, pro tento účel rozdělené po pěti letounech do 682. *Jato* ve městě Balčik u Varny a do nově zformovaného 692. *Jato* v Sarafovo u Burgasu. Od 442. *Jato* sem bylo vyčleněno navíc jedno *Krilo* s pěti Avii B.534, umístěné na letišti Novgradec. Stíhací *Orljak* „Galata“, původně zformovaný jako dočasný, nakonec z černomořských letišť operoval jeden a půl roku. Jednotka s Dogany mu sice bylo odňata již v březnu 1942, ale zbylé Bf 109E létaly nad Černým mořem až do února 1943. *Orljak* byl začleněn do zvláštního uskupení nazvaného „Černomořská obrana“, které zahrnovalo ještě průzkumné letecké jednotky, část námořních sil a také pobřežní i protiletadlové dělostřelectvo. Jeho 682. i 692. *Jato* získaly v té době status prioritních jednotek a jejich ztracené nebo do opravy předané Messerschmitty byly doplňovány na úkor 672. *Jato* v Karlovo, které až do února 1943 fungovalo spíše jako výcviková a doplňovací jednotka pro *Orljak* „Galata“.

Tabulka na následující straně ukazuje, že podíl ztracených nebo poškozených strojů neschopných letu v tomto období již byl významný. U Avii B.534 byl hlavním důvodem stálý nedostatek náhradních motorů Hispano-Suiza HS 12 Ydrs, původně vyráběných v licenci továrnami Avia a ČKD-Praga. Dokumenty o dodávkách

\* Podle archivních dokumentů 1. leteckého pluku z roku 1941, tři sofijská stíhací *Jato* na jaře 1941 podléhala přímo veliteli pluku a zamýšlený 1/1 stíhací *Orljak* vytvořen nebyl. Je to potvrzeno rovněž v memoárech Asena Kovačeva, str. 16.

náhradních motorů známy nejsou, ale srovnáním výrobních čísel všech 77 těchto motorů, se kterými byly Dogany do Bulharska dodány, s počtem a výrobními čísly motorů odepsaných v letech 1944–1947 lze odvodit, že v letech 1939–1942 bylo Bulharsku dodáno nejméně 78 náhradních motorů HS 12 Ydrs. Daný typ motoru mohl být použit kromě 77 strojů B.534 nouzově také ve 32 dvoumotorových bombardérech Avia B.71 (Tupolevy SB-2, dodané původně s motory Avia HS 12Y-31). Na každý motor v letadle průměrně připadlo 0,55 náhradního motoru, což není mnoho. Avie B.534 čekající na náhradní motor jsou zachyceny na foto č. 34. Podíl „uzemněných“ Doganů postupně rostl: zatímco v roce 1942 dosahoval průměrně 35 %, tak v polovině roku 1944, ještě před masivním odepsáním rozbombardovaných letounů, už dosáhl 66 %. Číslo samozřejmě i v průběhu roku kolísala, např. k 1. červenci 1942 z celkem 103 letounů B.534 a Bf 109E ve stavu letectva bylo 42 letuschopných, 54 v opravě a 7 určeno k sešrotování.

[TABULKA str. 27] Stíhací jednotky od října do listopadu 1941, odhadnuté počty letuschopných strojů

### c) březen 1942 – srpen 1943

12. března 1942 byla rozkazem č. 46 velitele *Vzdušni vojski* zahájena další zásadní reorganizace letectva. Vzhledem k válce se západními Spojenci a nikoli se SSSR dostala prioritu protivzdušná obrana země. Počet bojeschopných letadel nyní činil už jen 40 % celkového stavu. Jednou zásadní změnou tohoto období bylo **oddělení pozemního zabezpečení a lokálního umístění leteckých jednotek od jejich vojenské podřízenosti**. Proto bylo území státu rozděleno na tři oblasti okolo tzv. „leteckých bází“, největších letišť s vlastní technickou infrastrukturou (dílny, sklady apod.). Podle těchto oblastí byla organizována i protivzdušná obrana, včetně protiletadlových a radiotechnických jednotek

„Letecké báze“ byly tyto:

- 1. *Vzdušna baza* s centrem na letišti Božurište (Sofia) pokrývala jihozápad země včetně okupované Makedonie; postupně v této oblasti operovaly nejvíce stíhací jednotky.
- 2. *Vzdušna baza* měla centrum na letišti Stara Zagora, odpovídala za obranu centrální a jihovýchodní části Bulharska a okupované Thrákie.
- 3. *Vzdušna baza* měla centrum a hlavní letiště v městě Gorna Orjachovica a pokrývala severní část státu.

Armádní letecké pluky byly rozpuštěny, pozemním jednotkám zbyla jen „vojsková“ *Jato* s letouny jako Letov Š.328, Heinkel He 45, DAR-3, KB-5, KB-11 a podobně. Průzkumná *Jato* byla podřízena zpočátku samostatným 3. a 4. průzkumnému *Orljaku* a později sloučena do 4. leteckého průzkumného pluku složeného ze dvou *Orljaků*. Průzkumné i „vojskové“ letecké jednotky hlídkovaly nad okupovaným územím a napadaly partyzány v Makedonii, Srbsku, ale i na původním bulharském území. Všechny stíhací, bombardovací a nově i bitevní jednotky byly současně vyňaty z podřízenosti pozemních armád a pod velením letectva zařazeny do jednoúčelových leteckých pluků tzv. „*Vzdušne Eskadry*“, tvořené 2. bitevním, 5. bombardovacím a 6. stíhacím leteckým plukem. „Monopol“ na stíhací letouny dovolil rozšíření 6. stíhacího pluku na tři *Orljaky* po třech *Jato*. Ve skutečnosti se počet stíhacích *Jato* nezvýšil, pouze bývalá „armádní“ stíhací *Jato* č. 112–442 byla přečíslována podle nově nadřazené jednotky, takže jejich první číslice byla změněna na (6x2).

### Stíhací jednotky, jejich rozmístění a úkoly v roce 1942

Všechny stíhací jednotky bez výjimky byly nyní soustředěny v 6. stíhacím pluku. Ten byl hlavní složkou protivzdušné obrany

a získal v rámci letectva výsadní postavení a do určité míry i vlastní logistickou strukturu. Jeho hlavní základnou zůstalo Karlovo v centrálním Bulharsku, kde bylo velitelství pluku a zpočátku i všech jeho tří *Orljaků*, které byly nyní složeny každý ze tří *Jato*. Velitelem pluku se v březnu 1942 stal plukovník Vasil Vlkov. Koncem března 1942 byla všechna čtyři bývalá „armádní“ stíhací *Jato* (112., 222., 332. a 442.) přemístěna na základnu Karlovo, některá jen dočasně. Kromě výměn velitelů a drobných personálních přesunů byla jejich struktura zachována, jen v jejich číslech se změnila první číslice určující letecký pluk. Tak se ze 112. a 222. *Jato* od 1. armádního leteckého pluku v sofijském Božurište nyní staly 612. a 622. *Jato* podléhající „novému“ 1/6 stíhacímu *Orljaku* s velitelstvím v Karlovo. K němu patřilo ještě bývalé 332. *Jato* z Plovdivu, nyní přečíslované na 632. *Jato*, které zůstalo v Karlovo. Bývalé 442. *Jato* z Gorna Orjachovica bylo pod novým označením 642. *Jato* zařazeno do 2/6 *Orljaku*, kam patřily ještě „domácí“ karlovska 652. a 662. *Jato*, jejichž čísla se nezměnila.

Brzy po reorganizaci si velení uvědomilo zjevný fakt, že díky soustředění všech stíhacích *Jato* v Karlovo zůstala Sofia bez přímé ochrany. Proto se již v dubnu 1942 obě „sofijská“ *Jato* vrátila – 612. *Jato* bylo umístěno v Božurište a 622. *Jato* se přestěhovalo na druhé sofijské letiště Vraždebna. Obě tyto jednotky měly po osmi (sedmi bojeschopných) Avíích. 6. května 1942, v den bulharského vojenského svátku (tzv. „*Gergovden*“), se celkem 15 Avíí zúčastnilo vojenské přehlídky v Sofii. Formaci stíhaček vedl velitel 1/6 *Orljaku*, následován dvěma *Jato* po sedmi letadlech – vždy velitel *Jato* a dvě *Krila*. 22. června 1942 pak bylo do sofijského Božurište přemístěno i velitelství 1/6 *Orljaku*. Jak bylo v bulharském letectvu časté, oficiální rozkaz k této akci byl vydán až následně – v tomto případě to byl rozkaz velitele letectva č. 642 z 26. června 1942. 3/6 stíhací *Orljak* nyní tvořily 672., 682. a 692. *Jato*, všechny vyzbrojené Messerschmittu Bf 109E. Poslední dvě jednotky ale minimálně část svých sil dále vyčlenily pod velení *Orljaku* „Galata“ k hlídkování nad pobřežím. To probíhalo až do podzimu 1943.

Další z řady organizačních změn provedených v březnu 1942 bylo oddělení „Školy vyšší pilotáže“ od 6. stíhacího pluku. Výcviková jednotka byla zařazena do soustavy bulharských leteckých škol, přejmenována na „Stíhací školu“ a v dubnu 1942 přemístěna na nové letiště Dolna Mitropolija. Od stíhacího pluku přitom převzala řadu cvičných letounů a o něco později také několik Avíí B.534. V 6. stíhacím pluku bylo rozpuštěno „*Obrazcovo Jato*“ vybavené letouny PZL P.24B, které však byly dál skladovány.

[SCHÉMA str. 32] Organizace bulharského letectva po reorganizaci v dubnu 1942

[TABULKA str. 33] Stíhací jednotky bulharského letectva koncem roku 1942, před dodávkami nových letadel

Poznámka: Tabulka obsahuje jen letuschopné stroje, celkové počty v jednotkách byly vyšší.

Koncem roku 1942 z dodaných celkem 77 Avíí B.534 ve stavu zůstalo 70 strojů, z toho asi 45 bojeschopných a 25 v opravě či odstavených. V roce 1940 byl ztracen Dogan číslo 3, v roce 1941 havarovaly letouny č. 1 a 12 a vyřazen byl stroj č. 56, v roce 1942 byly při haváriích ztraceny Avie palubních čísel 15, 23 a 35. Vysoký počet odstavených letounů byl způsoben kritickým nedostatkem náhradních dílů, zejména motorů. V roce 1942 objednalo Bulharsko u firmy Avia s dodávkou dvanácti nových Avíí B.135 navíc ještě 62 náhradních motorů Avia HS 12 Y-31, použitelných také v Avíích B.534 a v bombardovacích B.71, ale obdrželo jich jen 35. Bez dodávek byla počátkem roku 1943 situace bulharských „*Vzdušni*

*vojski*“ již kritická; za celý rok 1942 dostalo Bulharsko jen 14 letadel – hydroplány Heinkel He 60 a Arado Ar 196. Proto od 1. ledna 1943 o této situaci jednala v Berlíně bulharská delegace vedená ministrem obrany generálporučíkem Michovem s německým vrchním velením v Hitlerově hlavním stanu, přičemž otázka leteckých dodávek byla spojena s účastí bulharské armády v dalších operacích na okupovaném území na Balkáně. Jednání byla ukončena 11. ledna 1943 a počátkem února avizoval německý letecký atašé v Sofii bulharské vládě zahájení dodávek.

[TABULKA str. 34] Stav stíhacích letadel v červenci 1943, před prvním bojem s americkými bombardéry

Poznámka: Tabulka obsahuje jen letuschopné stroje. Např. 612. a 622. *Jato* v Sofii měly celkem 16 Avii B.534, ale jen 12 pilotů včetně velitele *Orljaku*. To souhlasí s celkem 11 Dogany které se účastnily 1. 8. 1943 střetnutí s Američany. Jména velitelů jsou převzata z archivu DVIA, fond 1063, svazek 1, jednotka 14, str. 180–181.

Do konce roku 1943 bylo mimo jiných letadel Bulharsku dodáno 35 stíhacích strojů Messerschmitt Bf 109G-2 a 98 Dewoitin D.520 (podle jiných pramenů 96 nebo 100). V březnu 1943 bylo navíc dodáno 12 cvičných stíhacích Avii B.135, byly však zalétány až v srpnu 1943 a 25. 8. 1943 přiděleny Stíhací škole. Rozkaz velitele *Vzdušni vojski* č. 49 ze 7. 5. 1943 ukládal bojovým jednotkám „... při udržování bojové pohotovosti přezbrojit jednotky na novou dodávanou techniku a dokončit s její pomocí bojovou přípravu.“ Od března 1943 byl 6. stíhací pluk postupně přezbrojován na dodávané moderní stroje. Jeho 3/6 *Orljak*, původně vybavený Messerschmitty Bf 109E, dostal prvních 16 Bf 109G-2, které rozmontované dorazily do Sofie 25. 2. 1943. Mohl tedy po kratším přeškolení rychle využít své piloty vycvičené na starší verzi tohoto typu. Nejprve obdržely novou výzbroj jeho 682. a 692. *Jato*, uvolněné z role ochrany pobřeží. 672. *Jato* dokončilo výcvik s dalšími „Gustavy“ jako poslední jednotka *Orljaku* až v září 1943. Stíhací 2/6 *Orljak* přebíral do výzbroje prvních 48 Dewoitin D.520 také od září 1943. Výcvik jeho pilotů zvyklých na dvouplošníky trval déle a byl prováděn v létě 1943 u německé školní jednotky *Jagdgeschwader* 107 ve francouzském Nancy. Ironií osudu zůstaly zastaralé dvouplošné Avie B.534 nejdéle v 1/6 *Orljaku* bránícím Sofii. Jeho dvě stíhací *Jato* se podle rozkazu velitele letectva č. 45 z 22. 4. 1943 vzájemně vyměnily na svých letištích: 612. *Jato* se přestěhovalo na letiště Vraždebna a 622. *Jato* na Božurište.

#### d) září 1943 – srpen 1944

V tomto období bylo postupně dokončeno úplné přezbrojení 6. stíhacího pluku na nové Bf 109G a částečně také na D.520. V srpnu – září 1943 celý 3/6 *Orljak*, první jednotka vyzbrojená Messerschmitty Bf 109G, převzal obranu Sofie. Dva z Bf 109E z jeho 672. *Jato* byly v říjnu 1943 dočasně umístěny na letišti Skopje v okupované Makedonii. 2/6 *Orljak* umístěný v Karlovo vyměnil během září – října 1943 své Dogany za Dewoitiny D.520. Staré dvouplošníky B.534 ještě krátce vydržely v 1/6 *Orljaku*, v rozkazu velitele letectva č. 114 ze 13. září 1943 dokonce nazvaném „*Dogan-Orljak*“. Již koncem září 1943 ale byly 612. a 622. *Jato* 1/6 *Orljaku* přesunuty do Karlovo, k přezbrojení na D.520. Původně bylo plánováno, že 1/6 a 2/6 *Orljaky* budou mít Dewoitiny a jen 3/6 *Orljak* moderní Messerschmitty, ale pokračující dodávky Bf 109G brzy umožnily vyzbrojit jimi nakonec i 2/6 *Orljak*.

Avie B.534 odevzdané 2/6 i 1/6 *Orljakem* byly během října 1943 předány jednak do dílen v Karlovo, jednak Stíhací škole v Dolna Mitropolija. Ta měla koncem roku 1943 kolem 20 Doganů, spolu s 12 novými Avii B.135. Létání se starými Heinkely He 51 a Arady Ar 65 bylo údajně ukončeno na podzim 1943.

[TABULKA str. 35] Organizace a výzbroj letectva k 1. 8. 1944, rok po prvním boji s USAAF

Poznámka: Počty letadel je nutno brát s rezervou, neboť údaje z různých zdrojů se liší. Jednak stavy kolísaly vlivem ztrát i nových dodávek, jednak v popsaném období měli velitelé tendenci ve svých hlášeních uvádět méně bojochopných letadel, než byla skutečnost. Po září 1944 bylo v hlášeních manipulováno i s celkovými počty. Během roku 1945 bylo množství letadel odepsáno se zpětnou platností od srpna 1944. Naopak od prosince 1944, po stažení letectva z bojů, hlášené počty letadel u jednotek opět vzrostly.

Dalším příjemcem Avii vyřazených z výzbroje 6. stíhacího pluku se stal 2. bitevní (*šturmovi*) letecký pluk v Graf Ignatievo u Plovdivu, který nejprve obdržel kolem 30 těchto letounů během ledna – února 1944. Většina z jeho Doganů se však v tomto období nacházela v leteckých opravárnách. Asi deseti letuschopnými Dogany 2. bitevní pluk v únoru 1944 vyzbrojil svůj 2. *Orljak*, dočasně umístěný na satelitním letišti Malo Konare, jehož velení po přeškolení na tyto letouny převzal kapitán Cvjatko Petev Kolev. Původní úlohou Avii v tomto 2/2 *Orljaku* byl pokračovací výcvik nových pilotů před přechodem na bojové Ju 87 Stuka. V květnu 1944 pak i Stíhací škola všechny své Dogany předala 2. bitevnímu pluku, takže k 31. 5. 1944 jeho 2/2 *Orljak* vykazoval celkem 56 (!) těchto letadel, ovšem letuschopných pouze 11. Většina opotřebovaných Avii B.534 byla do srpna 1944 odepsána, několik strojů čekalo na opravu v Hlavních leteckých dílnách v Karlovo. Proto již k datu 1. 8. 1944 vykazoval 2/2 *Orljak* ve stavu pouhých 19 Avii, z toho jen 9 letuschopných. V tomto počtu ovšem není zahrnuta řada letounů v leteckých dílnách, ani sedm strojů odeslaných počátkem června k tzv. „Korpusno *Jato*“ do okupované části Srbska. Sedm Avii B.534 bylo od 2/2 *Orljaku* počátkem června 1944 odveleno na letiště Niš ve východním Srbsku. Zde byly společně s Letovy Š.328 až do srpna 1944 používány v úloze lehkých bitevních a průzkumných strojů na podporu bulharského 1. okupačního sboru v jeho bojích proti srbským a makedonským partyzánům.

#### e) září 1944 – květen 1945

Od 10. září 1944, když Bulharsko změnilo válečnou stranu a zahájilo bojové akce proti Německu, použilo své letectvo až do poloviny listopadu 1944 k podpoře svých pozemních vojsk bojujících na Balkáně. Protože těžiště bojů bylo poblíž bulharsko-makedonské hranice, tedy v blízkosti Sofie, byly stíhací, bombardovací a bitevní jednotky přemístěny na dobře vybavená sofijská letiště Božurište a Vraždebna. Tři týdny po zahájení bojů, 29. září 1944, zbývalo Bulharsku už jen málo bojochopných letadel, jak ukazuje následující tabulka.

[TABULKA str. 36] Bojochopné letouny bulharského letectva k 29. 9. 1944, po třech týdnech bojů

[SCHÉMA str. 37] Organizační struktura bulharského letectva, listopad 1944

Schéma organizace *Vzdušni vojski* v listopadu 1944 (viz str. 37 v tištěné publikaci) ukazuje, jak výrazně se během podzimních bojů lišila formální hierarchie od reálné struktury velení. Hlavním subjektem, který řídil bojové operace, byl tehdy štáb pozemních sil („armádní velení“) které přímo řídilo „*Vzdušnu eskadru*“, zahrnující hlavní bojové jednotky letectva. Velitelství letectva umístěné v Plovdivu do řízení bojových akcí nezasahovalo. A samotná „*Vzdušna eskadra*“ zejména v první fázi bojů pouze předávala rozkazy armádního velení, které byly adresovány přímo konkrétním bojovým *Orljakům*.

Počet použitelných letadel Bulharska v době vypuknutí bojů nebyl velký, a bez přísunu náhradních dílů a střeliva z Německa se dále rychle snižoval. V prosinci 1944 bulharské letectvo již téměř přestalo být reálnou bojovou silou a s výjimkou jednotek vzdáleného průzkumu a štábního spojení bylo staženo z fronty. Na svých domovských základnách pak setrvalo až do konce války.

Jiným důsledkem záříjového převratu, kdy se k moci dostala prosovětská vláda, byly čistky ve velení všech druhů vojsk, jak se při každém skutečném převzetí moci děje všude ve světě. To se týkalo

rovněž letectva, které se těšilo pověsti zbraně zvlášť loajální carské vlády. Velitel letectva generál Ajranov byl zatčen a nahrazen již první den převratu. Kvůli nedostatku vlastních loajálních důstojníků se vládnoucí „Vlastenecká fronta“ v počátečním období bojů, trvajícím zhruba dva měsíce, nadále musela spoléhat na služby stávajícího důstojnického sboru. Teprve potom došlo k výměnám nejprve na postech velitelů pluků, později však i nižších jednotek a během necelých dvou let byli z letectva nakonec odstraněni prakticky všichni důstojníci s carskou minulostí.

## Dogany 6. stíhacího pluku v letech 1940–1943 (barevná schémata)

### Schéma str. 39/1

Nově smontovaný Dogan palubní číslo 5 (B.534.267) po přeletu k 2. stíhacímu *Orljaku* na základně Karlovo, časné jaro 1940 (viz foto č. 114 na straně 88). Na rozdíl od ostatních Doganů na snímku, tento stroj nemá namontované kryty kol ani kulometry, otvory pro hlavě jsou zakryty plechem. Letoun nenesl výsostné znaky, pouze bulharský registrační trojúhelník na kýlovcích a má původní československou khaki/stříbrnou kamufláž s několika zachovanými technickými popisy v bílých polích a s emblémem firmy Avia na kýlovcích.

### Schéma str. 39/2

Staré „carské“ výsostné znaky zřejmě neslo jen několik prvních Avii sestavených a předaných k jednotce do poloviny března 1940. Dogany č. 28 a č. 32, které jsou doloženy u 2. stíhacího *Orljaku* v Karlovo v březnu 1940, mohly patřit k letounům, které nesly carské znaky. Horní plochy a spodní strana horního křídla v barvě khaki, ostatní spodní plochy stříbrné. V Československu měly B.534 vrtulové kužely v různých barvách podle příslušnosti k letkám, proto v Bulharsku byly tyto díly přetřeny olivově zelenou barvou. Na tomto letounu a na několika dalších byly zadní části výstřelných kanálů pro kulometry ponechány bez nátěru, v barvě tmavého kovu.

Vzhled stroje je rekonstruován podle pouhých dvou fotografií Doganů s carskými znaky – viz fotografie 118 a 119 na str. 89.

### Schéma str. 40/1

Všechny B.534 spolu s ostatními bulharskými vojenskými letadly obdržely nové výsostné znaky – ondřejské kříže – počátkem července 1940. V tomto období ještě nenesly čísla na trupu ani na křídlech. Zobrazený Dogan č. 62 se ve stavu 672.*Jato* zúčastnil obsazení Jižní Dobružky v září 1940.

Vzhled je doložen fotografií č. 57 na straně 49, která zachycuje Dogany 672.*Jato* na polním letišti Buchovci během akce Dobružka. Dogan č. 62 je druhý letoun v řadě.

### Schéma str. 40/2

„Palubní čísla“ na trup dostaly Avie v 1. a v 6. leteckém pluku na přelomu let 1940/1941. 6. stíhací pluk používal typickou šablonu s tenkými číslicemi k natření bílých čísel na trup i k nanesení černých čísel na spodní křídlo, vně od výsostných znaků. Dogan č. 70, výrobní číslo 355, byl dodán do Bulharska v květnu 1940. Schéma zachycuje vzhled letounu u 672.*Jato* v únoru 1941 na polním letišti blízko Karlova. Khaki/stříbrná kamufláž s olivově zelenou spodní částí přídě a s novou nenatřenou vrtulí – důsledek opravy v Božurište provedené v lednu 1941. Stříbrná barva ze spodní plochy pravého dolního křídla zasahuje až na náběžnou hranu, což naznačuje, že letoun má toto křídlo nové, shora olivově zelené. Zadní části kulometných žlabů jsou v barvě tmavého kovu.

Viz fotografie 124 na straně 91.

### Schéma str. 41/1

Žluté přídě se na bulharských stíhačkách objevily na přelomu února a března 1941. Žlutá barva z přídě v zužujícím se pruhu (tvar „šíp“) vybíhala až dozadu pod kabinu. To platilo pro všechny jednotky s Dogany, zpočátku s výjimkou 222.*Jato*, provedení „šíp“ se ale u různých jednotek lišilo. Dogan č. 68 sloužil u 672.*Jato*, které

bylo v březnu a dubnu 1941 kvůli očekávané válce s Jugoslávií preventivně umístěno na polním letišti Dabene blízko základny Karlovo. Na zobrazeném letounu „šíp“ míří mírně pod střed trupového výsostného znaku a jeho spodní hrana nad kořenem dolního křídla je místo obvyklého zakřivení rovná. Obvyklá khaki/stříbrná kamufláž, černé číslice na spodním křídle. Žlutě je natřena celá přídě, včetně výfukového panelu a kulometných výstřelných kanálů. Původní „spojenecká“ trikolora na směrovce byla v březnu 1941 přetřena olivově zelenou barvou. V této podobě vydržely letouny jen do prvního týdne dubna.

Fotografie 29 na str. 21 a fotografie 62 na str. 52 ukazují Dogana č. 68 se žlutou přídě a zatřenou trikolorou.

### Schéma str. 41/2

Dogan č. 70 se žlutou přídě, s obvyklou formou „šíp“ (bulharsky „šlej“) a žlutou směrovkou včetně „zubu“ aerodynamického vyvážení. Čtvercové ondřejské kříže byly na křídlech umístěny blízko náběžné hrany. Na levém dolním křídle chybí bílý podklad výsostného znaku a u číslice „0“ je velká tmavá skvrna. Díky těmto zvláštnostem, zachyceným na fotografii 163 na str. 107, lze vzhled letounu datovat do dubna 1942, kdy tento stroj sloužil u 2/6 stíhacího *Orljaku* v Karlovo. Vrchní strana levého dolního křídla je pravděpodobně olivově zelená, ostatní horní plochy zůstaly khaki.

Doloženo rovněž snímkem č. 169 na str. 109. Kvůli ortochromatickému filmu žlutá vyhlíží tmavě.

### Schéma str. 42/1

Dogan č. 40 provozovaný na letišti Karlovo na přelomu let 1941/1942 byl silně olétaný. Vrchní kryt motoru (nad výfuky) je v barvě khaki, pravděpodobně zde byl použit náhradní díl. Kromě žlutých doplňků jsou horní a boční plochy v původním khaki nátěru, což dokazuje výrobní číslo 418 na kýlovcích. Ostruhové kolečko je fixováno v Bulharsku doplněnou vzpěrou, která měla v kritické fázi přistání těsně po dosednutí udržet stroj v přímém směru.

Vzhled letounu je zachycen na fotografii 157 na str. 105.

### Schéma str. 42/2

Snímek Dogana č. 40 ze srpna 1940 ukazuje, že nátěr horních a bočních ploch byl při předchozí opravě obnoven olivově zelenou barvou. Žluté doplňky zatím chybí, výrobní číslo na kýlovcích zmizelo, uvnitř registračního trojúhelníku se původní vybledlá khaki barva liší od svého okolí. Tmavé těleso chladiče zůstalo bez nátěru v barvě zaslé mosazi. Výsostný znak na trupu je mírně otočený doprava, ondřejské kříže na křídlech zůstaly v původní pozici z roku 1940, tj. daleko od konců křidel. Se zobrazeným letounem havaroval 14. srpna 1942 *Podoficer* Petar Ivanov Bisov od 652.*Jato* během výcviku na polním letišti Daskal Atanasovo.

Nehoda je zachycena na fotografiích 158 a 159 na str. 105 přiložených k protokolu o nehodě.

### Schéma str. 43

Po nehodě ze srpna 1942 byl Dogan č. 40 počátkem roku 1943 opraven a vrácen k 652.*Jato*. Na letadle se opět objevily žluté doplňky, tentokrát na základním olivově zeleném nátěru. Poslední let v Karlovo s tímto strojem vykonal podporučík Viktor Atanasov 16. srpna 1943, o týden později byl spolu s dalšími letouny



i Dogan č. 40 pravděpodobně přelétnut k 622. *Jato* na letiště Božurište. Před koncem roku 1943 letoun prošel technickou kontrolou a byl předán Stíhací škole do Dolna Mitropolija. Zde létal až do března 1944, pilotovali ho mj. instruktor poručík Petar Manolev a žák *Zamestnik-oficer* Željku Želez. Ve Stíhací škole si Dogan č. 40

pravděpodobně podržel vzhled z roku 1943. V květnu 1944 Stíhací škola předala své Dogany 2/2 bitevnímu *Orljaku*, ale letouny ve špatném stavu, k nimž patřila i tato Avia, byly sešrotovány. Dogan č. 40 byl odepsán protokolem z 29. června 1944.

*Podoba ze srpna 1943 je na fotografii č. 167 na str. 108. Letoun patřil 652. Jato v Karlovo minimálně do 23. srpna 1943.*

## VÝCVIK STÍHACÍCH PILOTŮ školní a cvičné jednotky

V složitém systému cvičných jednotek bulharského letectva se promítala potřeba kvalitní přípravy vojenských letců. Základní výcvik plnila „Letecká škola“, která měla od července 1940 status leteckého pluku a skládala se z několika samostatně rozmístěných cvičných *Orljaků*. Ty měly v počátečním období stejná čísla jako *Orljaky* bojové – nejspíš pro zmatení nepřítele... Například pilotní žák, budoucí poddůstojník-stíhač prošel postupně výcvikem v jednom ze školních *Orljaků* „Letecké školy“ a pak podstoupil další výcvik ve „Škole vyšší pilotáže“ zařazené jako cvičný *Orljak* bojového stíhacího pluku (od března 1942 se tato cvičná jednotka osamostatnila a změnila název na „Stíhací škola“). Po zařazení k bojové jednotce si ještě prohloubil dovednosti v jejím vlastním cvičném *Jato* – a to vše absolvoval na jediném letišti Karlovo.

Na letišti Vraždebna u Sofie kromě bojových jednotek působil ještě „Junkerský školní *Orljak*“, mj. s cvičnými stíhacími Fw 56 a Avia Bš.122. Tato jednotka stála tak trochu mimo letectvo – byla součástí kadetní školy. Zde podstupovali základní i pokračovací výcvik budoucí letečtí důstojníci, kteří odtud pokračovali do Stíhací školy a pak k bojovým jednotkám. Pokud byl pilot vybrán do velitelské nebo instruktorské funkce, byl vyslán ještě k dalšímu výcviku do pilotní školy pro stíhače v Polsku (do roku 1939), v Německu nebo v Itálii.

Do června 1940 z hlavního sofjského letiště Božurište operoval také „*Obrazcov Orljak*“ neboli „Instruktorský výcvikový *Orljak*“, který kromě dalších jednotek měl v té době nejbojeschopnější stíhací *Jato* s dvanácti PZL P.24B a chránil hlavní město. Jak napovídá název jednotky, cvičili se zde budoucí instruktoři vyučující vzdušný boj, nejlepší a nejzkušenější stíhací piloti Bulharska. V červenci 1940 byl ale „instruktorský *Orljak*“ přemístěn na malé letiště Kolju Gančevo a jeho význam upadl. V květnu 1941 byl rozpuštěn a piloti i letouny jeho stíhacího *Jato* přešli k 6. stíhacímu pluku jako „*Obrazcovo Jato*“, nakonec rozpuštěn v březnu 1942.

Jedinou výcvikovou jednotkou, která používala Avie B.534, byla „Škola vyšší pilotáže“. Tato jednotka, určená k pokračovacímu výcviku řadových stíhacích pilotů, byla založena počátkem roku 1938 na letišti Plovdiv, zpočátku byla součástí tehdejšího 2. armádního *Orljaku*. Kromě jiných cvičných letadel používala i dvanáct starých stíhacích dvouplošníků Arado Ar 65 a řadu menších cvičných strojů. Prvním velitelem byl kapitán Penčo Mítev, instruktory Krsto Atanasov, Dončo Dimitrov a Ljuben Šoroplov, všichni vycvičení v polské škole pro stíhací letce. 1. srpna 1939 byla jednotka přemístěna na letiště Karlovo a začleněna k tamnímu 1. stíhacímu *Orljaku*. Velení školy převzal poručík Krsto Atanasov.

Počátkem roku 1940 byl 1. stíhací *Orljak* v Karlovo přecíslován na 2. stíhací *Orljak* a v očekávání nových „Doganů“ předal Škole vyšší pilotáže tři ze svých jedenácti Heinkelů He 51, kromě nich škola obdržela osm cvičných stíhacích dvouplošníků Avia Bš.122. V květnu 1940 měla podle dodatečného nařízení ministerstva

obranu získat také tři Avie B.534. Seznam školních „Doganů“ není kompletní, doložit však lze použití letounů:

Rok	Číslo
1940	71
1941	13, 41, 53
1942	16, 26, 47
1943	6, 7, 14, 27, 36, 54, 55, 65, 67, 68, 69, 72
1944	10, 11, 16, 17, 26, 31, 36, 40, 47, 62, 63, 69, 72

Neznamená to, že tyto stroje používala škola po celou svou existenci, dokonce ani po celý uvedený rok – poškozené letouny po opravě v dílnách obvykle putovaly k jiné jednotce. Podle paměti poručíka Petara Manoleva, který ve Stíhací škole působil v letech 1941–1944 jako instruktor, měla jednotka v roce 1944 čtrnáct letounů Avia B.534.

Když z 2. stíhacího *Orljaku* na letišti Karlovo v červnu 1940 vznikl 6. stíhací pluk, Škola vyšší pilotáže zůstala zprvu jeho součástí. V roce 1941 velitel školy poručík Atanasov odešel k bojové jednotce a velení převzal kapitán Dobri Donevski. Koexistence bojové a cvičné stíhací jednotky skončila teprve na jaře 1942. Rozkazem velitele letectva č. 46 z 12. března 1942 byla škola podřízena „Leteckým školám“ v Kazanlaku, což byl útvar zastřešující všechny cvičné jednotky. Současně byla přejmenována na „Stíhací školu“ („*Iztrebitelna škola*“) a přemístěna na nové letiště Dolna Mitropolija (archiv DVIA, fond 1063, jednotka 14, str. 81–83).

Výcvikový program žáka Stíhací školy zahrnoval akrobacii, nácvik vzdušného boje, střelby na pozemní cíl, vlečný rukáv a na padák a v některých obdobích byl prováděn na šesti typech letadel. V letech 1942–1943 zahrnoval 40 letových hodin ve 120 provedených vzletech, rozdělených takto: 8 hodin na Bücker Jungmann, 6 hodin na lehkých Fw 56 a Avia Bš.122, 10 hodin na Ar 65, 13 hodin na He 51 a nakonec 3 hodiny na Avii B.534. Jak je zřejmé, výcvik byl prováděn na vyřazených stíhacích letounech a jen několik závěrečných letů seznámilo pilota s vlastnostmi „Dogana“, tedy standardního stroje bojových jednotek. V červenci 1942 a také v červnu 1943 prováděli žáci pilotní školy, ale i jejich instruktoři bojové střelby se svými letouny „Dogan“ ze základny Balčik, kde fungovala tzv. „Střelecká škola“. Tato jednotka neměla vlastní letadla, řídila však provoz základny a obstarávala cíle a municí.

Po celou válku docházelo k výměnám důstojníků mezi Stíhací školou a bojovými jednotkami. Zkušení instruktoři se zpravidla stávali veliteli bojových *Jato*, naopak zasloužilí piloti od bojových jednotek přicházeli jako noví instruktoři. Mezi nimi byl počátkem roku 1941 poručík Petar Manolev ze 442. *Jato* a na jaře 1942 enfant terrible stíhacího letectva, poručík Dimitar Spisarevski od 222. stíhacího *Jato*.

S modernizací letectva se obměňovaly i typy letounů používaných ve Stíhací škole. V říjnu 1943 škola omezila provoz starých dvouplošníků He 51 a Ar 65, které byly doplněny větším počtem Avii B.534 vyřazených od 1/6 a 2/6 stíhacích *Orljaků*, které v té době přezbrojily na Dewoitine D.520. Podle své letové knihy instruktor Stíhací školy poručík Manolev v období od října do listopadu 1943 létal na devíti do té doby neuváděných „Doganech“, patrně nově předaných od bojových *Orljaků*. Šlo o letouny palubních čísel 5, 14, 30, 31, 46, 52, 59, 62 a 68. Od března do května 1944 se ve Stíhací škole nově objevují ještě Avie čísel 10, 11, 16, 17 a 40. Nelze však určit, jestli jejich původním uživatelem byl 1/6 nebo 2/6 *Orljak*, nebo jestli byly dodány z leteckých opraven. V každém případě v květnu až červnu 1944 Stíhací škola patrně všechny své Dogany (rozhodně naprostou většinu) předala 2. bitevnímu pluku v Graf Ignatievo, konkrétně jeho 2/2 *Orljaku*. V září 1943 letecký park školy doplnilo také dvanáct nových Avii B.135, které však nesloužily k výcviku žáků, ale ke kondičním letům instruktorů – vzhledem k jejich vlastnostem pro ně jiné využití nebylo. Koncem roku 1944 pak Stíhací škola obdržela několik Dewoitin D.520.

Od podzimu roku 1943, jak v bojích se spojeneckými bombardéry stoupaly ztráty stíhacích pilotů, se řada instruktorů Stíhací

školy hlásila k bojovým jednotkám, mezi nimi i známý Dimitar Spisarevski. Ale příležitost k boji se našla i pro ty, kteří zatím zůstali. 30. března 1944 kapitán Krsto Atanasov, který se mezitím vrátil na post velitele školy, a další tři instruktoři vzletěli na svých kondičních letounech Avia B.135 do boje s bombardéry USAAF. Po 17. dubnu 1944, kdy bulharští stíhači nad Sofií utrpěli těžké ztráty od doprovodných Mustangů, byla dokonce část instruktorů k bojovým jednotkám převelena rozkazem.

Další přímé zmínky o činnosti školy od jara 1944 jsou skoupé. Kapitán Atanasov se stal velitelem *Orljaku* v 6. stíhacím pluku, jednotky vyzbrojené Messerschmitty Bf 109G. Jeden z pilotů tehdy již bitevních Avii B.534 přidělený ke Korpusno *Jato* v srbském Niš zmiňuje, že před svým přidělením k bojové jednotce prodělal počátkem roku 1944 ve Stíhací škole výcvik na Avii B.534. Poslední doložený let Dogana ve stíhací škole nese datum 12. května 1944. Výcvik ve škole se pak prováděl na zbylých lehkých letounech, neboť havárie jejich žáků na cvičných Avii Bš.122 jsou zaznamenány ještě v létě 1945, kdy již zde nelétaly Avie B.534 a patrně ani B.135. Naproti tomu poslední havárie Avii B.534 od ledna do září 1945 již nejsou zaznamenány ve Stíhací škole, ale na letišti Graf Ignatievo, u 2. bitevního leteckého pluku.

## DOGANY V AKCI

### Použití bulharských Avii B.534 v letech 1940–1945

#### Září 1940 – obsazení Jižní Dobruďe

Do první akce byly Avie B.534 „Vzdušných vojsk Jeho Veličenstva“ nasazeny v září 1940. Dne 7. září byla podepsána smlouva v rumunské Craiově, podle které mělo být staré bulharské území Jižní Dobruďa, obsazené Rumunskem v roce 1913, opět vráceno Bulharsku. Obsazení tohoto území (v bulharské terminologii „osvobození“) se zúčastnily všechny složky bulharských ozbrojených sil. Jako ukázkou síly obnoveného bulharského letectva velení *Vzdušni vojski* dočasně zformovalo 16. září 1940 v dané oblasti „*Smesen orljak Šumen*“ (smíšený *Orljak*), do kterého patřily 443. průzkumné *Jato* s devíti Letovy Š.328 „*Vrana*“ na letišti Šumen a 442. stíhací *Jato* s devíti „Dogany“ na blízkém polním letišti Buchovci, obě od 4. armádního leteckého pluku. 17. září byl *Orljak* doplněn o devět Avii 672. stíhacího *Jato* od 6. stíhacího leteckého pluku. Také 672. *Jato*, kterému velel kapitán Dobri Donevski, bylo umístěno v Buchovci. *Smesen Orljak* operoval z polních letišť od 17. září do 3. října 1940. Rumuni předali území bez boje, takže jedinými akcemi stíhačů byly 20. září preventivní vzdušné krytí pozemních vojsk a potom už jen 3. října přelet nad obsazeným městem Dobruďa (bulharsky *Dobrič*) během vojenské přehlídky. Takto na akci vzpomíná plukovník v záloze, tehdy pilot 672. stíhacího *Jato* poručík Petar Manolev:

*20. září 1940 v 7:39 po předchozím rozkazu Orljak vzletěl a ve volné formaci ve výšce 100 m zamířil ke třem kolonám Třetí armády. Během následující hodiny nad každou ze tří kolon létalo jako vzdušné krytí jedno Jato s devíti letadly. Efekt našeho objevení se nad vojsky byl pro obyvatelstvo výjimečný... Po deseti dnech, 3. října 1940, byla uspořádána velká vojenská přehlídka v osvobozeném městě Dobrič (bulharský název pro Dobruďu, pozn. autora). Naš spojený Orljak měl svým bleskovým průletem vyjádřit bratrskou lásku k strádajícímu obyvatelstvu Jižní Dobruďe. V 11:45 Orljak po jednotlivých Jatech vzletěl a po spojení ve 2 000 metrech nabral kurs na město Dobrič. Na přeletu k městu byla formace členěna do hloubky a stíhací trojice letící*

*„křídlo na křídlo“ následovaly vedoucí skupinu. V sestupném letu dosáhla letadla maximální rychlosti a ve výšce pouhých 15 metrů přeletěla jako víchr nad náměstím s množstvím jásajících lidí. To byl náš letecký pozdrav Zlaté Dobruďi!*

Vzpomínka dosud žijícího pamětníka, vyprávěná s více než padesátiletým odstupem koncem 90. let nemusí ve všem souhlasit s jinými údaji v literatuře nebo s archivními dokumenty. Např. 442. stíhací *Jato* mělo ve stavu 11–12 letadel, ovšem do Buchovci jich zřejmě skutečně vyslalo jen devět, neboť nemělo více pilotů. Pan Manolev své vzpomínky podkládá záznamy letového deníku, takže jako zdroj je tato citace velmi věrohodná. Působivě také zachycuje tehdejší náladu ve společnosti i pocity bulharských pilotů. Podle knihy letů poručík Manolev přeletěl na Doganu č. 66 spolu s ostatními letouny 672. *Jato* ze základny Karlovo na polní letiště Buchovci 17. září 1940. Hlídkový let nad bulharskými kolonami pochoduujícími na Dobrič absolvoval s týměž letounem 20. září a zmíněné letecké přehlídky 3. října se zúčastnil na Avii č. 41.

#### Podzim 1940 – cvičení protivzdušné obrany

Ve dnech od 30. 11. do 1. 12. 1940 proběhlo velké cvičení bulharské protivzdušné obrany. Dne 30. 11. 1940 byl Plovdiv „napaden“ třemi letouny PZL-43 „Čajka“ z Graf Ignatievo, následující den devět nových Dornierů Do 17P od 5. bombardovacího pluku startujících z Plovdivu imitovalo nálet na Sofii, jejíž obranu cvičili piloti Avii B.534 od 112. stíhacího *Jato* z letiště Božurište. Při návratu Dornieri „napadly“ i svůj domovský Plovdiv, který „bránilo“ stíhací 222. *Jato* z blízkého letiště Graf Ignatievo. Sedm z jeho Doganů se rojilo kolem bombardérů jako vosy, napadaly je jednotlivě, v párech i v trojicích, dokonce ještě ve chvíli, kdy Dornieri již přistávaly. Podle paměti pilota jedné z těchto Avii, podporučíka Petara K. Petrova, jeden ze stíhačů „bojoval“ se svým dvouplošníkem jako šílenec a při neustále opakovaných útocích shora i ze strany míjel napadané bombardéry jen o několik metrů. Byl to velitel *Krilo*, tehdejší

podporučík Dimitar Svetozarov Spisarevski, pozdější nejslavnější bulharský stíhací pilot. Stejně agresivně si počínal během celého výcviku i později v boji. Zahynul v prosinci 1943, když se svým Bf 109G provedl taran amerického B-24 Liberator. Jestli úmyslně, to se s jistotou již nikdy nedozvíme...

## Listopad 1940 – hlídkování na řecké hranici

28. října 1940 Itálie napadla Řecko, a již během listopadových bojů Avie 222. stíhacího *Jato* z letiště Graf Ignatievo na jihu Bulharska hlídkovaly u řecké hranice a držely pohotovost proti narušení vzdušného prostoru. Po jednom marném startu proti narušiteli, kterého nenalezl, přeletěl *podoficer* Nikola Bonev hranici a ostřeloval z kulometů most na řeckém území u města Buk. Následovala řecká nota a vyšetřování u pluku, ale pilot potrestán nebyl.

## Březen – duben 1941 – přípravy a napadení Jugoslávie a Řecka

Březen 1941 byl pro bulharskou armádu i letectvo rušný měsíc. Do země proudila německá vojska připravující útok na Řecko a část vojenských letišť byla poskytnuta VIII. leteckému sboru *Luftwaffe*. Přestože se bulharská armáda války neměla účastnit, jejím úkolem bylo zajistit pro všechny případy hranice s Jugoslávií a Tureckem, jejichž neutralita byla v té době pochybná. Hlavní úkoly letectva byly dva: protivzdušná obrana celého území státu a zesílená ochrana Sofie před předpokládaným bombardováním. Velitel letectva generál Bojdev rozdělil své stíhací jednotky na tři skupiny. Nejbojeschopnější 6. stíhací pluk ponechal na jeho hlavní základně Karlovo ve středním Bulharsku k plnění ochrany celého území státu. Pluk měl tři *Jato* s celkem dvaceti sedmi Avie B.534 a jedno *Jato* s deseti Messerschmitty Bf 109E. Tyto bojové jednotky byly přemístěny na satelitní letiště Asen a Dabene v okolí Karlova, na jehož letišti zůstaly z leteckých jednotek pouze cvičné *Jato* s Heinkely He 51 a „Škola vyšší pilotáže“ se starými Arady Ar 65. K přímé ochraně Sofie v její exponované severozápadní pozici blízko jugoslávských hranic byly k tamnímu 1. armádnímu leteckému pluku přemístěny 222. a 442. stíhací *Jato* od dalších armádních pluků. Se svým původním 112. *Jato* tedy 1. letecký pluk disponoval třemi *Jato* s celkem 34 Dogany. Poslední stíhací jednotkou bylo 332. *Jato* s dvanácti Avie, které bylo ponecháno u 3. armádního leteckého pluku v Jambol kryjícího hranici s Tureckem. Během roku 1941 stíhací 332. *Jato* hlídkovalo v oblasti Elchovo-Fakia, jižně od Jambolu.

Tehdejší *Feldvebel-školník* (později důstojník) Petar Petrov, stíhací pilot B.534 v 222. *Jato* (1940–1942), vzpomínal:

*Stíhačky „Dogan“ k nám přišly v zimě 1939–1940. Bedny s rozloženými letouny byly složeny na nádraží Christo Botev, blízko letiště v Karlovo. Ihned se začalo s montáží a zalétáváním. V té době jsem jsem byl zařazen jako Feldvebel-školník (pilotní žák, pozn. aut.) ve Stíhací škole (tehdy se nazývala „Škola vyšší pilotáže“, pozn. aut.) a nakonec jsem se dostal i na nová, bojová letadla. Mým instruktorem byl podporučík Stojan Stojanov, který mě poslal na první let s „Doganem“. V roce 1940 byl zformován 2. stíhací Orljak, vyzbrojený těmito novými letadly. „Dogany“ měla ještě další čtyři stíhací *Jato* v smíšených Orljacích – jedno u každého armádního Orljaku. Ty byly na letištích Božurište, Graf Ignatievo, Jambol a Gorna Orjachovica. Na Graf Ignatievo, v 222. *Jato*, jsme drželi nepřetržitě bojovou pohotovost a vzlétali jsme při signálu narušení vzdušného prostoru. Před nadcházející válkou Německa s Řeckem a Jugoslávií, v březnu 1941, nás, bez jambolského *Jato*, přemístili do okolí Sofie. Vzpomínám si dokonce, že v prvních dnech tohoto konfliktu naše „Kriko“ Doganů, vedené podporučíkem Spisarevským vzlétlo při poplachu z letiště Božurište, aby zachytilo jeden*

*jugoslávský bombardér Dornier 17, který směřoval k Sofii. Ten se ale stočil k jihu a nám se nepodařilo ho dosáhnout...*

Pozn. autora: Dodané rozložené Avie B.534 nebyly přebírány ani montovány v Karlovo, ale v letecké továrně *DSF* na sofijském letišti Božurište. Čtyři stíhací *Jato* v armádních leteckých plucích vznikla až v červenci 1940, po přeměně 2. stíhacího *Orljaku* v Karlovo na 6. stíhací pluk.

Ráno 6. dubna 1941 zahájily německé armády útok proti Řecku a Jugoslávii. Okamžitě získaly převahu a brzy úplnou nadvládu ve vzduchu, takže masivní odvetné nálety se naštěstí pro Bulharsko nekonaly. V průběhu celé kampaně došlo jen k ojedinělým slabým útokům proti bulharskému území:

- 6. dubna v 8:35 bylo čtyřmi jugoslávskými bombardéry napadeno město Kjustendil na západě Bulharska, důležitý komunikační uzel u jugoslávských hranic, využívaný v té době německou armádou.
- V 10:30 dva jugoslávské letouny neúspěšně bombardovaly Gjuševo.
- V 15:00 jeden jugoslávský Dornier Do 17 napadl letiště Vrba, kde byla umístěna německá letadla, další Do 17 z výšky 2 000 m bombardoval západní část Sofie; dvojici Doganů od 222. *Jato* z Božurište se ho nepodařilo dosáhnout, také vinou špatně fungující hlásné služby – startovaly teprve v okamžiku, kdy se bombardér objevil na obloze.
- Tentýž den mezi 20:05 a 21:40 Sofii postupně napadlo šest Wellingtonů britské 37. peruté z Řecka, předměstí Petrič bombardovaly Blenheimy 84. peruté. Bulharské letectvo nereagovalo, neboť nemělo prostředky pro boj v noci.
- V noci z 15. na 16. duben přišel další noční nálet několika anglických letadel, cílem byla opět Sofia, včetně letiště Božurište a Vraždebna. Opět zasaženo nádraží v Petrič, kde byl zapálen německý muniční vlak, několik vagonů explodovalo.

Díky rychlému vítězství německé armády na Balkáně však škoda způsobená nepřátelskými letadly byla minimální, a již v květnu nebezpečí náletů pominulo. Kromě 222. *Jato*, které již trvale zůstalo v Sofii, se bulharské stíhací jednotky v dubnu až červnu 1940 vrátily do svých stálých posádek. Vrchní velení bilancovalo jejich výsledky, a spokojeno rozhodně nebylo. Ani v jednom případě z několika málo denních a nočních náletů bulharská protivzdušná obrana nebyla schopna účinné protiakce. Na tom se podílelo chybějící vybavení pro noční boj (ostatně chybělo až do konce války), zastaralé stíhací letectvo a hlavně špatně fungující výstražný a spojovací systém. Bylo třeba najít obětího beránka a v srpnu 1941 se jím stal velitel letectva generál Bojdev se svým náčelníkem štábu, jimž bylo vytýkáno, že k přímé obraně Sofie nepřidělili nejlepší dostupnou jednotku s Messerschmitty Bf 109E. Že byly stále ještě bez kanonů a bez kyslíku už byl nepodstatný detail. Ani generál Bojdev, ani jeho car si totiž nemohli vybrat, jestli vůbec a kdy bude Bulharsko zataženo do světové války, i když Boris III. ještě do konce roku 1941 dokázal formálně balancovat na hranici neutrality.

Působivé svědectví o provozu na letišti Božurište a jedné z havárií s letounem Dogan 1. leteckého pluku je v memoárech Todora „Tedi“ Vlkova, syna podplukovníka Vasila P. Vlkova. Podplukovník Vasil Vlkov byl v té době velitelem 1. leteckého pluku v Sofii, později převzal velení 6. stíhacího pluku v Karlovo. Jeho syn, který svého otce na letišti často navštěvoval, popsals nehodu takto:

*Toho dne jsem stál před hangárem DAR\* spolu s mým otcem, který pozoroval cvičný let skupiny Doganů. Náhle jeden z letounů přelétl do*

\* DAR – *Děrzavna aeroplanna rabotilnica*, Státní letecké dílny na letišti Božurište, blízko řídicí věže.

střemhlavého letu z výšky asi 1 000 metrů, jako kdyby nacvičoval útok na pozemní cíl. Vteřiny ubíhaly a Dogan stále letěl k zemi. Pilot začal s vybraním příliš nízkou, přitom zatočil stranou a zmizel nám z očí směrem k vesnici Gurmazovo, vzdálené asi kilometr od letiště. Za okamžik se v tom místě zvedl oblak prachu oznamující, že stroj narazil do země. Stáli jsme oba jako zkamenělí, před očima se mi mihla představa havárie – hořící trosky rozmetané explozí a zmražené tělo pilota... Po vteřině se můj otec probral, skočil do sanitky, která stála před velitelstvím, a vůz vyrazil směrem k vesnici. Já jsem se do vozu nevešel, nasedl jsem tedy na své kolo a vší silou šlapal za sanitkou. Náhle jsem vůz uviděl ležet na boku v příkopě. Nikdo nebyl zraněn, jen můj otec měl zhmožděné koleno a kulbal. Prikázal mi, abych se vrátil na kole na letiště a vyřídil, že mají poslat jiné auto. Pak jsme se všichni vydali na místo havárie, na jednu louku poblíž vesnice. Otec i já jsme očekávali obraz zkázy, ale byli jsme překvapeni – Dogan ležel na hřbetu, jeho trup byl zkroucený, ale nezraněný pilot stál u letadla, bledý jako duch. Byl to Petar Kirov Petrov, přítel naší rodiny (tehdy Kandidát-oficer, pilot 222.Jato, pozn. aut.). Můj otec k němu přistoupil, potřásl mu rukou a řekl: „Vítám tě do tvého druhého života!“ Co se vlastně stalo? Při letu ve výšce se Doganu zaseklo řízení a začal se řídit k zemi. Pilot se zuřivě pokoušel obnovit vládu nad letadlem, cloumal řídicí pákou a kopal do pedálů směrovky. Konečně letoun opět začal reagovat na kormidla, ale již byl příliš nízkou. V klesavé zatáčce letěl stále k zemi a narazil do měkké louky, již téměř horizontálně. To pravděpodobně pilota zachránilo.

Záznam o této nehodě se podařilo najít v archivu i se zmínkou o převrácené sanitce. Nehoda se stala 22. září 1941 a klasifikována je jako „nouzové přistání“, ačkoli letoun je uveden jako zničený. Havarovaným strojem byl Dogan č. 15, který byl ale odepsán až po dvou letech, 26. srpna 1943. Podplukovník Vlkov zřejmě na zraněné koleno hned tak nezapomněl – v dokumentu o havárii z 10. listopadu 1941 nechybí zmínka o potrestání garážmistra, který „svěřil řízení sanitky nezkušenému řidiči“...

## Červenec – srpen 1941 – hlídkování u ústí Dunaje

Vzhledem k válečným akcím na sovětsko-německé frontě muselo Bulharsko zajistit ochranu své severní hranice. Velení v létě 1941 očekávalo nepřátelské nálety ze severního směru, za jehož obranu odpovídal 4. armádní letecký pluk. Z jeho jednotek byl proto na již zmíněném polním letišti Buchovci 15. července 1941 opět zformován „Sboren Orljak“ tvořený 441. bitevním Jato s devíti letouny PZL-43 a stíhacím 442. Jato s devíti „Dogany“. Úkolem stíhačů bylo hlídkovat nad bulharským územím na dolním toku Dunaje. K žádnému kontaktu s „nepřátelskými“, tj. sovětskými letouny však nedošlo.

## Srpen 1941 – leden 1942 – hlídkování nad pobřežím a konvoji v Černém moři

Od léta 1941 ojediněle sovětské letouny létaly občas nad Bulharsko, aby zde shazovaly letáky nebo vysadily diverzanty. Nepřilétaly však ze severu od rumunské hranice, ale od severovýchodu, od pobřeží Černého moře. Od 442. stíhacího Jato bylo proto jedno Krilo s pěti Avii B.534 pod velením poručíka Ivana Ruseva přesunuto 4. října 1941 na polní letiště Novgradec u Varny, blízko pobřeží. Tato skupina měla chránit severní část bulharského pobřeží, případně krýt vlastní průzkumné letouny při hlídkách nad mořem. Na letišti Buchovci zůstal zbytek 442. Jato – velitel kapitán Valo Božikov, velitelé Krilo byli Zamestnik-oficer Ivan Velčeva Stefan Stojnov, řadoví piloti Podoficery Stanuš Stanušev, Ivan Radev a Pejo Malev. Obě části 442. Jato byly 21. února 1942 staženy na domovské letiště

4. leteckého pluku v Gorna Orjachovica. Mezi nimi byly i další Avie č. 46, 56 a 59.

Od 4. srpna 1941 se bulharské letectvo na žádost vrchního velitelství Wehrmachtu účastnilo hlídkování a protiponorkové ochrany německých konvojů v Černém moři. K těmto akcím bylo zformováno „Sbornou vojskovo Jato“ s letouny Letov Š.328, tvořené jedním Krilo od 2. leteckého pluku umístěným na letišti Balčik a dalším Krilo od 3. leteckého pluku na letišti Sarafovo. Jednotka byla podřízena velitelství německých námořních sil v Černém moři. 16. srpna 1941 v 13:45 jeden Letov Š.328 „Vrana“ hlídkující nad konvojem zpozoroval mezi ústím řeky Kamčija a mysem Emine sovětskou ponorku snažící se napadnout konvoj. Letoun ji ostřeloval z kulometů a rádiem přivolal pomoc. Z letiště Sarafovo přiletěl další Letov a napadl ponorku čtyřmi 20kg pumami, plavidlo se však stačilo ponořit. Udané místo pak ještě naslepo bombardoval třetí Letov ze Sarafovo také čtyřmi pumami. Stopy poškození ponorky však nebyly zpozorovány. Podle některých autorů (Čakov, Delčev) se ponorku pokoušely bombardovat také dvě Avie B.534 od 442. Jato z polního letiště Novgradec (západně od Varny), každá s dvěma 20kg pumami. To však není doloženo dokumenty, navíc Avie 442. Jato operovaly z Novgradec teprve od 4. října 1941.

V polovině října byla letecká jednotka posílena na „Sboren vojskovi orljak“ s kompletním 223. Jato v Balčik a 333. Jato v Sarafovo, celkem 12 Letovů Š.328. Kvůli přeletům sovětských letadel nad bulharským pobřežím německý letecký atašé v Sofii 18. září dopisem č. 1305/41 požádal bulharskou vládu o stíhací ochranu přístavů Burgas a Varna. Následoval rozkaz č. I-2733 štábu Vzdušni vojski z 1. října, a 10. října 1941 byl zformován dočasný stíhací Orljak „Galata“, složený z 682. Jato v Balčik (5 Messerschmittů Bf 109E), 692. Jato v Sarafovo (5 Messerschmittů Bf 109E) od 6. stíhacího pluku a ještě z části 442. Jato v Novgradec (5 Avii B.534) od 4. armádního leteckého pluku. V únoru 1942 se všechny Avie 442. Jato vrátily na domovskou základnu Gorna Orjachovica. Stíhací jednotky s Messerschmitty hlídkovaly nad pobřežím až do počátku roku 1943.

## Září 1941 – manévry bulharské armády u hranic s Tureckem

Od 13. do 18. září 1941 proběhly na jihovýchodě Bulharska u města Jambol velké manévry bulharské armády. Cílem cvičení, kterého se z každé strany účastnila jedna armáda, bylo prověřit a nacvičit činnost vojsk a velitelského sboru při odražení eventuálního útoku ze strany Turecka. 2. armáda hrála roli „modré“ útočící strany, zatímco bránící se „červenou“ stranu reprezentovala 3. armáda. Pro dobu cvičení byl zformován dočasný 2. Manevreni Armejski Orljak, který měl zajistit leteckou podporu 2. armády. Patřilo k němu od 6. stíhacího pluku „vypůjčené“ 672. stíhací Jato se šesti Dogany (velitel kapitán Toplodolski, polní letiště Daskal Atanasovo), 443. a 863. „vojsková“ Jato s Letovy Š.328 a 745. bombardovací Jato. Bránící se 3. armáda na tom byla podobně, podporoval ji 3. Manevreni Armejski Orljak se šesti Dogany 332. stíhacího Jato (velitel poručík Videnov, letiště Sarafovo) a také 453. a 903. „vojsková“ Jato. Pro odlišení letadel bojujících stran byly od 12. září na výsostných znacích letounů 3. manévrového Orljaku přetřeny černé ondřejské kříže bílou barvou, takže znak byl tvořen jen černě lemovaným bílým čtvercem. V době cvičení sloužily v 332. stíhacím Jato Dogany č. 31–34, 38, 43 a 44. Většina z nich se zúčastnila cvičení a po jeho dobu nosila bílé čtverce.

## Červen 1942 – červenec 1943 – hlídkování nad Sofií a výcvik

Pro zajištění protivzdušné obrany hlavního města a západní části Bulharska zůstaly i po reorganizaci letectva provedené v březnu 1942 na sofijském letišti Božurište jednotky zrušeného 1. leteckého pluku – 112. a 222. stíhací *Jato*. Jako všechny ostatní stíhací jednotky byly nyní podřízeny 6. stíhacímu pluku a přitom přečíslovány na 612. a 622. *Jato*. Tvořily nyní součást „nového“ 1/6 *Orljak*, jehož velitelství bylo zpočátku umístěno v Karlovo. Obě tato „sofijská“ *Jato* postupně vysílala jednotlivá *Krilo* s piloty i letouny na základnu Karlovo ke společnému létání se třetím (632.) *Jato* 1/6 *Orljak*. Ještě v dubnu 1942 se ale „sofijská“ *Jato* vrátila zpět do Sofie – 612. do Božurište a 622. *Jato* na letiště Vraždebna.

Sofijská stíhací *Jato*, která měla zpočátku po 8–9 bojeschopných Avie B.534, pak držela za denního světla nepřetržitou bojovou pohotovost: na každém letišti byla jedna dvojice stíhaček připravenavzlétnout do 3 minut a druhá dvojice do 15 minut od vyhlášení poplachu. Letouny z Božurište hlídkovaly západně, stroje z Vraždebny jižně a jihozápadně od Sofie. 1/6 *Orljak*, jehož velitelství se do Sofie přemístilo později, byl údajně podřízen přímo veliteli letectva.

Již v té době bylo velení „*Vzdušní vojski*“ zřejmé, že dvouplošné Avie pro roli stíhacích letounů nestačí a nechávalo jednotky jimi vyzbrojené cvičit i útoky na pozemní cíle. V srpnu 1942 část pilotů od 642. *Jato* na letišti Daskal Atanasovo u města Stara Zagora nacvičovala se svými B.534 útoky na obrněná auta. Stíhací krytí jim poskytovalo několik Bf 109E od 672. *Jato* operujících z téhož letiště. 14. srpna 1942 *Podoficer* Dako Dakov při startu s Messerschmittem č. 7 vybočil ze směru, narazil do stojícího „Dogana“ číslo 35 a zcela zničil oba letouny.

Syn velitele 6. stíhacího pluku, tehdy patnáctiletý Todor Vlkov později vzpomínal na kuriózní příhodu, které byl svědkem, při své návštěvě na letišti Karlovo (Marino pole) v roce 1942:

*Letiště Marino pole bylo orientováno od východu na západ, mezi hangáry a kasárnami na severu a leteckými dílnami na jihu. Obvykle to nevadilo, protože díky jeho poloze mezi horami vítr většinou vál od západu, takže letadla mohla startovat proti větru. Bohužel sto metrů od východního okraje letiště se zdvihal násep železniční trati, který při občasných startech tímto směrem bylo nutno přeletět... Jednou jsem šel na letiště za otcem a spatřil jsem, že na velkém dvoře kasáren, obehnaném zdí a řídké osázeném stromy, se mezi stromy krčí jeden Dogan, zjevně nepoškozený. Ohromeně jsem se ptal vojáků, kde se tam vzal... Stíhačka startovala proti východnímu větru a během startu, asi deset metrů nad zemí, motor vysadil. Vpravo dílny, vlevo kasárna s dvorem, vpředu železniční násep. Pilot svůj stroj bleskurychle stočil doleva a téměř bez rychlosti, proti silnému větru, posadil stíhačku mezi stromy na dvůr, bez jediného poškození. Měl štěstí, že pilotoval lehký a obratný dvouplošník – s Messerschmittem nebo s Dewoitinou by neměl šanci...*

### 1. srpen 1943 – boj s Liberatory na Sofií, operace Tidal Wave

V tento den bulharské letectvo poprvé a naposledy použilo Avie B.534 jako stíhací letouny ve větší bojové akci. Celkem 178 bombardérů B-24 Liberator 9. letecké armády USAAF odstartovalo ze severní Afriky v operaci nazvané Tidal Wave – přílivová vlna. Trasa k jejich cíli, kterým byly ropné rafinerie v rumuské Ploesti, vedla přes Středozemní moře, Makedonii a dotkla se severozápadního cípu Bulharska. V této části země, ke smůle obou stran, leží bulharské hlavní město. Americká formace byla zachycena německými radary ještě nad mořem, údaje byly předávány i bulharské

protivzdušné obraně. Ve 12:25 dostal 6. stíhací pluk *Vzdušní vojski* poprvé rozkaz ke startu. Nešlo o velké síly, bojeschopné byly jen jeho 1/6 *Orljak* umístěný na sofijských letištích a 3/6 *Orljak* na základně Karlovo ve středu Bulharska. Od Sofie vzletly Avie B.534 1/6 *Orljak*: šest od 612. *Jato* z letiště Vraždebna a čtyři stroje 622. *Jato* z Božurište. Z Karlovo odstartovalo deset Bf 109G-2 od 3/6 *Orljak*. Nepřítele mířícího do Rumunska však zahlédli jen podporučík Velčo Vapcarov a *Podoficer* Jordan Daskalov z 612. *Jato*. Dohnat Liberatory se na ještě stoupajících Aviech pochopitelně nepodařilo.

Náletu se účastnil i B-24D Liberator sériové číslo 42-40787s přezdívkou „*Vagabond King*“ od 389<sup>th</sup> *Bomber Group* pilotovaný velitelem 1<sup>st</sup> Lt. Johnem McCormickem, jehož střelci jednu z bulharských Avie zahlédli během přiblížení k cíli: *Byli jsme v 10 000 stopách a směřovali jsme k cíli proti větru, který byl silnější, než jsme předpokládali. Mraky byly pořád hustší, ale stále jsme nezahledli nepřátelská letadla. Pak jsme mezerou v mracích rozeznali hory, které nám připomněly, že je čas změnit kurs pro přiblížení k cíli. Najednou v interkomu zaznělo: „Stíhač na pěti hodinách!“ Byl to zastaralý dvouplošník. Nemohl nás dohnat, neboť jsme na odvrácené straně hor již začali klesat.*

Po neúspěšné snaze o kontakt s bombardéry všechny bulharské Avie přistály na svých letištích k doplnění paliva. Protože návrat amerických bombardérů od cíle byl očekáván po stejné trase, čtyři Messerschmitty Bf 109G od 3/6 *Orljak* vedené poručíkem Stojanovem přistály k natankování na letišti Vraždebna. Další skupina Bf 109 vedená podporučíkem Grigorovem se ve 13:10 vrátila na svou základnu Karlovo a do následujícího boje již nezasáhla.

Při návratu bombardérů z Rumunska v 15:00 si čtyři Dogany z Božurište a sedm z Vraždebny zopakovaly start, tentokrát s dostatečným předstihem. Letadla 612. *Jato* z Vraždebny ve formaci vedené poručíkem Marinem Petrovem vystoupala výš a skrze mraky v 15:22 konečně spatřila nepřítele blízko města Vraca, 90 km severně od Sofie. Sedm zastaralých dvouplošníků zaútočilo z převýšení na menší americkou formaci asi 16 Liberatorů od 98<sup>th</sup> *Bomber Group*. Bulharští stíhači pozorovali zásahy od svých kulometů, ale čtyřmotorové obry nedokázali vážně poškodit.

„... Protíral jsem si udiveně oči“ vzpomínal jeden z palubních střelců USAAF. „Co je to vlastně za válku? První světová? Bylo to jako skok nazpátek v čase. Náhle se objevily malé dvouplošníky, které ve všem připomínaly staré Curtiss Hawk. Byl jsem překvapen, když – jak jsem zpozoroval – na mne vystřelily a zase zmizely.“

Vzhledem k malé rychlosti svých strojů byli bulharští stíhači schopni provést na bombardéry jen jeden útok – teoreticky. Pokračovali ale v pronásledování nepřítele s motory o 850 koňských silách řvajícími na plný plyn v rychlosti přes 370 kilometrů v hodině. V 15:50 poblíž makedonského města Kjustendil dohnaly několik B-24 poškozených nad Ploesti a zaútočili na ně. Bulharští piloti byli dobří střelci a americké bombardéry inkasovaly řadu zásahů, některé z nich do motorů. V jednom z napadených bombardérů po návratu do Libye napočítali 365 průstřelů, část z nich od bulharských Avie. V této skupině bombardérů byly kromě jiných Liberator S/N 42-40322 „*The Cornhusker*“ z 98<sup>th</sup> *Bomber Group*, pilotovaný Nedem McCarthym, dalším byl stroj od 67<sup>th</sup> *Bomber Group*, B-24D S/N 42-41017 řízený poručíkem Reginaldem L. Carpenterem. Oba letouny byly pravděpodobně dodatečně poškozeny bulharskými Dogany a o hodinu a půl později byly sestřeleny nad Egejským mořem německými Bf 109G z řecké základny Kalamaki.

Podle bulharských dokumentů (vyznamenání po boji) se střetnutí s Liberatory zúčastnili velmi pravděpodobně tito piloti

612.*Jato* ze základny Vraždebna, později vyznamenání za účast v tomto boji:

- poručík **Marin Grozev Petrov**, velitel 612.*Jato*
- poručík **Toma Jordanov Boev**
- podporučík **Velčo Stefanov Vapcarov**
- podporučík **Georgi Petkov Georgiev**
- *Podoficer* (seržant) **Jordan Michajlov Daskalov**
- *Podoficer* **Jordan Nikolov Kubadinov**

Sedmým z bojujících pilotů 612.*Jato* mohl být podporučík Ivan Vavot, doložený u jednotky v dubnu 1943.

Útoky bulharských stíhacích dvouplánů nebyly úspěšné, jeden z nich údajně po boji havaroval při nouzovém přistání po boji, potvrzeno dokumenty to však není. Bohužel nejsou jednoznačně doloženy ani letouny Avia B.534, které se boje zúčastnily. Podle všech dostupných údajů o bulharských Doganech (viz Příloha 5 na str. 166) ale lze odhadnout, že v létě 1943 mělo 612.*Jato* tyto Avie:

- č. 4, 5 (zminěny 27. 4. 1943 v 612.*Jato*)
- č. 53 (vyfotografován v 612.*Jato* v lednu 1943)

a možná ještě:

- č. 24 (fotografován v Božurište, tehdy ještě ve 112.*Jato*, spolu s č. 53 v zimě 1941/1942 a samostatně v srpnu 1942)
- č. 9, 74, 75, 76 (fotografovány či nafilmovány ve 112.*Jato* na podzim 1941)

V 622.*Jato*, které s Liberatory nebojovalo, jsou doloženy Dogany:

- č. 26 (dokumentován v Božurište 21. 4. 1943)
- č. 41, 49, 60 (doloženy na letišti „Sofia“, tj. v Božurište, 25. 7. 1943)

Obranou Sofie byl brzy nato pověřen 3/6 *Orljak* s Bf 109G, jehož 682. a 692.*Jato* přelétla 10. srpna 1943 z Karlova do Božurište, 672.*Jato* je následovalo několik týdnů poté. Působení stíhacích Avíí tím v Sofii pomalu končilo, i když ještě 23. srpna je zaznamenán přelet pěti Doganů z Karlova na Božurište, k posílení 622.*Jato*. Během září–října 1943 byly Avie B.534 definitivně staženy od 1/6 i 2/6 *Orljaku* 6. stíhacího pluku a předány Stíhací škole, část z nich pak o něco později i nově vytvořenému 2. *Orljaku* 2. bitevního leteckého pluku v Graf Ignatievo. Přesné datum předání není známo, ale 2/6 *Orljak* dosáhl plného stavu 50 Dewoitin D.520 v listopadu 1943 a 1/6 *Orljak* získal operační status s těmito letouny v lednu 1944. Po těchto datech uvedené jednotky „Dogany“ nepoužívaly.

Vyřazení Avíí od stíhacích jednotek ale nebylo důsledkem zmíněného boje – jejich náhradu bulharské letectvo plánovalo již od roku 1942 a přezbrojení na Bf 109G a Dewoitiny D.520 postupně provádělo od března 1943. Jen kvůli pomalému přechodu na moderní stroje byly jednotky dosud vyzbrojené Avíemi posílány do akce. Samotná účast v boji, v němž neměly zastaralé stroje nejmenší šanci, byla téměř hrdinským činem. Vyznamenání velitele 612.*Jato* „Doganů“ poručíka Marina Petrova za obranu Sofie spolu se čtyřmi úspěšnými piloty Messerschmittů dokazuje, že si to uvědomilo i velení bulharského letectva.

#### **Ivan Atanasov, stíhací pilot na B.534 a později na Bf 109G, popsal boj takto:**

... *Přišlo hlášení, že jeden americký bombardér, zřejmě poškozený nad Rumunskem, se oddělil od vracející se skupiny a stočil se k jihu do směru Lom–Plovdiv. Asi se pokoušel doletět do Turecka. Z letiště Jambol odstartovalo Krilo „Doganů“ vedené podporučíkem Arnaudovem. Dosáhli jsme výšky 4 000 metrů a čekali na něj. Americká „létající pevnost“ se objevila v hladině 2 500 m. (Bulhaři tehdy nazývali každý čtyřmotorový bombardér létající pevností, mohlo jít spíše o Liberator, pozn. aut.) Provedli jsme jeden útok, pozorovali zásahy, ale... „pevnost“ letěla dál. Útokem jsme ztratili převahu výšky a už jsme nemohli zaútočit znovu. Prostě jsme bombardér nemohli dohnat, přestože*

*jeden z jeho čtyř motorů nepracoval. Pak se objevily dva Me 109 a prvním útokem nepřátelský letoun zapálily. Část jeho posádky vyskočila s padáky. Od zajatých Američanů jsme se dozvěděli, že tři střelci zadených kulometných věží byli zabiti ještě nad Rumunskem.\**

#### **Poručík Michail Grigorov, vedoucí „neúspěšné“ trojice Messerschmittů v tomto střetnutí:**

*Co se týká účasti Doganů v tomto boji, nevěděli jsme, jestli se máme smát nebo plakat. Byly schopny zaútočit na bombardéry jen díky rychlosti získané sestupem z převýšení. (...) Ale odvaha i schopnosti našich kolegů z 1/6 *Orljaku* jsou nepochybné. Nemohli za neúspěch v boji se čtyřmotorovými obry.*

#### **Červen – srpen 1944 – boj s partyzány v Makedonii a Srbsku**

Od 15. ledna 1942 bulharský 1. okupační sbor původně se dvěma a nakonec až pěti divizemi okupoval jihovýchodní Srbsko, velitelství se nacházelo ve městě Niš. Po 7. lednu 1943 byla okupační oblast rozšířena i na jihozápadní Srbsko. Bulharské divize tak uvolnily od okupačních úloh německá vojska, ale zúčastnily se i bojů – tzv. 5. protipartyzánské ofenzivy (*Sutjeska, Fall Schwarz*) v květnu a červnu 1943 a 6. ofenzivy na přelomu let 1943/1944. K letecké podpoře okupačních sil byla určena část letounů 1. a 4. armádního leteckého pluku. Zpočátku na letištích Niš a Skopje působilo po jednom průzkumném *Jato*, každé se šesti dvoumístnými stroji Letov Š.328. V letech 1943 a 1944 boje v těchto oblastech gradovaly a bulharské letectvo zde kromě dvouplánů Letovů Š.328 nasadilo bombardovací Dornieri Do 17 a střemhlavé Ju 87 Stuka. Vzhledem k hornatému terénu a skrytému způsobu boje to však nebyly ideální letouny pro toto bojiště, protože hlavním problémem zde bylo nepřítel nalézt. Proto od 1. května 1944 bulharský okupační sbor požadoval na velitelství letectva přidělení aspoň jednoho *Jato* Doganů nebo „*Vran*“ (Letov Š.328) pro roli lehkých útočných letadel s odůvodněním, že pro boj proti partyzánům potřebuje letadla, která létají nízko a pomalu, je z nich dobrý výhled a mohou dobře manévrovat mezi horami.

Mezitím, kvůli nerealizovaným dodávkám dalších dodatečně objednaných Ju 87 k 2. bitevnímu pluku, se bulharské letectvo pokusilo přeměnit na plnohodnotnou bojovou jednotku také jeho 2/2 *Orljak*, vyzbrojený Dogany. Tato spěšně zformovaná jednotka obdržela Avie od Stíhací školy, poslední z nich v květnu 1944. Část těchto letadel ale opět zůstala v dílnách v Karlovo a v Graf Ignatievo. Jejich technický stav lze dobře odhadnout z hlášení *Vzdušni vojski* o stavech letadel z 31. května 1944, podle kterého měl 2/2 *Orljak* ve stavu 56 Doganů (pravděpodobně se zahrnutím asi 30 těchto strojů v dílnách v Karlovo), ze kterých ale bylo jen 11 letuschopných. Hlavním problémem přesto nebyla letadla, nýbrž piloti 2. bitevního pluku, kteří v té době na Doganech teprve postupovali výcvik. Nicméně rozkazem č. I-582 z 31. května 1944 velitel letectva generál Ajranov přikázal dočasně přemístit jedno *Jato* s 8–12 Dogany na letiště Niš pod velení bulharského 1. okupačního sboru. Po splnění úkolů, tj. potlačení partyzánů, se toto tzv. Sborové *Jato* („*Korpusno Jato*“) mělo vrátit do Graf Ignatievo. K odletu do Srbska bylo počátkem června sestaveno bojové *Jato* s osmi letouny, kvůli poruše však jeden z nich zůstal v Graf Ignatievo. Z hlášení zasláního 29. června 1944 z velitelství 1. okupačního

\* Veterán situaci dramatizuje. Jediné střetnutí Avíí s Liberatory proběhlo 1. srpna 1943, kdy Dogany i Bf 109 bojovaly odděleně na různých místech. Ivan Atanasov nebyl pilotem 612. ani 622.*Jato* Doganů, které do tohoto boje vzletly. Viz mapa na str. 61, také dokument v archivu DVIA, fond 22, svazek 3, jednotka 281, str. 61–68.



sboru vyplývá, že čtyři ze sedmi těchto letounů na letišti Niš jsou již letu neschopné. Tento jev, kdy u jednotky nasazené do boje byl počet vykazovaných bojeschopných strojů nevěrohodně nízký, se u 2/2 *Orljaku* ostatně opakoval i o dva měsíce později v prvních týdnech bojů proti Němcům.

Jak Letovy Š.328, tak Avie B.534 byly v Srbsku používány k průzkumu a k náletům na pozemní cíle, přičemž protivníky byli srbští a makedonští partyzáni, někdy letouny zasahovaly i na bulharském území. Při jedné akci byla palbou ze země u západobulharského města Trn zasažena Avia podporučíka Konstantina Peceva, motor začal hořet a pilot se zachránil na padáku.

16. června 1944 „Korpusno Jato“ se svými dvouplošníky Š.328 „Vrana“ a Dogan bombami a kulometnou palbou úspěšně podpořilo jednu z bulharských jednotek obklíčenou partyzány. V hlášení štábu 1. okupačního sboru č. I-457 z 20. června 1944 je boj popsán takto:

*16. června 1944 ve 4:00 silná skupina banditů napadla naši malou posádku (jedna pěší četa a spojovací družstvo) ve městě Blaca. Další skupina se blížila od železniční stanice Belolin s úmyslem podpořit útok z tohoto směru. Četa v Blaca pod velením podporučíka Georgi Filipova Gančeva vedla boj téměř 24 hodin ve velmi obtížných podmínkách. Během dne letouny „Vrana“ a „Dogan“ z Korpusno Jato nepřetržitě napadaly nepřítel, často jen z výšky 30 metrů, a tak kromě jiného posilovaly morálku obklíčené čety. V boji byl jeden letoun ztracen, pilot byl zachráněn vlastními vojáky.\* Letci zaslouží pochvalu. K osvobození posádky v Blaca byly vyslány různé jednotky od 65. pěšího pluku, které dorazily na bojiště 17. června v 0:30 a nepřítel zahnaly. Bulharské ztráty byly 26 mrtvých a 38 zraněných. Bandité ztratili více než 100 mužů.*

Tehdejší podporučík Svetoslav Gerov také vzpomínal své působení v Makedonii:

*V červnu 1944 jsem sloužil v Korpusno Jato, tam mne převedeli rovnou ze Stíhací školy v Asen, kde jsem si osvojil „Dogana“. Bojovali jsme proti srbským partyzánům. Jednou jsem letěl jako číslo v dvojici Doganů, po chvíli hlásili naši vojáci, že si nemohou poradit s jedním místem. Stočili jsme se tam a vidíme, že z jednoho kopečku se po nás začíná střílet. Můj vedoucí namíří svůj stroj na protivnickovy pozice, ostřeluje z kulometů houští, odkud se střílí a shodí tam bomby. Koukám tam a vida – z toho místa už se nestřílí... Taková byla naše práce v Korpusno Jato: startovali jsme, prolétávali přidělené úseky, a když jsme uviděli partyzány, zaútočili jsme. Byla to těžká práce, protože protivník nás pozoroval z dálky a dobře se kryl v terénu. Dogany našeho Jato byly zničeny koncem srpna 1944 při jednom z amerických náletů na letiště Niš. Bylo 21. srpna\*\*, proslýchalo se, že se vrátíme do Bulharska. Dogany byly vyrovnány před hangárem jako na přehlídce, zatímco „Vrany“ od průzkumného Jato byly rozptýleny a zamaskovány na okraji letiště. Blížil se čas oběda, když byl vyhlášen poplach, chvíli nato se objevili Američané. Svrhli na letiště asi 800 lehkých bomb. Tak zapálili naše „Dogany“, které tam měli připravené jako na objednávku – všech šest jich shořelo.*

Podle archivních dokumentů do Niš přilétlo počátkem června šest Doganů, které byly začleněny do tamního Korpusno Jato a mezi 24. a 26. červnem 1944 byla jednotka posílena dalším letounem tohoto typu. Mezi těchto sedm „makedonských“ Doganů velmi pravděpodobně patřily stroje č. 9, 27, 33, 45, 52, 53 a 57. V průběhu června a července počet letuschopných Avíí v Niš kolísal mezi 3 a 5 stroji. Koncem července či počátkem srpna 1944 byl Dogan č. 53 odeslán do leteckých dílen v blízkém Skopje, kde byl nakonec v září zničen německou armádou ustupující z Řeka.

\* Protože posádku letadel „Vrana“ tvořili dva letci, sestřeleným letounem byl nejspíš Dogan, možná stroj podporučíka Konstantina Dimitrova Peceva.

\*\* Ve skutečnosti byly letouny Korpusno Jato zničeny během náletu na letiště Niš 17. srpna 1944. Podle německých zdrojů k dalšímu náletu na Niš došlo 21. srpna.

Zbývající šestice z výše uvedených Avíí B.534 byla administrativně odepsána protokolem ze 14. listopadu 1944, společně s deseti Letovy Š.328 *Vrana* a jedním Fi 156 *Drozd* (*Storch*). Jeden Dogan z této šestice byl pravděpodobně sestřelen partyzány ještě v červnu 1944 a zbývajících pět Avíí, spolu se šesti Letovy a jedním *Storchem* byly zničeny při americkém náletu na Niš, což se podle zprávy velitele „Vzdušna eskadra“ č. I-623 stalo 17. srpna 1944. Nálet provedlo kolem padesáti letounů B-17 od 463. a 99. *Bomber Group* doprovázených dvaceti pěti „Lightningy“ z 82. *Fighter Group* v 8:40. Rovněž německá stíhací skupina umístěná v Niš byla vyražena – čtyři z jejich Bf 109G byly zničeny a jedenáct těžce poškozeno. Bulharský důstojník vyslaný po náletu ke zjištění situace v Niš 17. srpna ve 20:00 hlásil:

*Letouny jsou všechny poškozeny ze 40–50 %. Technici nemají možnost je opravit. Jedna „Vrana“, která byla v době náletu v opravě v Bulharsku, sem přilétla nepoškozená v 18:30. Další „Vrana“ odletěla ještě před náletem do Kruševac a zatím se nevrátila. Není zde benzín, potřebujeme 87 oktanový benzín pro Vrany a Dogany. Obvykle dostáváme 3 000–5 000 litrů. Pro jeden let s Doganem (2 hodiny) je třeba 350 litrů, pro každý let Vrany (4 hodiny) potřebujeme 700 litrů. Letiště je přeorané bombami, ale v jeho přední části, blízko hangárů, je možné přistát. Jsou zde umístěny přístávací značky. Zbytek letiště je v opravě.*

Když se krátce poté, tj. koncem srpna 1944, bulharská armáda stáhla ze Srbska a z Makedonie, žádné z poškozených letadel v Niš nebylo možné ani opravit, ani odvézt. Proto je před ústupem zničili vlastní vojáci.

## **Červen 1944 – Dogany zničené při bombardování základny Karlovo**

Mnoho Avíí B.534 bylo zničeno při opakovaném bombardování základny Marino Pole (Karlovo) v červnu 1944. Nejspíš to byly stroje opravované v tamních leteckých dílnách, protože Dogany v té době aktivně užívaly už jen 2/2 bitevní *Orljak* v Graf Ignatievo (kolem 20 kusů) a Korpusno Jato v Niš (7 letounů). Při nočním náletu britských bombardérů B-25 Mitchell na základnu Karlovo 12. června 1944 bylo zničeno jen několik starých PZL P.24, odstavených na kraji letiště jako návnada. Následující den byl na základně obnoven letový provoz. Další, tentokrát zničující nálet přišel 28. června během dne. „Liberatory“ svrhly na letiště 280 tun pum, rozbily všechny budovy, zničily letadla a letištní zařízení. Letecká základna Karlovo zůstala na dlouhou dobu vyražena. Přímý záznam o zde zničených Avíích známý není. Je ale fotograficky doloženo, že mezi letadly zničenými při tomto náletu byla rovněž jediná bulharská Avia Ba.122, která pak byla odepsána protokolem z 1. srpna 1944. Týž den v tomto protokolu bylo odepsáno mnoho stíhacích letadel umístěných v Karlovo: 24 Dewoitin D.520, 26 Messerschmittů 109 (verze E i G) a také 16 Avíí B.534 palubních čísel 4, 8, 10, 11, 16, 17, 20, 37, 39, 43, 49, 54, 55, 60, 64 a 66. Mezi zde zničená letadla pravděpodobně patřilo také dalších 7 Doganů odepsaných protokolem z 23. srpna 1944, tj. letouny č. 6, 7, 14, 25, 46 a 62. Navíc u této skupiny vyražených letounů je v protokolu poznámka „do šrotu“.

V dalším hlášení o stavu letadel k 1. srpnu 1944 už 2/2 *Orljak* vykazoval jen 19 „Doganů“, z toho 9 bojeschopných. V tomto počtu jsou pravděpodobně započítány Avie odeslané do Niš, ale ne letouny opravované v dílnách v Karlovo, neboť v dalším hlášení o stavu z 1. září už počet Doganů v 2/2 *Orljaku* vzrostl na 26, z toho ovšem pouze 6 bojeschopných. Těchto 7 Doganů navíc (pokud neodečteme ztráty z Niš) se zřejmě k jednotce vrátilo z opravy během srpna 1944.

## Září – listopad 1944 – boj proti německé armádě

Po státním převratu, který v Sofii proběhl 9. září 1944, Bulharsko již následující den zahájilo válečné akce proti německým vojskům v zemi. Do boje byl nasazen i 2. bitevní letecký pluk, původně umístěný na letišti Graf Ignatievo. Jeho hlavní silou byl 1. *Orljak* vyzbrojený Štukami Ju 87, ale nás budou zajímat hlavně akce jeho 2. *Orljaku*, poslední bojové jednotky vyzbrojené Avie B.534, kterému velel kapitán Cvjatko Petev Kolev. 2/2 *Orljak* se skládal z velitelského *Krilo*, z 241. a 251. bitevního *Jato* a jeho předepsaný stav byl 24 letadel. Tady končí přesné údaje a začíná hra s různými čísly převzatými z různých pramenů. Udávány celkový počet Avii na počátku bojů v této jednotce kolísá mezi 19 a 26 stroji, podle toho, zda jsou započítány letouny v opravě ve vlastních dílnách pluku, případně v hlavních leteckých opravárnách v Karlovo. Denní hlášení o počtu bojeschopných strojů 2/2 *Orljaku* (resp. jeho „bojového *Jato*“, viz dále), zasílaná do štábu *Vzdušni vojski*, celkový počet letadel neuvádějí a kromě toho nesouhlasí s počty uváděnými v hlášeních o bojových akcích.

### „Bojové *Jato*“ 2/2 *Orljaku*\*

Se značnou předvídatostí již 8. září 1944 velitel *Vzdušni eskadri* plukovník Nožarov vydal rozkaz, aby pro případné bojové nasazení bylo ze všech bojeschopných Doganů 2/2 *Orljaku* zformováno „bojové *Jato*“ (bulharsky „*Bojno Jato*“). Jako obvykle byli problémem piloti, kterých bylo ještě méně než bojeschopných Avii. „*Bojno Jato*“ bylo proto doplněno o piloty Avii z „Korpusno *Jato*“ rozbitého v srpnu v Niš, o absolventy druhého „Štuka-kurzu“ u 1. *Orljaku* a dokonce o piloty převelené od 6. stíhacího pluku, kteří v minulosti prodělali výcvik na Doganech.

### Piloti

Jména pilotů „*Bojno Jato*“ uvedl kapitán Kolev ve svém hlášení z 25. září 1944, kdy již létal na bojové akce většinou sám. Smyslem jeho zprávy zřejmě bylo dosáhnout stažení této jednotky z boje, protože seznam nepřipomíná bojový útvar, ale spíše lazaret. Od konce října ale začaly Dogany do akcí opět létat ve skupinách po třech, čtyřech i pěti stroji. Zdravotní stav pilotů *Jato* i počet bojeschopných letadel se tedy zlepšil – možná to souviselo i s tím, že na jejich letišti Vraždebna se v té době přemístil 1/2 „*Štuka-Orljak*“ a také velitel celého 2. bitevního pluku...

### Letouny

Malou záhadou a ukázkou půvabné bulharské logiky je počet letounů v „*Bojno Jato*“ a čísla konkrétních strojů. Podle vzpomínek kapitána Koleva, publikovaných v časopise *Aerosvjat* v roce 1998, se 10. září přeletu právě zformovaného „*Bojno Jato*“ z Graf Ignatievo na letišti Vraždebna zúčastnilo jen šest Avii B.534 (pravděpodobně č. 2, 5, 19, 26, 28 a 63). Během přeletu byl ztracen Dogan č. 26. Podle hlášení kpt. Koleva štábu *Vzdušni vojski* ze dne 25. září 1944 *Jato* zahájilo akce s osmi letouny Dogan čísel 2, 5, 19, 26, 58, 63 a 70 (čili sedm strojů, včetně č. 26 ztraceného již 10. září). „Bojový deník 2/2 *Orljaku*“ (kam se ovšem zapisovaly bojové akce jen „bojového *Jato*“) uvádí ještě osmý letoun č. 28, údajně nepoužitelný kvůli nedostatečnému chlazení motoru. Další hlášení kpt. Koleva

\* Zde je třeba upřesnit omyl, který zatím uváděly veškeré publikace na toto téma: Bojových akcí se nezúčastnil celý „2/2 *Orljak*“, neboť část jeho letadel, personálu i velitelství zůstala na letišti Graf Ignatievo, ale jen jeho vybraná část, tzv. „*Bojno Jato*“ s osmi až devíti bojeschopnými letadly. Protože však tomuto *Jato* velel kapitán Kolev, který hlášení o činnosti jednotky podepisoval „Kolev, velitel 2/2 *Orljaku*“, autoři dosavadních publikací (ale i tehdejší výkazy *Vzdušni vojski*) tuto bojovíci jednotku s Avie B.534 v podstatě mylně označují jako „2/2 *Orljak*“.

z 21. října 1944 zmiňuje ještě devátý letoun č. 77\*\*, se kterým se toho dne nevrátil z průzkumu *podoficer* Slava Marinov Stojanov. Není bohužel beze zbytku doloženo, o která letadla z opraven v Graf Ignatievo nebo v Karlovo bylo v průběhu bojů, tj. od 10. září do poloviny listopadu 1944, „*Bojno Jato*“ doplněno. Se započítáním předpokládaných posil mouho být pravdivá všechna zde uvedená čísla. Mezi listopadem 1944 a únorem 1945 byl na letišti Váždebna vyfotografován desátý Dogan „*Bojno Jato*“, č. 31. V listopadu 1944 byly k posílení 2/2 *Orljaku* („*Bojno Jato*“) odeslány do Vraždebna Dogany č. 41 a 47\*\*\*. V průběhu bojů od 10. září do 8. října byl původní počet šesti či osmi bojeschopných Doganů zredukován na jeden bojeschopný stroj (Dogan č. 5) a tři poškozené (č. 28, 58 a 70). Od 9. října pak k jednotce přicházely další Avie B.534, takže k 1. prosinci 1944, již po ukončení svých bojových akcí, vykazovalo „*Bojno Jato*“ 2/2 *Orljaku* šest Doganů, všechny bojeschopné.

[TABULKA str. 67] Piloti Doganů v „*Bojno Jato*“ uvedení v hlášení z 25. září 1944

### Akce

Bojové *Jato*, jehož velení převzal velitel 2/2 *Orljaku* kapitán Cvjatko Kolev, zahájilo svou činnost již první den bojů, 10. září 1944, přeletem z Graf Ignatievo na letišti Vraždebna u Sofie, blíže k frontě. Odtud v srpnu 1943 vzletly Avie B.534 do boje proti americkým bombardérům, a nyní, více než po roce, zde měly startovat k útokům na německá pozemní vojska. Šest přelétajících Avii vedl kapitán Kolev, který vzpomínal:

*Vzlétli jsme z letiště Graf Ignatievo v 6:00. Vedoucím Jato byl kapitán Drumčev. Vedl jsem levou trojici Doganů k letišti Božurište u Sofie. V 6:40 (podle zápisníku letů) jsem u nádraží Čamsadinovo (dnes Verinsko) v nízké výšce spatřil stoupat jeden německý Me 109G. Rozhodl jsem se ihned ho napadnout s celou svou trojicí, neboť jsme měli dobrou výšku, ale všiml jsem si, že potom se z rokle jeden za druhým vynořilo ještě několik německých stíhaček. Stáhl jsem se trochu dál a varoval ostatní rádiem: Pozor, Němci!*

Messerschmitt, které byly vyslány zapálit sklady paliva u nádraží, zaútočily na šestici dvouplošníků ze stoupání, zasáhly Avii č. 26, jejíž pilot byl lehce raněn a odletěl. *Feldvebel* Tončo Veselinov, který byl za řízením sestřelené Avie, k akci uvedl:

*Při startu z Graf Ignatievo jsme se s jedním podporučíkem trochu opozdili kvůli poruše našich letounů. Pak jsme pospíchali, abychom dostihli naše letadla. Blízko Ichtimanu, u nádraží Verinsko, jsem si všiml požáru. Do velké výšky šlehaly plameny a nad nimi černý kouř. Chtěl jsem se podívat, jak to vypadá dole, neměl jsem radiové spojení s ostatními. Dal jsem smlouvený signál o svém úmyslu, levou zatáčkou jsem oblétl hořící území a uvědomil jsem si příčinu. Slyšel jsem předtím, že u nádraží Verinsko jsou zakopané cisterny s naftou a benzínem, teď některé z nich hořely. Vteřinu potom, co jsem vzal opět kurs k Sofii, zatímco jsem se ohlížel na druhý letoun mé dvojice, jsem zahlédl, že blízko mě je něco velkého. Hned nato jsem spatřil vedle mého Dogana prolétávat rychle dopředu, jednu za druhou, německé stíhačky. Útočily na mne! Rozhlížel jsem se prostorem a viděl jsem, že jsem cílem dalšího útoku... V dalším průběhu boje jsem měl několik dobrých příležitostí a také jsem útočil, avšak navzdory mému úmyslu neustoupit mě početní převaha, silnější výzbroj a větší rychlost německých stíhačů přiměly k rozhodnutí vystoupit ze skrumáže. V mém letadle byl zasažen motor, začal kouřit a ztratil výkon. Sáhl jsem po spoušti odhozu pum, měl jsem jich šest, ale*

\*\* DVIA, fond 1445k, sv. 1, jednotka 1, str. 674, 680. Podle údajů D. Bernáda Slavi Marinov Stojanov toho dne nouzově přistál (nezraněn) u řeky Pčinja, při přeletu Dogana č. 77 do leteckých dílen k opravě.

\*\*\* Podle bojových deníků 2/2 *Orljaku* a „*Vzdušna Eskadra*“ v říjnu 1944 do 2/2 *Orljaku* přibýly Dogany č. 77, 31, 41 a 47.

těsně před stisknutím páčky mi ruka klesla jako useknutá. Zranila mě dávka nového útoku shora a zprava, krev začala stříkat jako fontána. Hned potom jsem ucítil úder i do zad. Snažil jsem se vyskočit s padákem, ale jen se zdravou levou rukou jsem si nemohl pomoci. A dobře, že jsem neskočil – po přistání v padáku našli zploštělé kulky a střepiny, které protrhly velkou díru v tkanině. Přitáhl jsem pásy co nejvíce, protože letadlo ztrácelo výšku. Kouře přibývalo, čekal jsem, že každou chvíli se objeví plameny. Cítil jsem, že ztrácím vědomí. Rychlost se snížila a mašina visela doleva, těsně nad zemí. Jako ve snu jsem slyšel explozi, ani jsem nepochopil, že to byly bomby z mého letadla. Nevím, jak dlouho jsem byl v bezvědomí. Přišel jsem k sobě u našich tankistů, kteří mě dopravili do ichtimanské nemocnice. Odtud mě sanitním letounem přemístili do Sofie. Měsíc na to jsem se vrátil ke svému Orljaku. Válka pokračovala.

Nejvytrvalejším bojovníkem byl velitel 2/2 Orljaku kapitán Cvjatkó Petev Kolev, který údajně provedl většinu bojových letů. Poté co jeho Avia B.534 zůstala posledním bojeschopným letounem v jednotce, létal do boje často sám:

Vzpomínám si – při pohledu do zápisníku letů – co se stalo 14. září 1944. Útočil jsem na kolonu německých motorových vozidel. Zapsal jsem si, že jsem provedl tři útoky na ni, svrhl 6 bomb a vystřelil 600 nábojů. Zásahy – výtečné. Ale to, co jsem zapomněl uvést, se stalo, když jsem se vracel z úseku Kriva Palanka. Vidím, že po Devebour jede směrem na naše pozice kolona se dvěma tanky. Zaútočil jsem na první z nich v přízemním letu, z výšky 20 až 30 metrů. Němci seskočili z kamionů, zalehli po stranách a stříleli po mně, z čeho mohli. Nad tankem jsem shodil dvě bomby. Ten se pohnul, smýkl dolů a převrátil k jedné straně. Tak zůstal až do konce boje... Druhý den udeřily na kolonu naše Štuka (Ju 87 – pozn. aut.), pěchota na ni zaútočila a zabila Němce zpět.

Kapitán Kolev absolvoval během „Vlastenecké války“ 67 bojových letů, z toho 65 s Avii B.534. Pilot jeho jednotky, velitel Jato poručík Dimitar Pečev na jeho působení vzpomínal:

Kapitán Cvjatkó Kolev byl neohrožený pilot a velitel. Byl velmi přesný při plnění bojových úkolů a odváděl maximum možného při průzkumu i při útocích na protivníka. Jistě, byl to dokonale vycvičený, zkušený, schopný letec. Neustále létal od prvního do posledního dne bojů, buď sám, když v některých obdobích jsme měli jediné bojeschopné letadlo, jindy vedl další Dogany našeho Orljaku. Opakovaně se vracel s průstřely v křídle nebo v trupu svého letadla. Nemohu zapomenout, co nás učil: „Chlapci, když po vás střílejí, neplaťte se a nalétněte přímo proti palbě. To nepřítel poleká a znerozváží, a budete mít větší šanci na přežití. Podfouvejte se na mě, ještě nemám ani škrábnutí.“ A podle toho co říkal, také bojoval.

Vzpomínám si i na několik bojových akcí. Mezi městy Kumanovo a Šíp, jsme se pro plnění úkolu měli rozdělit na dvě skupiny. První skupinu vedl kapitán Kolev, druhou já. Zaútočili jsme na dlouhou kolonu nákladníků s vojskem a zbraněmi – mohlo v ní být asi 100 aut. „Dogan“ bylo dobré letadlo, které umožňovalo pikovat strmě, skoro jako Stuka. Když jsem dokončil druhý útok, upozoroval jsem nepřátelský tank, ověšený vojáky, jak se šine po louce. Navedl jsem svou skupinu na něj, nejprve jsme mu zdaleka očistili pancíř kulomety a pak jsme na něj udeřili se zbyvajících bombami. Jeden za druhým jsme to na něj pouštěli. Při tomto náletu jsme kolonu napadli podle všech pravidel – na začátku, uprostřed i na konci.

Přes opakované pokusy našich vojsk dobýt město Kumanovo se tam nepřítel držel. Při jednom z letů našeho Jato jsme ze vzduchu upozorovali, že německá vojska ve městě jsou zásobována koňskými povozy po silnici ze Skopje. Kapitán Kolev to obléhl na štáb pluku. Pak jsme spolu se Štukami několik dní „viseli“ nad silnicí, takže přísun zásob a střeliva k Němcům byl přerušen. Němci předpokládali, že si koňských povozů nebudeme příliš všimnout. (...) Jednou shora vidím, že po silnici jede několik zásobovacích kolon, jedna za druhou. Z nízkého letu jsem

s Doganem zaútočil čelně na první vůz. Palbu jsem zahájil na 50–60 metrů, a nad vozem jsem přeletěl v nějakých 10 metrech. Viděl jsem vyděšenou tvář kočího...

Jindy jsme od velení dostali rozkaz rychle vzletět a zaútočit na německou protiletadlovou baterii, která přesnou palbou odrážela útoky bulharských vojsk na Kumanovo. Děla byla rozmístěna u jednoho mlýna. Kapitán Kolev vedl celé Jato a na místě jsme provedli tři útoky bombami a kulomety. Po našem útoku protiletadlová děla umkla. A když jsme přistáli, volali ze štábu vzdušné eskadry (vojenského letectva, pozn. aut.) a jménem pěchoty nám blahopřáli, neboť naše akce pomohla úspěšnému útoku na město. To bylo v listopadu 1944.

(vzpomínky pilotů bojujících na B.534 zaznamenal Ivan Delčev, vydáno v Aerovsijat č. 1/1998)

Celkovou představu o útočných a průzkumných akcích bulharských pilotů na Avii B.534 lze získat z bojového deníku „Boen dnevníkna 2/2 šturmovi Orljak“:

10. 9. 1944 Neděle. Přelet z letiště Graf Ignatievo na letiště Božuristě. U města Vakarél 6 německých stíhaček zachytilo feldvebel-školníka Tončo Veselinova a sestřelily ho u vesnice Verinsko. Feldvebel-školník Veselinov lehce raněn. Letadlo „Dogan“ č. 26 je těžce poškozeno – neopravitelné.

14. 9. 1944 13:30 – útoky na auta protivníka na silnici do Kriva Palanka. Zničena dvě auta, kapitánem Kolevem napaden jeden tank. Nasazena čtyři letadla, vedoucí kapitán Kolev, další piloti poručík Kolev, feldvebel-školník Tolev a kandidát-podoficer Getov.

15. 9. 1944 Protiletadlovou palbou u vsi Crvarica poblíž města Kjustendil sestřelen Dogan č. 63, pilot poddůstojník Slava Marinov se zachránil na padáku.

18. 9. 1944 Útok 4 letadly na Ostri vrch. Zásahy bomb do pozic protivníka. „Dogan“ č. 19 se nevrátil, pilot kandidát-podoficer Georgi Getov nouzově přistál u města Pírot s prostřeleným chladičem. Letoun může být opraven (byl skutečně později opraven, pozn. aut.).

24. 9. 1944 Zásah protiletadlovou střelou do pravého dolního křídla „Dogana“ č. 58. Pilotovi se podařilo vrátit na letiště Vraždebna, vážně poškozen nosník křídla, nelze dále používat k bojovým úkolům. Letoun také může být opraven (letoun byl později opraven, pozn. aut.).

25. 9. 1944 Průzkumné úkoly. 10 km západně od města Kriva Palanka zamaskováno 8–10 aut, napadena bombami. Zničena dvě auta, útok kulomety. Pak je cíl bombardován i našimi Štukami. Na silnici do Kriva Palanka na velkou vzdálenost zpozorováno 5 německých tanků. U přítoku řeky Pčinja zakopané 3 tanky. Zaútočili jsme na ně kulomety. U Mlado Nagoričane asi 21 dělostřeleckých beden. Na jižním návrší zakopány německé tanky – dobře maskované. Zpozorována děla. Severní návrší velmi dobře opevněno. Na loukách stopy tankových pásů.

6. 10. 1944 Průzkumné úkoly. (...) Při plnění druhého úkolu kapitán Kolev napadl a zničil 8 nepřátelských automobilů u mostu 8 km západně od Kriva Palanka. Naše jednotky jsou 300 m západně od Kriva Palanka na hřbetě u planiny. Útočí na kótu 1638. Celé území od Kriva Palanka k městu Gjuševo obsazeno našimi jednotkami.

9. 10. 1944 Průzkumné úkoly. Útok na nádraží Bojanovo provedený kapitánem Kolevem. Pozorováno množství zásahů do vagonů a železničních zařízení.

24. 10. 1944 Objeveny dvě protiletadlové baterie jižně od železniční trati u obce Žižalica a u nádraží Bojanovo – napadeny bombami.

25. 10. 1944 Dva letouny provedly průzkum zaměřený na území mezi městy Pčinja a Kumanovo. Objeveny tři protiletadlové baterie: západně od hřbetu Nagoričane a dvě další baterie u hřbetu Galibica a nájezdu na most na řece Pčinja – napadeny. Silná protiletadlová palba těžkých baterií. Po obědě kapitán Kolev na Štuce vedl dvě Jato

z 1. Orljaku a napadli těžkou baterii západně od Nagoričane – baterie byla zničena.

30. 10. 1944 V 11:35 útok jedním letounem na PL baterii u vsi Galubica v rámci průzkumného letu. V 15:10 dvě letadla bombardovala PL baterii na výšíně u řeky Pčinja.
1. 11. 1944. V 15:10 útok jedním letadlem na PL baterii v okolí vsi Pusino, druhé letadlo bombardovalo okolí vsi Romanovče. V 16 hodin další průzkumný let v oblasti Kumanovo-Sv. Nikole-Šip-Zletovo Kratovo.
3. 11. 1944 V 10:40 průzkum jedním letadlem v oblasti Pčinja-Gorno Konjare-Sredno Konjare-Dolno Konjare.
4. 11. 1944 Mezi 15:05 a 15:50 průzkum jedním letadlem (kpt. Kolvev) v oblasti Malino-Pčinja-Kaltanovo-Gradmance-Sv. Nikole.
5. 11. 1944 Mezi 10:00 a 10:50 průzkum jedním letadlem (ppor. Stojanov) v oblasti Počivalov Rid. (Je otázkou, co přesně ppor. Stojanov zkoumal, název oblasti znamená „Odpočívající p\*del“, pozn. aut.)
6. 11. 1944 Od 11 do 12 hodin průzkum třemi letadly v rajonu Sv. Nikole-Veles-Skopje (podporučík Stojanov). V 16:06 útok třemi letadly na německé pozice u kóty 370 a 379. Zásahy bomb a kulometů do pozic protivníka. (adjutant ppor. Stojanov)
7. 11. 1944 V 9:35 třemi letadly napadena s bombami a kulomety zásobovací kolona na silnici Šip-Veles mezi vesnicemi Krivi Dol-Kadabakovo. (zastupující adjutant – ofiserski kandidát Dobrev)
8. 11. 1944 V 16:15 třemi Dogany napadena kolona 100 povozů u vsi Kadabakovo, 10 vozů zničeno. (zastupující adjutant ofiserski kandidát Dobrev) V 16.40 další průzkumný let v oblasti Krušince, Bučince, Ajvatovac, Ortenče. (adjutant ppor. Stojanov)
9. 11. 1944 V 9:40 průzkum čtyřmi letadly v rajónu Sv. Nikolaj-Veles-vesnice Ibrišimovo. Napaden jedoucí vlak s 30–40 vagóny. Jedna 20kg bomba přímo zasáhla. Ve 12:40 se čtyřmi letouny napadeny nepřátelské zákopy západně od vesnice Pravče. Zásahy do okopů. (adjutant ppor. Stojanov)
12. 11. 1944 Plánovaný cíl – baterie u vsi Arašovo nenalezen. Místo toho bombardována čtyřmi letadly baterie u vsi Orisudi, v korytě řeky ostřelováno z kulometů 7 polopásových vozidel. V 16:40 další průzkumný let v prostoru Krušince, Bučince, Ajvatovac, Ortenče. (adjutant podporučík Stojanov) (Pravděpodobně vůbec poslední bojový let s Avii B.534, pozn. aut.)

Ltci Bojno Jato od 2/2 Šturmovi Orljak dokázali na svých dvouplošnicích na podzim 1944 úspěšně bojovat. V okruhu 300 km od svého letiště Vraždebna u Sofie napadli 11 kolon pěchoty, pozice na frontě a v nepřátelském týlu, narušovali německé komunikace a ztěžovali tak ústup jednotek skupiny armád Freya z Řecká přes Bělehrad do Maďarska. Ze vzduchu napadli 22 baterií, zničili nebo poškodili 52 automobilů, 4 tanky, 62 tažených vozů, 1 vlak a 1 nádraží. Pozemním jednotkám shodili 3 pouzdra s rozkazy a na štáb letectva poslali přes 100 hlášení o provedeném průzkumu. Bojno Jato se účastnilo většiny bojů od 10. září do 12. listopadu 1944, provedlo celkem 140 vzletů a nalétalo 252 hodin, převážně nad územím protivníka. Počátkem listopadu 1944 mělo ve stavu jeden letoun bojeschopný a tři v opravě, postupně však opravované stroje zvýšily počet bojeschopných letounů až na šest kusů, a současně se zvýšila i bojová aktivita jednotky. Svůj poslední boj Avie B.534 absolvovaly 12. listopadu 1944 ve formě ozbrojeného průzkumu, kdy vyhledávaly a napadaly nepřátelské baterie, auta a povozy v oblasti Kumanovo-Ortenče. Dopoledne toho dne vzletly do akce čtyři stroje, odpoledne pět. Pak se několik dní vinou špatného počasí nelétalo, mezitím na tomto úseku skončily bojové operace a 24. listopadu vydalo vrchní velení rozkaz přemístit letecké jednotky do domovských základů k přezimování. Z různých příčin, včetně počasí, byl přelet Doganů na domovské letiště dlouho odkládán. Bojno Jato (v rozkazech nazývané 2/2 Orljak) se tak se svými šesti Dogany vrátilo na svou základnu Graf Ignatievo u Plovdivu až 28. února 1945. Tam pak celý 2/2 Orljak prováděl cvičné lety a čekal na dodávku nových letadel.

## Dogany operující ze Sofie v letech 1940–1945 (barevná schémata)

### Schéma str. 72

Koncem června 1940 *Vzdušni vojski* zavedly nové výsostné znaky – černé ondrejské kříže v bílém černě lemovaném čtverci, umístěné na trupu a na křídlech. Na kormidle zůstala horizontálně orientovaná trikolóra v národních barvách – shora bílá, zelená a červená. Část Doganů 112.*Jato* od léta 1940 nesla v předválečném stylu černé palubní číslo umístěné v bílém poli trikolóry. Khaki/stříbrná původní československá kamufláž. Na kresbě je Dogan č. 2 od 112. stíhacího *Jato* v 1. armádním leteckém pluku na základně Sofia-Božurište v podobě z října 1940.

Viz fotografie 128 na str. 93 a fotografie 15 na str. 10.

### Schéma str. 73

B.534.387 jako Dogan č. 74 ve 112.*Jato* na letišti Sofia-Božurište počátkem roku 1941. Letoun byl do Bulharska dodán v celošedé kamufláži československých Četnických leteckých hlídek, proto byl v Sofii ihned opatřen novým nátěrem. Spodní plochy i s tělesem chladiče jsou stříbrné, ostatní plochy včetně spodní strany horního křídla olivově zelené. Příď je žlutá s protaženým „šípem“ ve stylu předválečných červených ozdob. „Šíp“ míří nad střed výsostného znaku a žlutá barva kryje i celé kulometné kanály. 1. armádní letecký pluk, kam patřilo i 112. stíhací *Jato*, natíral trupová palubní čísla pomocí šablon s tlustými číslicemi, ovšem jen na některých letounech.

Barevné schéma je vytvořeno podle fotografie 129 na straně 93.

### Schéma str. 74/1

V březnu 1941, v očekávání bojových akcí proti Řecku a Jugoslávii, byla na bulharských vojenských letadlech trikolóra na směrovce zakryta zelenou barvou. Dogany 112.*Jato* v Božurište nesly tento prvek od března do počátku dubna 1941.

Foto 131 na str. 94 pořízené na letišti Božurište tento vzhled dokazuje. Na snímku jsou pravděpodobně Avie 112.*Jato*; první letoun v řadě má v trojúhelníku palubní číslo „1x“ (čitelná je jen první číslice), může to být Dogan č. 10 nebo č. 14. Lze si jen těžko představit, že by odstranění části výsostného označení (trikolóry) mohlo být rozhodnutím nějakého nižšího velitele, např. leteckého pluku. Proto lze předpokládat, že trikolóry byly odstraněny ve všech jednotkách současně na rozkaz velitele letectva.

### Schéma str. 74/2

Žluté směrovky se na bulharských letadlech objevily počátkem dubna 1941, těsně před německou invazí do Jugoslávie a Řecka. Požadavek německého VIII. leteckého sboru na zavedení žlutých identifikačních doplňků byl bulharskému letectvu předán 2. dubna 1941. V této podobě létal od dubna do srpna 1941 i Dogan č. 9 od 112. stíhacího *Jato*.

Zbarvení Dogana č. 9 je zachyceno na fotografii č. 63 na straně 52.

### Schéma str. 75

Během srpna 1941 byly žluté doplňky na letadlech 1. armádního leteckého pluku v Sofii doplněny o úzký prstenec na trupu za kabinou a žluté konce křídel. Týkalo se to mj. Avii B.534 112. a 222.*Jato*, tehdy patřících do tohoto pluku. Dogan č. 9 od 112.*Jato* létal s těmito doplňky během manévru v září 1941.

Podoba letounu je doložena filmem z uvedených manévru, který zachycuje všechna letadla 112.*Jato* – Dogany s palubními čísly 9, 74, 76 a pět dalších Avii bez trupových čísel.

### Schéma str. 76

Při přistání s Doganem č. 5 na letišti Vraždebna 27. dubna 1943 *Podoficer* Jordan Michajlov Daskalov z 612.*Jato* poškodil podvozek. Místní dílny lehce poškozená letadla obvykle opravily za několik dní. V té době většina Doganů již nesla nový olivově zelený nátěr horních a bočních ploch. Na zobrazeném letounu byly obnoveny žlutá příď a směrovka, ale prstenec na trupu a konce horního křídla nikoli. Výsostné znaky na horním křídle jsou ve zmenšeném provedení, umístěné blíže koncům křídla než byly původně. Vzhled spodního křídla zůstal beze změny, s původním stříbrným lakem, většími ondrejskými kříži i žlutými konci. 1. srpna 1943 Dogan č. 5 stále patřil 612.*Jato* na základně Sofia-Vraždebna a velmi pravděpodobně se zúčastnil střetnutí této jednotky s Liberatory vracejícími se z náletu na Ploesti. Od konce listopadu 1943 pak s tímto strojem létal instruktor Stíhací školy poručík Petar Manolev na letišti Dolna Mitropolija. V květnu 1944 byl letoun předán 2/2 bitevnímu *Orljaku* na základnu Graf Ignatievo. S touto jednotkou, stále ve stejném zbarvení, pak z letiště Vraždebna od 9. do 19. září 1944 napadal jednotky *Wehrmachtu*. Po 20. září 1944 stroj dostal bílé identifikační doplňky.

Zbarvení je doloženo snímkem tří Doganů 612.*Jato* na sněhu, v zimě 1942/1943. Kvůli ortochromatickému filmu lze žluté prvky nátěru rozlišit od zeleného povrchu jen zvýšením kontrastu na počítači. Viz fotografie 42 na str. 33.

### Schéma str. 77

S Avii B.534.267, palubní číslo 5, během září 1944 pravděpodobně létal ze základny Vraždebna do akcí velitel „bojového *Jato*“ i celého 2/2 bitevního *Orljaku* kapitán Cvjatko Petev Kolev. Příď stroje je olivově zelená, včetně panelu výfuků. Na spodních plochách je obnoven stříbrný lak, stříbrné je přetřeno i mosazný chladič. Ondrejské kříže na horním křídle jsou menší a blízko konců křídla. Bulharské Dogany obdržely bílé „spojenecké“ identifikační doplňky od 20. září 1944. Bílý prstenec na trupu byl u části strojů umístěn těsně za kabinou, u jiných pak za výsostným znakem, před kormidly.

Viz fotografie 170 na str. 110, údajně pořízené 25. září 1944, kapitán Kolev (z profilu) před Doganem č. 5.

### Schéma str. 78

Avie 2/2 bitevního *Orljaku* na letišti Sofia-Vraždebna dostávaly od listopadu 1944 přes olivově zelené/stříbrné základní zbarvení zimní kamufláž. Na horní a boční plochy byly doplněny skvrny špinavě bílé barvy, nejspíše zředěným vápnem. Světlé skvrny byly pečlivě nanášeny na všechny zelené plochy, včetně podvozku, vzpěr a spodní strany horního křídla. Dogan č. 31 nesl menší ondrejské kříže na křídlech i na trupu a bílé identifikační doplňky. Pod oprýskaným nátěrem na směrovce prosvítalo předchozí žluté zbarvení. Spodní plochy byly špinavě stříbrné, včetně tělesa chladiče. Letoun se pravděpodobně zúčastnil posledního boje Avii B.534 vůbec, kterým byl 12. listopadu 1944 ofenzivní průzkum skupiny čtyř Doganů vedené adjutantem 2/2 *Orljaku* poručíkem Asen Georgievem Stojanovem. Dogan č. 31 byl pak od dubna 1945 používán na letišti Plovdiv jako cvičný stroj a nakonec odepsán 27. března 1946.

Barevné schéma je doloženo fotografií 173 na str. 111.

# KONEC KARIÉRY

## Létání v Plovdivu a záhadný rok 1946

Podle hlášení o stavu letadel mělo bulharské letectvo k 1. lednu 1945 ve stavu celkem šest Doganů, z toho tři letuschopné. To však pravděpodobně zahrnuje jen stroje u 2/2 *Orljaku* a v místních dílnách 2. leteckého pluku. Letadla předaná do Hlavních leteckých dílen v Karlovo tam byla v souladu s bulharskou praxí administrativně převedena a bojová jednotka je tedy ve svých stavech nevykazovala. Ve skutečnosti je k 1. lednu 1945 u *Vzdušni vojski* doložena existence nejméně osmnácti Doganů, šlo o letouny čísel 2, 5, 19, 21, 24, 28, 31, 34, 41, 47, 50, 58, 68, 70, 71, 72, 74 a 75, které havarovaly nebo byly vyřazeny až po tomto datu.

Dvě z těchto zbývajících Avii fatálně havarovaly hned 16. ledna 1945. Dva piloti 2/2 *Orljaku*, *Kandidat-oficer* Dimitar Ivanov Dobrev a *Kandidat-oficer* Marin Georgiev Teofilakiev tento den na rozkaz velitele 2. leteckého pluku kapitána Karaivanova přijeli do dílen v Karlovo, aby zde převzali dva opravené Dogany a přelétli je k pluku do Graf Ignatievo. Oba piloti letouny dopoledne převzali a vyzkoušeli ve vzduchu, provedli několik střemhlavých náletů na letiště, Marin Teofilakiev přidal i několik loopingů a zase přistáli. Při obědě pochválili dobrou práci mechaniků a ve 13 hodin odstartovali ve dvojici k přeletu do Graf Ignatievo. Dobrev pilotoval Dogana č. 68, Teofilakiev letoun s palubním číslem 21. Ve 13:15 přilétli nad svou domovskou základnu, ta však byla zakryta mlhou – dohlednost byla nejvýše 200–300 metrů. Na letišti i v okolí ležel sníh a právě to se oběma pilotům stalo osudným, neboť v kombinaci s mlhou nešel dobře rozeznat povrch země. S rozstupem asi 300 metrů se oba piloti pokusili přistát, oba byli „dlouzí“, přidali plyn a zahájili okruh nízko nad letištěm. Po pravé zatáčce o 90 stupňů v rozmezí několika vteřin oba narazili do mírného svahu zasněženého návrší asi kilometr od letiště, které nerozeznali včas. *Kandidat-oficer* Teofilakiev byl mrtev na místě, Dimitar Dobrev podlehl svým zraněním v nemocnici příští den. Oba letouny byly zcela rozbity.

Okolnosti dvojité havárie Doganů č. 21 a 68 dokazují, že bulharské letectvo na přelomu let 1944/1945 ještě provádělo opravy svých Avii B.534 a počítalo tedy s jejich dalším provozem, byť jen v síle jediného *Jato*. Za povšimnutí stojí i to, že tragický lednový přelet obou čerstvě opravených Doganů byl směřován na domovskou základnu 2/2 *Orljaku* Graf Ignatievo, přestože šest Doganů „bojového *Jato*“ tohoto *Orljaku* se stále ještě nacházelo ve Vraždebna. Pro příští letovou sezónu, od jara 1945, měl být 2/2 *Orljak* s Avii přemístěn na satelitní letiště Malo Konare, ze kterého působil již v létě 1944, ale nakonec k tomu nedošlo. Místo toho byly počátkem dubna 1945 1/2 i 2/2 *Orljak* přemístěny do Plovdivu. Rozkazem č. 4 velitele 2. leteckého pluku z 12. dubna 1945 bylo „*Dogan Jato*“ (zřejmě dřívější „*Bojno Jato*“), kterému nyní velel podporučík Dimitar Christov Nečev, ještě s dalšími jednotkami přestěhováno na letiště Plovdiv.

V té době už ale *Jato* s Dogany nebylo součástí 2/2 *Orljaku*, ale zvláštní dočasnou jednotkou v rámci 2. bitevního leteckého pluku. Poslední úlohou Avii v Bulharsku byl pokračovací výcvik nových pilotů na letišti Plovdiv. V archivu je uloženo několik posledních nehod pilotních žáků při přistávání s Dogany:

- 2. dubna 1945 podporučík Asen Georgiev Stojanov během cvičného letu trojice Avii při nouzovém přistání převrátil Dogana č. 2 a poškodil ho z 20 %.
- 22. června *Kandidat-oficer* Kuzman Pervanov Cvetanov poškodil Dogana č. 41 z 10 %.

- 11. července byly během přistání poškozeny hned dvě B.534
  - Dogana č. 47 řídil *Kandidat-oficer* Niko Dojčev Grozev (poškození 10 %) a stroj č. 28 pilotoval *Urednik* (vojín-pilotní žák) Christo Petrov Jordanov.

Situace starých letadel se ale rychle změnila od jara 1945, s prvními dodávkami sovětských bojových letounů. 2. bitevní pluk obdržel kolem šedesáti letadel Il-2, kterými byly vyzbrojeny jeho 1/2 i 2/2 *Orljak* a svou dosavadní výzbroj – asi třicet Ju 87 – soustředil v nově vytvořeném 3/2 *Orljaku*. Pro zbylých několik Avii už u pluku nebylo využití, a co horšího, ani místo v hangárech. Snad proto se B.534 staly prvním z typů bývalých československých letadel, které se bulharské letectvo rozhodlo vyřadit z provozu a zlikvidovat. V rozkazu velitele *Vzdušni vojski* č. 65 z 27. července 1945 jsou v oddílu „*Přehled a rozmístění staré materiální části*“ uvedeny počty, palubní čísla a dosavadní i příkázané nové umístění všech používaných typů starých letadel, jako Avia Bš.122 (21 ks), Avia B.135 (12 ks), Bf 109E (4 ks), Avia B.71 (16 ks) a Letov Š.328 (29 ks). K Doganům je zde pouze stručný rozkaz „*Jednotky, které je mají, nechtě je dopravit do odpovídající dílny k sešrotování...*“ (DVIA, fond 1049, svazek 1, arch. jednotka 181, listy 157–165)

Ke splnění tohoto rozkazu odstartovala 11. září 1945 z letiště Graf Ignatievo trojice „Doganů“ ke svému poslednímu letu. Formaci velel poručík Asen Ivanov Dragiev, druhý stroj řídil *Kandidat-oficer* Dimitar Christov Osmanlijski a třetí letoun, s palubním číslem 58, řídil *Kandidat-podoficer* Račo Atanasov Kumanov. Letadla měla být odevzdána do dílen v Karlovo, pravděpodobně k sešrotování. Račo Kumanov však neuposlechl rozkaz svého velitele a odbočil z trasy nad svou rodnou ves Matenica u Plovdivu. Při pokusu o akrobacii při jednom z nízkých průletů narazil ve velké rychlosti do stromu, rozbil letoun a sám zahynul. Zbylé dva letouny přistály v Karlovo. **To je zatím poslední doložený let provedený s Avii B.534.**

Možná to však nebyl skutečný konec ságy o bulharských B.534. Ještě o rok později, 11. září 1946, náčelník štábu *Vzdušni vojski* dopisem č. I-UO-615 ukládá veliteli „*Podoficerskoj vzdušnoj školi*“ v Kazanlak vybrat dva piloty kteří dříve létali na Doganu a použít dvě letadla tohoto typu z letiště Teliš k výcviku obsluh protiletadlových kanónů. Následoval rozkaz velitele letectva č. I-SPO-161 z 13. září 1946, který přikazoval:

- a) veliteli Letecké školy v Teliš technicky připravit Dogany č. 19 a 72 a předat je do Letecké školy v Kazanlak
- b) veliteli Letecké školy v Kazanlak určit (asi z řad instruktorů, pozn. aut.) piloty k provedení úkolu (DVIA, fond 1049, svazek 1, arch. jednotka 189, listy 130–131)

Zda byl tento rozkaz splněn, tedy zda uvedené letouny v roce 1946 skutečně létaly, případně jestli vůbec existovaly, nebo jestli šlo pouze o administrativní omyl, zatím není známo. Podle názoru autora je to však dobře. Tajemstvím obestřený konec kariéry se k B.534, krásnému letounu obklopenému mnoha mýty, omyly, emocemi i záhadami stylově přesně hodí. Naše dáma Avia zkrátka věděla, jak odejít.



# Zbarvení a marking Avíí B.534 bulharského letectva v letech 1940–1945

Historie použití a vzhledu bulharských Avíí B.534 je zajímavá, ale rozhodně ne jednoduchá. Máme za sebou bulharskou účast ve válce, organizaci letectva a její změny, rozdělení Avíí do jednotek a jejich provoz i bojové nasazení. Nyní tedy můžeme odhadnout jak u různých jednotek a v kterém období Dogany během své kariéry v Bulharsku vypadaly.

## Odlišné detaily základního kamuflážního schématu

Předem je nutné uvést, že ne všechny Avie B.534 dodané do Bulharska byly zpočátku zbarveny zcela identicky. Nehledě na odlišnou kamuflážní barvu na části strojů, jak bude zmíněno níže, se zbarvení dodaných letadel v drobných detailech lišilo. U konkrétních Avíí záleželo na datu výroby, na tom, zda byl letoun během předchozí služby opravován, jestli byl používán v *Luftwaffe*, nebo zda to byl nový stroj, po dodání z továrny pouze uskladněný. Avie dodané do Bulharska se proto vzájemně lišily barvou vrtulových kuželů, zachovaným nebo přetřeným továrním emblémem na kýlovce a barvou nebo nenatřeným kovem vrtulových listů. Některé letouny měly zadní část výstřelných kanálů kulometů bez nátěru, v barvě tmavé oceli. Technické popisky nesla jen část strojů. Dalším detailem, kterým se Avie lišily, bylo umístění hranice khaki a stříbrné barvy na dolní části zádě, za ostruhovým kolečkem.

Během pětiletého provozu v bulharském letectvu se měnily výsostné znaky, letadla dostala trupová čísla a barevné identifikační doplňky a při opravách byly někdy obnoveny i kamuflážní barvy. Všechny tyto změny zbarvení se mohly vzájemně lišit podle toho, která jednotka nebo které letecké dílny a v jakém období je prováděly. Jednotlivé Dogany se tedy lišily aplikací trupových čísel, tvarem a počtem žlutých identifikačních prvků, zbarvením chladiče, nátěrem výfukového panelu a v závěru služby také velikostí a umístěním výsostných znaků.

## Kamuflážní barvy

Stíhací letouny Avia B.534 byly do Bulharska dodány v kamufláži původního uživatele, bez výsostných znaků. Původní československé kokardy byly po převzetí těchto letadel Německem v březnu 1939 většinou nahrazeny německými trámovými kříži, a i ty byly před dodáním do Bulharska z letounů odstraněny. Horní a boční plochy bulharských Doganů byly tedy v pololesklé československé „khaki“ barvě, jejíž přibližný odstín v systému Federal Standard je FS 34097. Touto barvou byly natřeny i všechny vzpěry, podvozek a také spodní plocha horního křídla, což byla specialita předválečného československého letectva. Ostatní spodní plochy byly natřeny stříbrnou barvou (odstín „hliníkový bronz“), což platilo pravděpodobně pro letadla vyrobená do dubna 1939, tedy pro všechny letouny B.534. Později vyráběná letadla, například část Avíí Bk.534, již mohla mít spodní plochy v československé světle šedomodré barvě („holubí šed“), nebo v německé světle modré. V barvě spodních ploch byl také interiér kabiny.

Toto základní zbarvení bulharskému letectvu vyhovovalo, proto bylo na letounech ponecháno a doplněny byly pouze výsostné znaky, zpočátku jen u několika strojů. Odlišné zbarvení měly Avie, které původně nesloužily v československém vojenském letectvu, ale v Četnických leteckých hlídkách (ČLH) a do Bulharska byly dodány

v středně tmavém šedo-modro-zeleném zbarvení všech ploch (tzv. „četnická šed“). Těchto sedm letounů bylo v bulharských dílnách (*DSF* Božurište) přestříkáno do standardní kamufláže vojenských letadel vyráběných v Bulharsku – horní a boční plochy olivově zelenou barvou (pravděpodobně identická s RLM 71, tj. FS 34098), spodní plochy stříbrným lakem (RLM 01, tj. FS 17178). Na rozdíl od původní čs. kamufláže měly v Bulharsku přetřené letouny stříbrnou barvu i na mosazném tělese chladiče. Bulharské Avie B.534 tedy již od počátku roku 1940 nosily dvě varianty zbarvení horních/dolních ploch:

- khaki/hliníkový bronz**  
letouny palubních čísel 1–10, 12–20, 22, 24–34, 37–73, 75 a 77
- olivově zelená/stříbrný lak**  
letouny č. 11, 21, 23, 35, 36, 74 a 76

Ex-četnické Avie B.534 v Bulharsku:

Sériové číslo	v Bulharsku
B.534.340	Dogan 11, ex OK-PAW
B.534.359	Dogan 21, ex OK-PCE, později OK-PCP a nakonec OK-POP
B.534.373	Dogan 23, ex OK-PCF
B.534.387	Dogan 74, ex OK-PAV
B.534.407	Dogan 35, ex OK-PCV
B.534.408	Dogan 36, ex OK-PCW
B.534.409	Dogan 76, ex OK-PCZ

[TABULKA str. 86] Dodávky barev na letadla pro bulharské letectvo, nalezené v archivu DVIA

Bulharské letectvo pravidelně nakupovalo v letech 1940–1944 letecké barvy u německé firmy Herbig-Haarhaus v Kolíně nad Rýnem. Jako hlavní „kamuflážní“ barvy tvoří největší část dodávky olivově zelená (*Olivgrün*, Herbig č. 29) a stříbrná (*Silber*, č. 30). Tato dvojice barev tvořila nejčastější kamufláž většiny bulharských vojenských letadel, mj. typů Avia B.534, Letov Š.328 a Avia Bš.122. Menší množství dalších kamuflážních barev (žlutohnědá, hnědá) je zřejmě určeno pro skvrnitý nátěr bombardérů Avia B.71 a Dornier Do 17. Další barvy v dodávce (žlutooranžová, červená, jasně zelená, bílá a černá) jsou určeny pro výsostné znaky, trikoloru na směrovce a žluté ozdobné a identifikační prvky. Překvapivá absence podstatnějších dodávek světle modré barvy v letech 1941–1943 potvrzuje předpoklad výhradního užití stříbrné barvy na spodních plochách Doganů i dalších malých letadel. Výjimkou v tomto období mohla být jen necelá dvacítká Bf 109E a později první kusy Bf 109G, což ukazují nákupy menšího množství modré barvy v roce 1940 a pak až v roce 1944.

## Typový identifikační trojúhelník

14. dubna 1938 vydal velitel *Vzdušni vojski*, tehdy plukovník Bojdev, rozkaz č. 53 o označování vojenských letadel. Na letouny byl nanesen rovnostranný tzv. typový identifikační trojúhelník (*nomenklaturen nomer*) s délkou strany 30 cm a vepsanou dvojicí čísel. Na Doganech byl pak trojúhelník nanesen vždy na kýlové ploše směrového kormidla, buď uprostřed, nebo blízko náběžné hrany, pokud uprostřed již byl znak firmy Avia. Na tmavé kamuflážní barvě byl

trojúhelník proveden bílou barvou, na světlém povrchu měl být černý. Trojúhelník byl rozdělen na horní a spodní část s vepsanými čísly, číslice byly stříkány podle jednotné šablony, měřily 55 × 30 mm, síla linky čar i číslic byla 5 mm. Pokud se trojúhelník na předepsané místo nevešel, bylo povoleno zmenšit jeho hranu na 25 cm a číslice na 50 × 25 mm.

Spodní číslo neboli „*nomenklaturen nomer*“ uvádělo typ letadla, resp. vojenské techniky obecně. Pro letadla byla vyhrazena řada 7xxx (od 7001 výše), Avie B.534 obdržely typové číslo 7037, kde poslední číslice znamenala určení letounu (7 – stíhací). Horní číslo se nazývalo registrační, „*registracionen nomer*“ (častěji „*bordovi nomer*“, palubní číslo). To bylo jednoduše kusové číslo, tj. pořadové číslo letadla daného typu, přidělené (od 1 výše) při převzetí letadla do evidence. Registrační trojúhelníky jsou fotograficky doloženy poprvé na Heinkelu He 51, pravděpodobně byly na letadla nanášeny až koncem roku 1939. Byly jediným prvkem, který na Avíích B.534 vydržel beze změny po celou dobu jejich služby v Bulharsku.

Číslo vybraných typů letadel obsahuje následující tabulka. Zvláštností je přidělení odlišných typových čísel pro Bf 109E a pozdější Bf 109G, přičemž však palubní čísla verzí tvoří navazující řadu (po 19 kusech Bf 109E dostal první z Bf 109G palubní číslo 20).

[TABULKA str. 88] Typová čísla vybraných letadel bulharského letectva

Jednotlivé typy stíhacích letadel dostávaly přidělená čísla vzestupně podle doby zařazení do služby, počátek řady tvořila čísla 7007, 7017, 7027 atd. Výjimkou byly Avie B.135, které byly do Bulharska dodány v roce 1943 s již při výrobě nastříkanými trojúhelníky na kýlovce s typovým číslem 7057, podle objednávky z konce roku 1940. Messerschmitty Bf 109G ale byly do letectva zařazeny dříve a tak obdržely „volné“ typové číslo 7057, tři roky předtím vyhrazené pro již téměř zapomenuté B.135, které nakonec dostaly číslo 7067.

## Vzhled bulharských Avíí B.534 a jeho postupné změny

### a) Carské výsostné znaky

Prvním výsostným znakem Bulharska po I. světové válce se stal tzv. carský znak, užívaný na vojenských letadlech neoficiálně od roku 1937. Do té doby vojenské letectvo oficiálně neexistovalo a bojová letadla nosila civilní registraci LZ-xxxx. Výsostný znak byl vlastně zpodobněním vyznamenání – bulharského vojenského kříže „Za statečnost“ v bílém kruhu, bez lemování. Používání tohoto znaku bylo potvrzeno rozkazem velitele letectva č. 53 dne 14. dubna 1938.

Carské znaky byly umístěny na obvyklých šesti pozicích na trupu a na křídlech, doplňovala je trikolóra z vodorovných pruhů v barvách bulharské vlajky na směrovce – odshora bílá, zelená, červená. Většina Doganů ale pravděpodobně tyto znaky nikdy nenesla. Pouze některé z Avíí z první dodávky (palubní čísla 1–60) mohly carské znaky dostat od března 1940 po přeletu k 2. stíhacímu *Orljaku* v Karlovo. Od jara 1940 totiž bulharské letectvo chystalo zavedení nových výsostných znaků, známých ondřejských křížů, které byly testovány již od března 1940 na sofijském letišti Božurište. Proto pravděpodobně většina Avíí, které byly v té době sestavovány v dílnách *DSF* na stejném letišti, carské znaky při montáži vůbec neobdržela. Jsou známy zatím jen dva snímky B.534 s carskými znaky, z toho jeden retušovaný.

### b) Ondřejské kříže

Podobně jako v letech 1940–1941 učinily ostatní satelity Třetí říše, i Bulharsko změnilo své výsostné znaky tak, aby obsahovaly výrazný motiv kříže. Různé varianty nových znaků byly zkoušeny

od 18. března 1940 na třech letounech PZL-43 „*Čajka*“ u 1. *Orljaku* v Sofii-Božurište. Rozkazem č. 243 ministra obrany generálporučíka Teodosi Daskalova ze dne 26. června 1940 byl pak jako výsostný znak zaveden tzv. ondřejský kříž ve tvaru černého „X“ vepsaného do bílého čtverce, podobný znaku, se kterým Bulharsko v roce 1918 končilo I. světovou válku. Bulhaři chápali tento znak primárně jako návrat k tradicím svého letectva, nikoli jako symbol spojení s Německem. Trikolóra na směrovce zůstala zachována až do počátku roku 1941.

Ondřejské kříže se na bulharských letadlech vyskytovaly ve dvou provedeních. Nejčastější podobou bylo černé „X“, široce rozevřené, se zkosenými konci, které se téměř dotýkaly bočních okrajů bílého čtverce. Tuto variantu znaků nesla zpočátku všechna bulharská vojenská letadla, mj. všechny Avie B.534. Naopak na letounech dodaných ze zahraničí s již výrobcem nanesenými výsostnými znaky byly ondřejské kříže užší, s nezakosenými konci, ve tvaru prostého „X“. Tuto zjednodušenou variantu znaků nesly Bf 109E z druhé dodávky (č. 11–19), Avie B.135, a malá část Bf 109G. Také, pravděpodobně kvůli neinformovanosti místních dílen, některé tuzemské prototypy (DAR-3) a část opravených letadel (Letov Š.328). Obecně lze říci, že pokud ondřejské kříže nanášelo samo bulharské letectvo, bylo to v předpisové „zkosené“ variantě.

Od roku 1943 pak při opravách spojených s obnovou nátěru Avie B.534 dostávaly znaky menšího rozměru – na horních křídlech s hranou 90 cm (místo původních 100 cm) a na trupu s hranou 75 cm (místo původních 85 cm). Na dolním křídle je znak menšího rozměru doložen jen na Doganu č. 31 v listopadu 1944. Pozice těchto „pozdních“ ondřejských křížů se na jednotlivých strojích liší.

### c) Palubní čísla na směrovce, zvláštnost 112.stíhacího *Jato*

Brzy po zavedení nových výsostných znaků byla na některých Avíích B.534 umístěna černá palubní čísla do bílého pole trikolóry na směrovce, shodně s předválečnou praxí. Tento způsob označení, které *Vzdušni vojski* používaly koncem 30. let, je fotograficky doložen pouze na části Doganů 112.stíhacího *Jato* na podzim 1940.

### d) Žluté přídě, bílá čísla na trupu, odstranění trikolóry ze směrovky

Malou záhadou je zavedení elegantního prvku zbarvení bulharských Avíí, žlutou barvou ozdobené přídě (tzv. šíp – *šlejff*), kdy barva v zužujícím se pruhu vybíhá na bocích dozadu až za kabinu. Stejná ozdoba, ovšem v červené barvě, byla již v roce 1938 použita tehdejšími 1. armádními leteckými *Orljaky* na základně Božurište, a to na stíhacích letounech PZL P.24, Heinkel He 51 i na bitevních strojích PZL 43. Měla ji i cvičná stíhací Arada Ar 65. Stejný „šíp“ ve žluté barvě je doložen snímky u Avíí B.534 v řadě jednotek včetně strojů „Stíhací školy“, stejně jako na prvních deseti Bf 109E. Můžeme tedy předpokládat, že tento žlutý „šíp“ byl v daném období aplikován na všech bulharských vojenských letounech. Zaveden byl pravděpodobně mezi listopadem 1940 a začátkem března 1941, použita byla barva č. 16 od německé firmy Herbig-Haarhaus.\*

Vzhledem k nápadnosti tohoto zbarvení je možné, že jeho účelem bylo od listopadu 1940 mj. zvýraznit neutralitu bulharských letadel pro řecké a italské letectvo, bojující od 28. října 1940 nad sousedním Řeckem. V rozkazu č. 120/41 z 6. března 1941 týkajícím se obrany Sofie již byla bulharská protivzdušná obrana upozorněna na žluté přídě vlastních stíhacích letadel. U části Doganů tenký konec „šípů“ mířil přímo na střed ondřejského kříže na trupu,

\* V letech 1940–1941 bulharské letectvo koupilo 700 kg této barvy. (DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 548, str. 1–16).

v tom případě „šíp“ vedl přes horní část „bubliny“ trupových kulometů. Na jiných letounech „šíp“ vedl středem „kulometné bubliny“ a mířil do spodní části výsostného znaku. Jsou doloženy i Dogany se žlutou přídí bez „šípu“. Tyto odlišnosti vznikly aplikací u různých jednotek. Viz fotografie 150 a 151 na straně 101.

Během zimy 1940/41 byla ve většině jednotek na stíhací letadla nanášena velká bílá čísla, shodná s palubními čísly strojů v registračním trojúhelníku. Byla umístěna na zadní části trupu, mezi výsostným znakem a kormidly. Na Doganech 6. stíhacího pluku byla čísla malována podle šablony s tenkými číslicemi, bílou barvou na trupu a černou barvou na spodní straně dolního křídla, vně od výsostných znaků. Na části Doganů 1. leteckého pluku, tj. v té době pouze 112. stíhacího *Jato*, byla odstraněna černá čísla z trikolóry na směrovce a nastříkána bílou barvou na trup, s tlustým provedením číslic. Tyto „sofjské“ Dogany ale nedostaly černá čísla na spodní křídlo. Jak je zřejmé z fotografií, ostatní „armádní“ Dogany, tj. letouny 222., 332. a 442. *Jato*, v té době trupová čísla nedostaly. Teprve v průběhu března–dubna 1942, kdy se 222. a 442. *Jato* staly součástí 1. leteckého pluku, jejich Dogany také obdržely trupová čísla v tlustém „sofjském“ stylu. Nakonec, po přesunech letounů mezi jednotkami, provedených na jaře 1941 a v dubnu 1942 a také při opravách, se původní „armádní“ a „stíhací“ Dogany promíchaly, takže v jednotkách se vyskytovaly společně stroje s oběma druhy číslic, případně bez nich, a s více variantami žlutých přídů. Kombinace trupových čísel s carskými znaky, občas uváděná v barevných schématech na internetu, fotograficky doložena není.

#### e) „Německé“ žluté doplňky a jejich změny

Během přípravy německého útoku na Řecko byly v Bulharsku, hlavně v jeho jihozápadní části, v březnu 1941 rozmístěny německé jednotky včetně leteckých. 25. března 1941 byl plán útoku (operace „Marita“) narychlo změněn, aby zahrnoval také Jugoslávii. Protože jugoslávské letectvo disponovalo mj. i německými typy Bf 109E a Do 17K, bylo pro *Luftwaffe* nutné rychlé rozlišení vlastních letounů od cizích. Proto byly zavedeny žluté prvky tzv. rychlé identifikace – příďe letounů, směrová i výšková kormidla a konce křídel pro všechny německé letouny účastnící se akce. To platilo i pro VIII. letecký sbor (*Fliegerkorps*) umístěný v Bulharsku, kterému velel generál *Freiherr* Wolfram von Richthofen. 2. dubna 1941 večer náčelník štábu německého VIII. leteckého sboru předal styčnému důstojníkovi bulharského letectva pplk. Drennikovovi požadavek, aby na všech bulharských letadlech byly ihned natřeny příďe a ocasy letadel žlutou barvou. Následující den dopoledne požadavek zopakoval se zdůvodněním, že německé letecké jednotky obdobný rozkaz právě dostaly s termínem splnění ještě tento den. Německé i bulharské jednotky se rovněž měly připravit na eventuální rozkaz o okamžitém nahrazení žlutých doplňků bílými, ale k této změně nakonec nedošlo.

Informace o žlutých identifikačních doplňcích na přídi a na směrovce pochází z deníku podplukovníka Drennikova a nezmiňuje konce křídel. Až v květnu 1941, koncem řecké kampaně, se na německých letadlech na Balkáně objevily žluté konce křídel a prstenec na trupu, těsně před kormidly. O něco později, v srpnu 1941, se tyto další prvky rychlé identifikace objevily rovněž v části bulharského letectva. Z fotografií je ale zřejmé, že ze stíhacích jednotek žlutý trupový prstenec a konce křídel nosily pouze letouny 1. armádního leteckého pluku umístěného v Sofii, tedy Avie, které v té době sloužily u 112. a 222. *Jato*. \* Sofijské Dogany však měly

žlutý prstenec na trupu umístěn těsně za kabinou, tedy odlišně od německého spojení, neboť prostor mezi výsostným znakem a ocasními plochami byl již na většině bulharských Aví obsazen trupovými čísly. Na všech letounech 6. stíhacího pluku ale zůstaly jedinými identifikačními doplňky žlutá příď a směrovka. To v té době platilo pro 652., 662. a 672. *Jato* s B.534, 682. *Jato* Messerschmittů Bf 109E, *Obrazcovo Jato* s PZL P.24B a Školu vyšší pilotáže s Heinkely He 51 a Arady Ar 65. Také jambolské 332. *Jato* s Aviem B.534 zůstalo při skromnější variantě žlutých doplňků, tj. jen s přídí a směrovkou.

Na fotografiích z let 1942 a 1943 vypadají žluté prvky na letadlech jako přetřené zelenou, což je ve většině případů způsobeno tmavým zachycením žluté na ortochromatickém filmu. Od poloviny roku 1942 ale byly při celkové obnově nátěru na opravovaných Doganech žluté doplňky obnoveny jen na některých letounech, jiné zůstaly bez nich. Spolehlivým rozlišovacím znakem, zda fotografie zachycuje letoun, který „ještě nemá“ nebo „už nemá“ žluté doplňky, je barva spodní části přídě, která byla původně stříbrná. Při zavedení žluté přídě byla i její spodní část nabarvena žlutě, a při přetření žlutých doplňků zelenou barvou dostala tato část zelený nátěr. Známou výjimkou byly některé Dogany 442. *Jato*, které od podzimu 1941 nesly „kompletní sadu“ žlutých doplňků kromě žluté přídě a směrovky, tj. žluté byly jen trupový prstenec a konce křídel. Příkladem může být fotografie Dogana č. 50 v tomto „protiponorkovém zbarvení“, kdy byla příď nejen přetřena zeleně, ale obnovena byla i její spodní stříbrná část, byť v neoriginálním tvaru (viz obrázek 146 na straně 99).

Při posuzování vzhledu Doganů na fotografiích je třeba počítat s neobvyklým pojetím plnění některých rozkazů o zbarvení letadel v bulharském letectvu. Část rozkazů, zejména o žlutých doplňcích, byla formulována a také plněna v jednorázovém módu, kdy obdrženy rozkaz byl jednotkou (letecký pluk, *Orljak*, případně *Jato*) splněn a poté „zapomenut“. Letouny dodané k jednotce později, např. z opravy, byly proto často ponechány ve zbarvení, ve kterém přišly.

#### f) Doprovod konvojů a hlídkování u pobřeží Černého moře – 1941

Vzhledem k účasti Aví B.534 od 442. stíhacího *Jato* na hlídkování nad černomořským pobřežím od podzimu 1941 je na místě ocitovat rozkaz č. 421 velitele *Vzdušni vojski* z 30. června 1941, který předepisoval zbarvení letounů doprovázejících námořní konvoje:

*Všechny letouny, určené k doprovodu konvojů, budou natřeny žlutou barvou následně:*

1) *¼ délky od krajů křídel,*

2) *přes střed trupu prstenec o šířce 35 cm.*

*Příďe letounů (motory) budou natřeny khaki barvou. Pokud jsou natřeny žlutě, ať se zakryje žlutá barva.*

(laskavou pomoc s přesným překladem z bulharštiny poskytl Ing. Václav Karabiberov, Praha)

Není bohužel jisté, jestli se tento rozkaz vztahoval i na stíhací 442. *Jato*, které bylo mezitím (v červnu 1941) převeleno ze Sofie k ochraně severních částí hranice a pobřeží. V létě 1941 byla část 442. *Jato* umístěna na letišti Buchovci k ochraně hranice na Dunaji, zatímco pět Doganů této jednotky (č. 47, 49, 50, 55 a 60) bylo v samostatném *Krilo* použito k hlídkování nad mořským pobřežím z letiště Novgradec až o čtyři měsíce později, od října 1941.

\* Je možné, že tato výjimka byla způsobena tím, že velitel 1. leteckého pluku plukovník Vasil Vlkov nesprávně interpretoval rozkaz č. 1515 Generálního štábu bulharské armády z 23. července 1941 (DVIA, fond 23, sv. 1, jednotka 627, str. 77–79). V tomto dokumentu, předaném všem jednotkám bulharských ozbro-

jených sil jsou popsány způsoby rozeznání „přátelských“ tj. německých letadel – barvy světlic, nočních světél a podobně. Kromě jiného je zde popsáno a nakresleno žluté identifikační zbarvení přídě, prstence na trupu, směrovky a konců křídel. Uvedený rozkaz ale nepožadoval aplikaci těchto prvků na vlastní letadla...

Na přelomu července a srpna 1941 buď celé 442.*Jato*, nebo přinejmenším pět zmíněných „pobřežních“ Doganů dostalo podle výše citovaného rozkazu žluté konce křidel a prsteneček na trupu. Tím se podobaly strojům 1. armádního leteckého pluku, v jehož svazku v té době již nebyly. Na „pobřežních“ Doganech ale byly navíc původní žluté prvky, tj. příď a směrovka, přetřeny olivově zelenou barvou (khaki barva zmíněná v rozkazu nebyla k dispozici). Vzad protažená, zužující se část žlutého „šípku“ pod kabinou přitom zůstala zachována. Navíc byla přinejmenším na některých letounech (Dogan č. 50) spodní část přídě nabarvena stříbrně, avšak s tvarem odlišným proti původnímu československému provedení.

Z předchozího vyplývá, že od konce léta 1941 Dogany nosily čtyři varianty žlutých identifikačních doplňků:

- Letouny „sofijských“ 112. a 222.*Jato* měly žluté přídě (část strojů 222.*Jato* bez „šípku“), prsteneček na trupu, směrovku a konce křidel. Některá letadla nesla na trupu tlustá bílá čísla.
- Většina Avíí 442.*Jato* měla pouze žluté konce křidel a prsteneček na trupu, příď a směrovka přetřeny olivově zelenou barvou, některé stroje měly také stříbrný spodek přídě. Část letounů si z předchozího sofijského působení přinesla tlustá bílá čísla na trupu.
- Pouze žluté přídě (se „šípem“) a směrovky zůstaly na Doganech 6. stíhacího pluku (652., 662. a 672.*Jato*). Letouny navíc nesly tenká bílá čísla na trupu, opakovaná v černé barvě na koncích spodního křídla.
- Avie z 332.*Jato* také měly jen žluté přídě se „šípem“ a žluté směrovky, ale ne čísla na trupu ani na křídlech.

Pod žlutými prvky, výsostnými znaky a trupovými čísly měly všechny Dogany buď původní khaki kamufláž, nebo nový olivově zelený nátěr. Od léta 1941 se ale v důsledku prováděných oprav a s tím spojené rotace letounů mezi jednotkami stroje různého „původu“ v jednotlivých *Jato* postupně promíchaly. A protože automatická úprava zbarvení podle místního standardu se při přidělení letadla k bojové jednotce neprováděla, vyskytoval se po čase na všech letištích „mix“ Doganů všech možných variant zbarvení. Pouze při reorganizaci v dubnu 1942 při převzetí čtyř „armádních“ stíhacích *Jato* nechal 6. letecký pluk na jejich letounech doplnit trupová čísla, pokud chyběla.

[SCHÉMA str. 102–103] Podoby Doganů v letech 1940–1941

### g) Dočasné odstranění žlutých identifikačních prvků při opravách v letech 1942–1943

Od léta 1942 začaly žluté doplňky, zavedené v předchozím roce, z části Avíí B.534 bulharského letectva postupně mizet. Nedělo se to však na základě rozkazu. Letouny během plánovaných i mimořádných oprav, prováděných tehdy v dílnách v Karlovo, dostávaly zpravidla nový nátěr, většinou jen horních a bočních ploch olivově zelenou barvou. Na spodní plochy, pokud měly dostat nový nátěr, byl použit stříbrný lak. V řadě případů již od roku 1942 s novým nátěrem žluté identifikační prvky obnoveny nebyly, aspoň ne hned. Linie oddělující zelenou a stříbrnou barvu byla téměř identická s dřívějším československým zbarvením, pouze spodní část přídě, původně stříbrná, byla nyní většinou zelená. Trikolóra na směrovce obnovována nebyla, bílá trupová čísla obvykle ano. Na většině původně (1941) „karlovských“ Avíí byla palubní čísla podle stejné šablony nanášena v černé barvě i na koncích spodní strany dolního křídla, vně od výsostného znaku.\*

\* Čísla na spodní straně dolního křídla nemohla být na Doganech umístěna na v Bulharsku obvyklé pozici mezi výsostným znakem a trupem, neboť zde byly pumové závěsníky.

Dogany od 332.*Jato* v Jambol původně trupová čísla nenesly. Po jeho zařazení do 6. stíhacího pluku v dubnu 1942 (jako 632.*Jato*) tyto ex-jambolské letouny obdržely tenká trupová čísla, ale černá čísla na dolní křídlo pravděpodobně nikoli. Další původně „armádní“ Dogany ze sofijských 612. a 622.*Jato* podstoupily obnovu nátěru později v řadě případů až v roce 1943, pravděpodobně také v dílnách v Karlovo, obvykle pak také zůstaly bez žlutých doplňků. Známými výjimkami jsou mj. Dogany č. 6 a č. 11, doložené se žlutými příděmi a směrovkami ještě v roce 1943.

### h) Stíhací škola a 2. letecký bitevní pluk, zbarvení do září 1944

I když jejich kariéra ve stíhacích jednotkách skončila, Avie B.534 bulharskému letectvu sloužily dál. V různých publikacích a článkách na internetu je rozšířené konstatování, že „po neúspěšném boji s *Liberatory* v srpnu 1943 byly Avie staženy od stíhacích jednotek a předány k 2/2 bitevnímu *Orljaku*, v nové roli lehkých bitevních letounů“. Skutečnost ovšem byla složitější. Dogany nebyly staženy od stíhacích jednotek, tedy od 6. stíhacího pluku v srpnu 1943 a nebyly ani všechny najednou předány 2/2 bitevnímu *Orljaku*. V srpnu 1943 ještě tvořily výzbroj 1/6 a 2/6 *Orljaku* 6. stíhacího pluku, jediné 3/6 *Orljak*, který Avie nikdy neměl, byl vyzbrojen Messerschmittu Bf 109E a prvními Bf 109G. 2/6 stíhací *Orljak* obdržel první z nově dodaných Dewoitin D.520 až v září 1943 a své Avie B.534 pak vyřadil ze stavu v říjnu. Jeho letuschopné „Dogany“ obdržela Stíhací škola v Dolna Mitropolija, ostatní byly předány do dílen v Karlovo. 2. bitevní pluk v Graf Ignatievo dostal první Avie až mezi prosincem 1943 a únorem 1944, jeho letouny pocházely ze stavu 1/6 *Orljaku*, většina z nich opět zůstala v dílnách v Karlovo.

Přitom v 2. bitevním pluku počátkem roku 1944 byly Dogany určeny jako letouny pro pokračovací výcvik pilotů, kteří měli být vyškoleni na nově dodané Ju 87 *Stuka*. V té době měl 2. *Orljak* 2. bitevního pluku status cvičné jednotky, v některých dokumentech je dokonce nazýván „2. *Stuka-kurz*“. V květnu 1944 z důvodu neuskutečněných dodávek části objednaných Ju 87 velení bulharského letectva změnilo názor a z 2. *Orljaku* 2. bitevního pluku se snažilo vytvořit řádnou bojovou jednotku. Jedno *Jato* se sedmi B.534 bylo odesláno do Niš k boji proti partyzánům a 2/2 *Orljak* byl doplněn Avíemi ze Stíhací školy, která je během května všechny odevzdala. Část z nich přitom opět zůstala v dílnách, tentokrát v Dolna Mitropolija nebo v Graf Ignatievo.

Mezi květnem a červencem 1943, v závěru stíhací kariéry B.534, 6. stíhací pluk změnil systém označování svých letadel. Palubní číslo zůstalo už jen v registračním trojúhelníku na kýlovce a na trup i na spodní plochu křidel byla umístěna taktická čísla označující pořadí letounu v *Jato*. Jednotlivá *Jato* se odlišovala barvou trupových číslic, zatímco číslice na křídle byly černé. To ale platilo zejména pro nově dodávané stroje, tj. pro Bf 109G a D.520. Není známý žádný snímek s taktickým číslem na Avíích B.534, které navíc od října 1943 přešly do Stíhací školy nebo do dílen. Žádné rozkazy týkající se zbarvení ani fotografie Doganů z tohoto období se zatím nepodařilo nalézt. Lze však předpokládat, že od léta 1943 do podzimu 1944, v nejnáročnějším období pro bulharské letectvo, nebyla zbarvení starých dvouplošníků dosluhujících při výcviku věnována žádná pozornost. Ani u Stíhací školy ani později u 2. bitevního pluku nebyl nalezen žádný rozkaz předepisující zbarvení speciálně pro Avie B.534. Dogany zůstaly tak, jak přišly od stíhacích jednotek nebo z dílen – většina s novým olivově zeleným nátěrem, některé stroje snad i v původní khaki, s různými kombinacemi žlutých doplňků nebo i zcela bez nich. Při obnovách nátěru nebyla obnovována trupová čísla. Jednotnou zůstala stříbrná barva spodních ploch, buď v původním českém laku, nebo s novým

německým. Dogany, které 2/2 *Orljak* dostával opravené z dílen, měly pravděpodobně nový nátěr, ale není známo, že by při tom do- stávaly i nové žluté doplňky – od konce roku 1943 do května 1944 dočasně nepatřily do kategorie bojových letadel.

### **i) Proti Wehrmachtu: bílé identifikační doplňky, zimní kamufláž – podzim 1944**

Když se od 10. září 1944 Bulharsko zapojilo do bojů proti německé armádě, bylo nutné změnit tzv. prvky rychlé identifikace, na kterých v boji hlavní měrou závisí rozeznání přítele od nepřítele. Část bulharských letadel měla od roku 1941 tyto doplňky žluté, část nikoli. Vzhledem ke stejným typům letadel, jaké měl nedávný německý spojenc, bylo životně důležité, aby spojenci a sovětsí piloti byli schopni odlišit bulharské stroje od německých. Deset dní po začátku bojů proto štáb bulharských ozbrojených sil vydal rozkaz o změně, respektive zavedení prvků rychlé identifikace v bílé barvě:

*Rozkaz Štábu vojska č. I-1332 z 20. září 1944. K zajištění společných akcí se sovětskými vzdušnými silami se pro bulharská letadla od 19. tohoto měsíce stanovují následující rozlišovací znaky:*

1. Konce křídel v délce 1 m natřené na bílo.
2. Kužely vrtule natřené bílou barvou.
3. Na trup letadel před výsostný znak je umístěn bílý pruh, široký 0,5 m.

*Staré rozlišovací znaky – žlutá barva – jsou odstraněny.*

(archiv DVIA, fond 5, archivní jednotka 157, strana 341)

Ve skutečnosti ale ve znění rozkazu předaného jednotkám bod č. 3 dovozoval volbu umístění bílého pruhu na trupu:

*Rozkaz štábu „Vzdušna Eskadra“ č. I-ORO 4712 ze dne 18. září 1944*

...

*Na trup letadel před nebo za výsostný znak je umístěn bílý pruh, široký 0,5 m.*

(archiv DVIA, fond 24, svazek 3, jednotka 283, str. 239)

V pozdějších citacích tohoto rozkazu, tak jak „protékal“ různými štáby, je již bod č. 3 o tuto variantu zkrácen, to však nic nemění na tom, že bojové jednotky ihned telefonicky obdržely původně napsané znění a také se jím řídily. Na Doganech „Bojového *Jato*“ 2/2 *Orljaku* se proto bílý prstenec na trupu, jehož předepsaná šířka byla 50 cm, vyskytoval ve dvou provedeních:

- umístěný na zádi letounu, tj. mezi výsostným znakem a kormidly,
- umístěný uprostřed trupu, tj. mezi kabinou a výsostným znakem.

Zvolená pozice trupového prstence na konkrétním letounu byla v podstatě vždy vynucena umístěním trupového ondřejského kříže, který byl na části letounů více vpředu nebo naopak vzadu a pro umístění identifikačního bílého pruhu ponechával jen jedinou možnost. V případě, že na letounu ještě byl žlutý prstenec za kabinou, byl nový bílý prstenec pro zjednodušení práce namalován přes něj.

O něco později než bílé doplňky Avie „Bojového *Jato*“ obdržely efektní podzimní kamufláž, tvořenou světle šedými skvrnami a „hádky“ přes tmavozelený nátěr všech horních ploch, včetně spodní plochy horního křídla, vzpěr, kol a spodku příďe, pokud byla zelená. K tomu došlo pravděpodobně ještě na letišti Vraždebna během oprav většiny strojů mezi 15. říjnem a 6. listopadem 1944, kdy se kvůli vánicím a špatnému počasí několik dní nelétalo. V tabulce typů bulharských letadel operujících v Makedonii, která byla určena vlastním vojskům a vydána 28. října, je zbarvení Doganů popsáno jako „tmavě zelené“. Bílé identifikační doplňky zůstaly na letounech zachovány i po skončení války. Podle bulharského historika pana Čakova byly „zimní“ špinavě bílé skvrny natřeny vápnem.

### **j) Nové „OF“ znaky od října 1945**

I když koncem listopadu 1944 bylo téměř celé bulharské letectvo staženo do týlu, jeho spojovací a průzkumné jednotky působily nad frontou dál. 9. března 1945 byl během kurýrního letu na trase Sofia–Zemuň–Pécs sovětskými letouny La-5FN poškozen a donucen k nouzovému přistání bulharský Dornier Do 17 od 73. *Jato*. Velení letectva při vyšetřování došlo k závěru, že omyl způsobily výsostné znaky ve tvaru „X“ a vyzvalo letce 73. *Jato*, aby navrhli jiný výsostný znak. Tak vnikla první podoba nového znaku, velký jasně červený kruh s 10 cm širokým bílým lemem. Štáb letectva tento znak nejprve přijal kladně a od 15. března 1945 měl být aplikován na bojová letadla, nejprve u samotného 73. *Jato*. Žádné bulharské letadlo ale tento amatérsky navržený znak „vzor 73. *Jato*“ kvůli zásadní vadě nikdy neneslo – byl prakticky kopií japonských Hinomaru. Štáb bulharských ozbrojených sil proto koncem března 1945 jeho použití zakázal.

Nový návrh z dubna 1945 byl modifikován doplněním zeleného, bílé lemovaného pruhu. Předepsaný průměr vnějšího bílého kruhu byl 80 cm, v případě potřeby mohl být zmenšen na 75 cm, průměr červeného vnitřního kruhu měl být 50 cm. Zelený pruh o šířce 15 cm byl na trupu i na křídlech orientován odpředu dozadu, tedy ve směru letu. Znak v cyrilici připomínal písmena „O“ a „F“ (Φ), tedy zkratku vládnoucí strany (*Otčestven Front*), proto byl nazýván „OF“ znakem. Znaky byly umístěny na trupu a na dolní ploše křídel a byly doplněny úzkou vodorovnou trikolórou na směrovém kormidle včetně kýlovky. „OF“ znaky byly oficiálně zavedeny rozkazem velitele *Narodni Vzdušni Vojski* č. 474 ze 4. října 1945. Situace kolem zavedení těchto znaků je však poněkud nejasná, protože text rozkazu č. 474 zmiňuje i předchozí rozkaz č. 298 z 22. června 1945 a navíc „osobní rozkaz“ č. 90 z 21. září 1945, které se také týkají nového označování letadel.

### **k) Známé podoby bulharských Doganů – barevná schémata**

Vzhled bulharských letadel, zejména barevné doplňky, byl během války rozmanitý a často se měnil. Dá se však říci, že Avie B.534 v tomto směru i na poměry bulharského letectva zvláště vynikaly. Následující řada barevných schémat se snaží shrnout všechny fotograficky dokumentované podoby, ve kterých Avie v Bulharsku létaly, s výjimkou zobrazení zařazených v předchozích kapitolách.

Některá barevná schémata, často publikovaná v knihách, časopisech a na internetu, zde však nenajdete, neboť přes veškerou snahu se je nepodařilo fotograficky doložit, vyhledat v archivu, ani logicky odvodit. Jedná se o tato zbarvení, která podle názoru autora patří do říše bájí:

#### **1. Podoba s carskými znaky a s trupovými čísly**

Fotograficky nedoloženo, ondřejské kříže byly zavedeny dříve než trupová čísla.

#### **2. Zimní kamufláž (bílé nebo šedé skvrny) se žlutými identifikačními doplňky**

Na podzim 1944 se na Avích objevily bílé doplňky dříve, než šedé skvrny.

#### **3. Letouny odlišných verzí, tj. III. verze s kapkovitou kabinou, případně Bk.534**

Podle výrobních čísel mělo bulharské letectvo čtyřicet strojů IV. verze, třicet šest letadel V. verze a jeden letoun II. verze s kapkovitou kabinou. Jiné verze letounu Avia B.534 do Bulharska dodány nebyly.

#### 4. Světle modré nebo modrošedé spodní plochy

Většina letounů B.534 byla dodána v původní čs. kamufláži se stříbrnými spodními plochami. Pouze u Doganů palubních čísel 11, 21, 23, 35, 36, 74 a 76, které do Bulharska dorazily pravděpodobně s „četnickým“ celošedým nátěrem, mohla být při nanášení kamufláže v Bulharsku v roce 1940 čistě teoreticky použita jiná než stříbrná barva, pravděpodobnost je však téměř nulová – viz oddíl o dodávkách barev. V publikaci „Avia B.534“ (vydavatelství MBI, 1994) známého autora Jiřího Vraného je na straně 52 zmíněno použití světle šedomodré barvy (*holubí šed'*) na spodních plochách strojů vyráběných od srpna 1938, počínaje výrobním číslem 378. Tento údaj, převzatý mnoha dalšími publikacemi, nebyl nijak doložen (mimochodem, B.534.378 byla zalétána již v červnu 1938). Uvedenou otázku autor v letech 2012–2018 několikrát konzultoval s panem Vraným, který opakovaně uvedl, že v archivu českého ministerstva obrany v Praze na Invalidovně v devadesátých letech viděl dokument z roku 1938 objednávací u firmy Avia světle šedý nátěr spodních ploch **jednoho letounu pro zkušební účely**. Pan Vraný také upřesnil, že publikované datum zavedení šedých spodních ploch na vyráběných letounech i výrobní číslo prvního „šedého“ sériového stroje **pouze odhadl**. Stříbrný lesk spodních ploch na řadě fotografií bulharských Doganů a chybějící světle šedá

(i světle modrá) v dodávkách leteckých barev do Bulharska v letech 1940–1943 vede autora k odhadu, že světle šedá (šedomodrá) barva se na spodních plochách Doganů nevyskytovala. Výjimkou může být Dogan č. 47 v kamufláži obnovené v roce 1945, jak je uvedeno u jeho barevného schématu.

#### 5. Světlá (stříbrná/modrá/šedá) spodní plocha horního křídla

Kromě (snad) dvou strojů měly všechny bulharské Avie B.534 tuto část v khaki barvě horních ploch, případně v olivově zelené u ex-četnických strojů s kamufláží nanesenou až v Bulharsku. Možnou výjimkou mohou být (čistě teoreticky) dva výrobně nejstarší Dogany:

**B.534.118 (Dogan č. 61)**, vyrobená v roce 1936 se stříbrnou spodní plochou horního křídla, havarovala na podzim 1938 a při opravě v roce 1939 dostala nová křídla, podle standardu platného v době opravy pravděpodobně s khaki spodním povrchem horního křídla.

**B.534.206 (Dogan č. 1)** byla vyrobena přesně v období, kdy československé letectvo zavedlo khaki zbarvení spodní plochy horního křídla. I u tohoto stroje je však „stříbrné horní křídlo“ méně pravděpodobné.



### Schéma str. 114/1

Dogan č. 2 během služby ve 112.*Jato* na letišti Božurište od jara do srpna 1941 postupně dostal „plnou sadu“ žlutých identifikačních doplňků, viz foto 149 na str. 100. Letoun byl 23. srpna 1941 poškozen pozemním personálem a během následující opravy v dílnách v Karlovo dostaly jeho horní plochy olivově zelený nátěr. To je doloženo mj. novou pozicí registračního trojúhelníku, který je ve srovnání s dřívější fotografií stejného stroje (foto 15 na str. 10) nyní posunut dozadu. Okolo ondřejského kříže na trupu je nepravidelný tenký lem originální khaki barvy. Spodní plochy zůstaly s původním stříbrným nátěrem. Zelená barva nyní kryje i spodní část konce trupu, za ostruhovým kolečkem, které je fixováno vzpěrou. Konce křídel jsou žluté, stejně jako celé výstřelné kanály kulometů. „Šíp“ míří do středu výsostného znaku. Zub na spodní křivce „šipu“ nad podvozkovou nohou ukazuje, že spodní kryt motoru pochází z jiného letadla. Zobrazená B.534.235 nejprve sloužila u 2. stíhacího *Orljaku* v Karlovo (do června 1940), pak byla zařazena do 112.*Jato* v Božurište (do srpna 1941) a po opravě zůstala v 6. stíhacím pluku v Karlovo (do podzimu 1943). V roce 1944 se objevila u 2/2 bitevního *Orljaku* v Graf Ignatievo a od září do listopadu 1944 v jeho řadách z letiště Vraždebna útočila na ustupující německou armádu. Poslední akcí byla havárie v dubnu 1945 při cvičném letu v Plovdivu.

### Schéma str. 114/2

Dogan č. 4 vzhledem ke svému výrobnímu číslu 249 patřil původně k Avii IV. verze. V únoru 1939, ještě v Československu, byla na tento stroj během opravy v Kunovicích instalována kabina V. verze. Zobrazený vzhled letounu je doložen fotografií 121 na straně 90 a odpovídá 112.*Jato* v Božurište na podzim 1940. Obvyklá khaki/stříbrná kamufláž.

### Schéma str. 115/1

Propagandistický film „Carské manévry“ kromě jiného ukazuje poplach a start osmi Avii u 112.*Jato* v září 1941. V té době již letouny této jednotky nesly nejen žluté přídě a směrovky, ale i konce křídel a prstenec na trupu. Trupová čísla mělo jen několik letounů 112.*Jato*. Ke strojům bez čísla pravděpodobně patřil Dogan č. 4, stále v základní khaki kamufláži.

Viz fotografie 67 na straně 54.

### Schéma str. 115/2

Jednou z Avii doložených se žlutými prvky ještě v roce 1943 byl Dogan č. 6, opatřený žlutou přídě a celou směrovkou přes původní khaki/stříbrnou kamufláž, doplněnou palubními čísly ve stylu 6. stíhacího pluku na trupu a na dolních křídlech. Vzhled stroje je doložen fotografií nehody podporučíka Dimitara Atanasova Dimitrova ve Stíhací škole v Dolna Mitropolija 19. dubna 1943. Na kýlovce je zachován znak firmy Avia, což bylo v daném období již vzácné.

Viz fotografie 48 na straně 46.

### Schéma str. 115/3

Dalším strojem na fotografii řady letounů 112.*Jato* v Božurište na podzim 1940 byl Dogan č. 9. Obvyklá khaki/stříbrná kamufláž, aerodynamické kryty kol, palubní číslo na směrovce.

Viz fotografie 128 na straně 93.

### Schéma str. 116/1

V srpnu 1943, tři týdny po střetnutí s americkými Liberatory, odstartovalo od 2/6 *Orljaku* z Karlovo pět Avii B.534 k přeletu do Božurište k posílení 622.*Jato*. Mezi nimi i Dogan č. 11 pilotovaný podporučíkem Stefanem Marinopolskim od 652.*Jato*, který ale v Božurište při výběhu po přistání narazil do dvou cvičných Fw 44 Stieglitz (LZ-FOY a LZ-FOS) stojících na ploše. Zobrazený Dogan č. 11 krátce předtím, v červenci 1943, podstoupil v Karlovo pravidelnou technickou prohlídku a zřejmě i částečnou obnovu

nátěru. Horní plochy měl olivově zelené, spodní stříbrné s černými palubními čísly. Směrovka a příď se „šípem“ byly žluté. „Šíp“ mířil pod střed výsostného znaku a jeho přední hrany (nad a pod kulometry) nebyly zakřivené, ale rovné.

Viz fotografie 90 na straně 63.

### Schéma str. 116/2

Dogan č. 16 od 2/6 stíhacího *Orljaku*, Karlovo, 30. ledna 1943. Horní plochy letounu khaki, spodní stříbrné, žlutá směrovka a příď se šípem mířícím těsně pod střed ondřejského kříže. Kulometné žlabky žluté, panel výfuků v barvě zaslého kovu. Letoun pravděpodobně nese na spodním křídle černá palubní čísla, výsostný znak na trupu je umístěn více vzadu, než bylo obvyklé.

Viz fotografie 81 na straně 59.

### Schéma str. 117

Žluté přídě se na bulharských vojenských letadlech objevily počátkem roku 1941, žluté směrovky pak na začátku dubna 1941. Letouny 1. armádního leteckého pluku pak navíc v srpnu 1941 dostaly ještě žlutý prstenec na trupu a konce křídel. Některé z letounů 222.*Jato*, jako tento Dogan č. 19, měly „šíp“ tvořen téměř rovnými čarami, nikoli křivkou. Stroj má panel výfuků i zadní části kulometných výstřelných kanálů ponechány v barvě tmavého kovu.

Viz fotografie 30 na straně 24.

### Schéma str. 118/1

Letadla 222.*Jato* od srpna 1941 nesla „kompletní sadu“ žlutých doplňků. Mezi letouny bez trupového čísla a bez „šipu“ nejspíše patřil Dogan č. 20. Stroj má obvyklé khaki/stříbrné zbarvení, trupový výsostný znak je lehce natočený doprava. Pravděpodobně základna Božurište, srpen–září 1941.

Viz fotografie na straně 143.

### Schéma str. 118/2

Dogan č. 21 Stíhací školy na letišti v Dolna Mitropolija, duben–červenec 1942. Tato Avia B.534.359 v Československu původně létala v „četnickém“ šedém nátěru, proto již od začátku služby v Bulharsku dostala nový olivově zelený/stříbrný nátěr. Palubní číslo s tenkými číslicemi podle šablony 6. stíhacího pluku je na trupu a na spodním křídle. Neobvyklý tvar „šipu“ naznačuje, že letoun měl původně žlutou příď bez šipu à la 222.*Jato* a šíp s trupovým číslem byly doplněny dodatečně. Panel výfuků i kulometné kanály jsou nenatřené. Jedním z pilotů tohoto letadla ve Stíhací škole byl podporučík Petar Bočev.

Viz foto 182 na straně 140.

### Schéma str. 119/1

Dogan č. 23 od 1. armádního leteckého pluku (rovněž bývalý „četník“ výrobní číslo 373) v olivově zeleném a stříbrném zbarvení při výcviku na polním letišti na podzim 1941. Číslo i výsostný znak jsou silně oprýskané. Zobrazený stroj byl pak 13. března 1942 v Sofii zničen při smrtelné havárii podporučíka Atanase Alexandrova Popova.

Viz fotografie 144 a 145 na straně 98.

### Schéma str. 119/2

Dogan č. 24 s kompletními žlutými doplňky, včetně konců křídel a trupového prstence, v khaki/stříbrné kamufláži. „Šíp“ míří těsně pod střed výsostného znaku, panel výfuků je bez nátěru. Stroj patří 1. leteckému pluku v Sofii–Božurište, pravděpodobně 112.*Jato*. Podoba letounu je ze zimy 1941/1942. Na jiné existující fotografii z konce srpna 1942 již tato Avia s novým zeleným nátěrem žluté doplňky nemá, ale palubní číslo ano.

Vzhled je doložen fotografiemi č. 37 na straně 29 a č. 38 na straně 30.

### Schéma str. 120/1

Dogan č. 25 v khaki/stříbrném zbarvení s trikolórou na směrovce přetřenou na zeleno byl vyfotografován během pohotovosti v Božurište 8. dubna 1941, dva dny po německém útoku na Jugoslávii a Řecko. Teoreticky již měl v tento den mít směrovku žlutou... Letoun patřil 1. leteckému pluku (pravděpodobně 222.*Jato*), má žlutý „šíp“, kulometné kanály žluté, panel výfuků bez nátěru.

Viz fotografie 61 na straně 51.

### Schéma str. 120/2

Dogan č. 28 od 222.*Jato* v Božurište koncem léta 1941. Letoun má khaki/stříbrnou kamufláž s kompletními žlutými doplňky, „šíp“ míří mírně pod střed ondřejského kříže, jehož ramena mají nestejnou tloušťku. Chladič je neobvykle celý stříbrný, zřejmě po opravě.

Viz fotografie 75 na straně 57.

### Schéma str. 121/1

*Kandidat-podoficer* Conju Uzunov z 632.*Jato* poškodil tohoto Dogana č. 30 u města Stara Zagora 13. srpna 1942. Letoun měl nový nátěr – olivově zelené horní a boční plochy, na spodních plochách byl stříbrný lak. Tenké trupové číslo ve stylu 6. stíhacího pluku je pouze na trupu, nikoli na spodním křídle. Těleso chladiče zůstalo v původní barvě zašlé mosazi.

Viz fotografie 156 na straně 105.

### Schéma str. 121/2

Dogan č. 35 od 642.*Jato* se zúčastnil „letního výcvikového tábora“ jednotek 6. stíhacího pluku v olivově zelené kamufláži se stříbrnými spodními plochami. Podle fotografií se zdá, že tato B.534 nenesla čísla na dolní a spodní plocha horního křídla byla ponechána v původní středně šedé barvě Četnických leteckých hlídek. Přídě a směrovka, donedávna žluté, jsou pokryty světlejším odstínem zelené, možná barvou Herbig č. 33 „*Insignia Green*“, původně určenou na bulharskou trikolóru. Světle zelená byla na tomto letounu použita rovněž k opravám povrchu trupu a horního křídla. Trupové číslo má nestejně umístěné číslice. Během cvičení 14. srpna 1942 na polním letišti Daskal Atanasovo, když tato Avia stála odstavena na kraji startovací plochy, byla zničena nárazem startujícího Bf 109E č. 7.

Viz fotografie 77, 78 a 79 na straně 58.

### Schéma str. 122/1

O Doganu č. 39 alias B.534.416 je známo velmi málo a tato příložená fotografie patří mezi bulharskými Dogany k nejzáhadnějším. Služba letounu v *Vzdušni vojski* začala v březnu 1940 u 2. stíhacího *Orljaku* v Karlovo, odepsán byl 1. srpna 1944. Nekvalitní, avšak vzácný snímek ukazuje kabinu V. verze, žlutou přídě se „šípem“ a zelenou směrovku, což naznačuje, že fotografie byla pořízena od března do prvního týdne dubna 1941. Kamufláž pravděpodobně khaki/stříbrná, trupové číslo je neobvykle malé.

### Schéma str. 122/2

Avia B.534.420, neboli Dogan palubní číslo 41, byl vyfotografován bezprostředně po smontování na letišti Sofia-Božurište počátkem roku 1940, ještě bez instalovaných kulometů. Carský výsostný znak na trupu je neobvykle natočený, což spolu s chybějící trikolórou a znaky na křídlech opravňuje domněnku, že může jít o fotomontáž. Jisté to však není. Letoun nese khaki/stříbrnou kamufláž s bulharským registračním trojúhelníkem na kýlovce. Již 24. února 1940 byl stroj předán 2. stíhacímu *Orljaku* do Karlovo.

Viz fotografie 118 na straně 89.

### Schéma str. 123

S Doganem č. 41 lehce havaroval *Kandidat-oficer* Kuzman Pervanov Cvetanov 22. června 1945 při přistání na letišti Plovdiv. Letoun v olivově zelené/stříbrné kamufláži s již napůl smytými zimními skvrnami byl opatřen 0,5 m širokým bílým prstencem za kabinou. Na trupu i na horním křídle nesl pozdější ondřejské kříže menšího rozměru, jejichž pozice na křídle daleko od konců ale odpovídala původnímu umístění z roku 1940. Bílé konce křídel byly nepředpisově krátké, uvnitř registračního trojúhelníku zůstala světlejší khaki

barva. Spodní plochy byly špinavě stříbrné, včetně tělesa chladiče, spodní část konce trupu, původně stříbrná, byla přetřena zelenou barvou. V době havárie již Dogany nepatřily do 2/2 *Orljaku*, ale do cvičného „*Dogan Jato*“ v 2. leteckém pluku. Po uvedené havárii již letoun nebyl opraven a byl odepsán 28. prosince 1945.

Viz fotografie 101 na straně 80 a fotografie 171 na straně 111, které obě zachycují zmíněnou nehodu.

### Schéma str. 124/1

Šest Doganů z 332. stíhacího *Jato* se v září 1941 zúčastnilo velkých manévřů v blízkosti turecké hranice. Byly zařazeny do dočasně vytvořeného „3. manévrového *Orljaku*“ podporujícího 3. armádu. Zobrazený Dogan č. 44 v té době také patřil do 332.*Jato* a zúčastnil se manévřů. Protože 3. armáda přestavovala „nepřítele“, výsostné znaky na letadlech 3. manévrového *Orljaku* byly od 12. září 1941 změněny zatřením ondřejských křížů bílou barvou. Letoun měl obvyklou khaki/stříbrnou kamufláž, žlutou směrovku a přídě se „šípem“ mířícím nepatrně pod střed výsostného znaku. Rovněž kulometné žlabky a výfukové panely byly žluté. Na kýlovce byl zachován znak Avie a černé výrobní číslo 425, pozůstatek po evidenci stroje v Německu. Letouny 332.*Jato* v té době ještě měly namontované kryty kol, jako poslední v bulharském letectvu.

Viz fotografie 73 a 74 na straně 57.

### Schéma str. 124/2

Tentýž Dogan č. 44 s předepsanými výsostnými znaky je příkladem obvyklého vzhledu Avii 332.*Jato* na letišti Jambol od dubna 1941 do března 1942.

### Schéma str. 125

Dogan č. 44 patřil v roce 1941 k 332.*Jato* 3. armádního leteckého pluku v Jambol. V březnu 1942 bylo *Jato* včleněno do 6. stíhacího pluku, přemístěno do Karlovo a přečíslováno na 632.*Jato*. Se zobrazeným letounem zde 15. června 1942 bezprostředně po startu havaroval *Kandidat-oficer* Michail Todorov Uzunov. Letoun měl stále stejné khaki/stříbrné zbarvení se žlutými doplňky, které si přinesl z Jambol. V Karlovo dostal na trup bílé palubní číslo a vzpěru ostruhového kolečka, „bačkory“ byly demontovány. Výsostné znaky na horním křídle byly o něco menší než obvykle a byly poměrně daleko od konců křídla. Letoun stále nese na kýlovce výrobní číslo 425, nanesené v roce 1939.

Viz fotografie 134 na straně 96 a fotografie 189 na straně 151.

### Schéma str. 126

Dvojice fotografií zachycuje lehkou nehodu Dogana č. 47, který po přistání na základně Plovdiv 11. června 1945 skončil na nose. Pilot *Kandidat-oficer* Niko Dojčev Grozev po dosednutí neudržel letoun v přímém směru, což byla častá chyba nezkušených pilotů. V polovině roku 1945 několik zbývajících Avii B.534 v „*Dogan Jato*“ ještě sloužilo k pokračovacímu výcviku. Na letounu zůstaly „zimní“ světle šedé skvrny na všech olivově zelených plochách, včetně spodní strany horního křídla. Ondřejské kříže na trupu a na horním křídle jsou pozdější, menšího rozměru. Zbarvení této Avie B.534.429 se však lišilo od ostatních „skvrnitých“ Doganů. Letoun má světle zbarvený spodek přídě a hranice mezi světlou barvou spodních ploch a zeleně skvrnitými boky vzadu na trupu vede výše než na jiných strojích. Bílé konce křídel jsou znát pouze na horním křídle – na spodním křídle chybí, ačkoli byly na podzim 1944 předepsány. To vše naznačuje, že Dogan č. 47 během poslední opravy v roce 1945 dostal nový nátěr spodních ploch (včetně chladiče), který mohl být stříbrný nebo světle modrý. Stroj má novou vrtuli ještě s emblémem výrobce. **Toto je poslední zatím doložená podoba bulharského Dogana.**

Viz fotografie 172 na straně 111 a fotografie 102 na straně 81.

### Schéma str. 127/1

Podporučík Nedelčo Bončev (třetí zleva na snímku 166 na straně 108) z 622.*Jato* byl vyfotografován se svými spolubojovníky před touto Avii v roce 1943 na jednom ze dvou sofijských letišť (v dubnu 1943 se 622.*Jato* přesunulo z Vraždebna do Božurište). Z Avii B.534, jejichž trupové číslo končilo devítkou („x9“), měly kabinu V. verze pouze Dogany č. 39, 49 a 59. Z této trojice je Dogan č. 49

doložen na letišti Božurište 27. července 1943. Letoun se pravděpodobně 1. srpna 1943 zúčastnil dvou vzletů do akce proti Liberátorům bombardujícím Ploesti, piloti 622.*Jato* ale nepříteli nenašli. Stroj v té době nesl olivově zelenou/stříbrnou kamufláž se žlutou přídí a směrovkou. Trupový výsostný znak, pootočený mírně vpravo, má tenký lem původní světlejší khaki barvy.

#### Schéma str. 127/2

Dogan č. 50 ze 442.*Jato* do července 1941 nesl khaki/stříbrnou kamufláž se žlutou směrovkou, žlutou přídí se „šípem“ a tlusté trupové číslo doplněné na jaře 1941 v Sofii. Když bylo v srpnu 1941 442.*Jato* určeno k hlídkování u rumunské hranice a nad pobřežím, žluté doplňky byly změněny podle „konvojového“ rozkazu. Žlutá příď i směrovka byly přetřeny olivově zelenou barvou, přičemž žlutý „šíp“ zůstal zachován. Navíc byly doplněny žluté konce křídel a prstenek na trupu. Na spodní části příde byla obnovena stříbrná barva, ale s odlišnou hranicí zelené a stříbrné než u původního čs. zbarvení. Od října 1941 stroj z letiště Novgradec létal mj. na protiponorkové hlídky nad Černým mořem, kdy nosil pod každým křídlem jednu 20kg bombu, měl proto namontovány odlišné závěsníky. V březnu 1942 bylo 442.*Jato* zařazeno do 6. stíhacího pluku, přemístěno na základnu Karlovo a přechíslováno na 642.*Jato*. Kandidát-podoficer Stefan Dimitrov Petrov od této jednotky pak s touto Avii B.534.433 lehce havaroval 20. dubna 1942 na letišti Marino pole (Karlovo).

Viz fotografie 146 na straně 99 a fotografie 147 na str. 100. Na snímcích z ortochromatického filmu se žluté doplňky jeví jako tmavé.

#### Schéma str. 128

B.534.437 od 612.*Jato*, letiště Sofia-Božurište, leden 1943. Khaki/stříbrné kamuflážní schéma, žlutá příď se „šípem“ a žlutá směrovka jdou na fotografii 42 na straně 33 rozeznat jen těžko – jeví se tmavě. Zachované logo Avie na kýlovce dokládá původní khaki barvu. V létě 1943 zůstával tento Dogan č. 53 stále u 612.stíhacího *Jato*, v dubnu 1943 přemístěného na druhé sofijské letiště Vraždebna. Odtud celá jednotka, vedená poručíkem Marinem Petrovem, vzlétla 1. srpna 1943 do boje s americkými Liberatory. Zobrazený letoun se velmi pravděpodobně akce také zúčastnil. V létě 1944 pak stroj bojoval v tzv. „Korpusno *Jato*“ z letiště Niš proti jugoslávským partyzánům a nakonec byl v září 1944 zničen jednotkami Wehrmachtu v leteckých dílnách ve Skopje. Části palubního čísla 53 (jako x3 a 5x) na spodním křídle jsou viditelné na dvou fotografiích letounu z jara 1942.

Viz snímky 40 a 41 na straně 31.

#### Schéma str. 129/1

Poslední Dogan z první dávky dodané do Bulharska v říjnu 1939 obdržel palubní číslo 60. Zároveň tato Avia B.534.445 byla poslední z „klasických“ čtyřkulometných strojů, resp. měla nejvyšší výrobní číslo ze všech B.534. Dogan č. 60 na podzim 1941 létal u 442.*Jato* a účastil se hlídkování nad Černým mořem. Na jaře 1942 byl umístěn v Karlovo u 642.*Jato*, což dokládá fotografie 181 na straně 139, na které jsou před tímto strojem zachyceni piloti bratři Pavlovové. Předchozí „pobřežní“ zbarvení bylo nejprve shodné s Doganem č. 50; tj. khaki/stříbrná kamufláž, žlutý prstenek na trupu a konce křídel, zatímco příď a směrovka byly přetřeny zelenou barvou. V zimě 1941/1942 ale Dogan č. 60 během opravy dostal nový olivově zelený nátěr trupu a směrovky. Křídla a jejich vzpěry ale zůstaly v původním khaki zbarvení se žlutými konci křídel. Trupové číslo 60 bylo obnoveno ve stylu původních tlustých číslic, pocházejících z krátkého působení 442.*Jato* u 1. armádního leteckého pluku v Sofii na jaře 1941.

#### Schéma str. 129/2

B.534.118, jediná bulharská Avia II. verze, byla vyrobena v roce 1936 s otevřenou kabinou. Kapkovitý kryt kabiny byl namontován během opravy v dílnách Avia Kunovice v červnu 1939, kdy letoun dostal i nová křídla. Stroj byl do Bulharska dodán v květnu 1940, obdržel palubní číslo 61 a byl zařazen k 672.*Jato* v Karlovo. V khaki/stříbrné kamufláži se zúčastnil obsazení Jižní Dobrudže v září-říjnu 1940, kdy operoval z polního letiště Buchovci u Šumenu.

V seznamu dílů objednaných Bulharskem je i náhradní dřevěná vrtule pro B.534, proto lze předpokládat její instalaci na tomto Doganu. Khaki/stříbrná kamufláž, tmavě zelené plátěné bandáže na dřevěné vrtuli. Na trupu u kormidel zůstala zachována technická popiska na bílém podkladu.

Viz fotografie 57 na straně 49.

#### Schéma str. 130/1

Dogan č. 63 patřil ve druhé polovině roku 1941 k 222.*Jato* umístěnému v Božurište. Nesl khaki/stříbrnou kamufláž se žlutou směrovkou a žlutou přídí bez „šípu“, která se vyskytovala na více letounech 222.*Jato*. Zadní části kulometných žlabů a panel výfuků byly bez nátěru, v barvě tmavého kovu. Pozdější „srpnové“ žluté doplňky, tj. konce křídel a prstenek na trupu, měly obvyklý tvar.

Viz fotografie 75 na straně 57.

#### Schéma str. 130/2

V roce 1942 již Dogan č. 63 patřil jiné jednotce. Poručík Christo Pazvantov, velitel *Krilo* v 632.*Jato* tuto Avii lehce poškodil 11. září 1942 při přistání v Karlovo po cvičném letu na trase Karlovo-Asenovgrad a zpět. Letoun stále nesl plnou sadu žlutých doplňků přes khaki/stříbrný nátěr, příď zůstávala bez „šípu“, těleso chladiče v barvě mosazi. Horní kryt motoru, doplněný z náhradních dílů, byl nyní v barvě khaki a k ostruhovému kolečku byla doplněna fixační vzpěra.

Viz fotografie 153 a 154 na straně 104.

#### Schéma str. 130/3

Avia palubní číslo 64 patřila k Doganům 222.*Jato* převelenému v březnu 1941 k posílení ochrany Sofie před očekávanými jugoslávskými odvetnými nálety v nadcházejícím konfliktu. Letoun nesl obvyklou khaki/stříbrnou kamufláž se žlutou přídí doplněnou počátkem roku 1941, s olivově zelenou směrovkou, jejíž trikolóra byla zatřena koncem března a tlustým trupovým číslem ze stejného období. Ačkoli rozkaz příkazující doplnění žlutých směrvek na letouny byl vydán 4. dubna 1941, vzhled tohoto stroje včetně zelené směrovky je doložen fotografií z 8. dubna – pozemní personál nejspíš nedokázal natřít směrovky všech letadel včas.

Viz fotografie 61 na straně 51.

#### Schéma str. 131

Dogan č. 67, výrobní číslo 308, v létě 1941 patřil 672.*Jato* na základně Karlovo. Jako většina strojů 6. stíhacího pluku měl přes khaki/stříbrný nátěr žlutou příď se „šípem“ mířícím pod střed ondřejského kříže a žlutou směrovkou. Trupové číslo mělo tenké číslice, stejné číslice byly zespu i na dolním křídle. Stejně jako ostatní letouny od začátku sloužící v 6. stíhacím pluku ani Dogan č. 67 nikdy nenesl žluté konce křídel ani trupový prstenek. Méně obvyklá byla směrovka, žlutá i se „zubem“ aerodynamického vyvážení, a žlutě natřený panel výfuků. Zadní části výstřelných kanálů pro kulometry zůstaly v barvě tmavého kovu. Na kýlovce byl zachován emblém firmy Avia.

Viz fotografie 66 na straně 54.

#### Schéma str. 132

Dogan č. 70 (B.534.355) v dubnu 1942 stále ještě nesl původní khaki/stříbrnou kamufláž se žlutou přídí a celou směrovkou. Prodělané opravy se však na jeho vzhledu dost podepsaly: levé boční kryty motoru s výstřelnými kanály byly olivově zelené, stejně jako části vrchní i spodní strany levé poloviny horního křídla, horní kryt motoru byl naopak khaki. Výsostný znak na pravém dolním křídle byl umístěn nesymetricky a chyběl mu bílý podklad, na spodních plochách byly četné skvrny. Tak tento letoun – zařazený k 662.*Jato* v Karlovo – vypadal při nehodě 13. dubna 1942, kdy jeho pilotem byl *Zamestnik-oficer* Toni Enev Tonev. V září 1944 je pak tento Dogan doložen u 2/2 bitevního *Orljaku*, tehdy již pravděpodobně měl nový olivově zelený nátěr bez žlutých doplňků a bez trupového čísla.

Viz fotografie 163 a 164 na straně 107 a fotografie 165 na straně 108.

### Schéma str. 133/1

Avia B.534.377, palubní číslo 71, byla typickou ukázkou dočasného vzhledu Doganů 2/6 stíhacího *Orljaku*. Kandidát-podoficer Georgi Nikolov Atanasov havaroval s tímto strojem na domovské základně Karlovo 29. května 1942. Dogan č. 71 měl v té době nový olivově zelený nátěr bez žlutých doplňků, jen s obnovenými znaky, trupovým číslem a registračním trojúhelníkem. Spodní plochy zůstaly stříbrné, mosazný chladič byl bez nátěru. Letoun byl původně v červnu 1938 vyroben jako IV. verze, v listopadu 1939 byl opravován ve firmě Avia. Fotografie z jara 1942 již ukazuje kabinu V. verze, která byla pravděpodobně instalována během opravy v roce 1939. Jiné možné vysvětlení odlišné kabiny je další oprava v Bulharsku, neboť jeden z archivních záznamů zmiňuje nehodu („katastrofu“) Dogana č. 71 v červenci 1940 na letišti Kazanlak.

Viz fotografie 162 na straně 106.

### Schéma str. 133/2

Historie Avie s palubním číslem 73 v Bulharsku zůstává z větší části záhadou. Do služby vstoupila v poslední skupině pěti Doganů (č. 73–77) v září 1940, údajně u 1. armádního leteckého pluku, ale již v lednu 1941 je uváděna „v opravě“, pravděpodobně v *DSF* Božurište. Snímky pořízené později v Karlovo ukazují tento letoun s olétanými křídly původní khaki barvy, s oprýskanými výsostnými znaky a žlutými konci křídla, což naznačuje předchozí zařazení stroje u 112. nebo 222. *Jato* v Sofii v létě 1941. Naproti tomu celý trup včetně kormidel má nový olivově zelený nátěr bez žlutých doplňků, s obnovenými výsostnými znaky a tenkým palubním číslem – to vše ukazuje na pozdější opravu trupu u 6. stíhacího pluku v Karlovo. Letoun byl odepsán v červnu 1944.

Viz fotografie 87 a 88 na straně 62.

### Schéma str. 134

Na podzim 1941 byl na letišti Božurište natočen filmový šot zachycující poplach a start osmi Avii 112. *Jato*. V té době už na všech letounech této jednotky byly doplněny žluté konce křídel a prsteneček na trupu. Dogany č. 74 a 76 jako bývalé „četnické“ B.534 byly na rozdíl od ostatních strojů jednotky olivově zelené. Německý stříbrný lak jejich spodních ploch se odstínem mírně lišil od obdobné československé barvy a byl aplikován i na mosazné těleso chladiče. Zobrazený Dogan č. 74 měl na spodní části žluté přídě zachován úzký stříbrný pruh, vrtulové listy byly černé jen ze zadní strany.

Viz fotografie 142 a 143 na straně 98.

### Schéma str. 135/1

Dogan č. 75 byl zařazen do bulharského letectva v září 1940 a krátce poté byl vyfotografován na základně Božurište (viz fotografie 128 na straně 93). Letoun sloužil u 112. stíhacího *Jato* a létal v původní československé kamufláži z khaki a stříbrné barvy. Vrtule byla stříbrná s černou zadní stranou listů, těleso chladiče bylo natřené stříbrnou barvou, nejspíš jako důsledek opravy v Bulharsku, neboť stroj byl původně dodán s nefunkčním motorem na náhradní díly.

### Schéma str. 135/2

Bulharské hlavní město Sofia bylo v létě 1941 chráněno 112. a 222. stíhacím *Jato* od 1. armádního leteckého pluku operujícího z letiště Božurište. Avia B.534.394 (Dogan č. 75) pravděpodobně na podzim 1941 sloužila jako osobní letoun velitele 112. *Jato* poručíka Ljubena Krsteva Šoroplova. Letoun byl přes khaki/stříbrnou kamufláž opatřen „plnou sadou“ žlutých identifikačních doplňků, žluté byly i celé výstřelné kanály kulometů, „šíp“ mířil přesně na střed ondřejského kříže. Zvláštností tohoto stroje byla žlutě natřená výškovka, což pravděpodobně označovalo letoun velitele *Jato*.

Viz fotografie 138 na straně 97.

### Schéma str. 136/1

B.534.409, která původně létala jako OK-PCZ u československých Četnických leteckých hlídek, zahájila službu u *Vzdušni vojski* jako Dogan č. 76 v září 1940 u 112. *Jato* v Božurište s novým olivově zeleným nátěrem horních ploch a stříbrným zbarvením spodku trupu a dolního křídla. Stříbrný byl i chladič, v bílém poli trikolóry bylo vepsáno černé palubní číslo podle předválečné praxe.

Viz fotografie 128 na straně 93.

### Schéma str. 136/2

Na bulharských stíhacích letounech se objevily žluté přídě někdy mezi lednem a počátkem března 1941. Dogan č. 76 měl počátkem jara 1941 kromě žluté přídě se „šípem“ mířícím na střed výsostného znaku i tlusté trupové číslo. Kulometné žlaby byly rovněž natřeny žlutě, panel s výfuky nikoli. Na známém snímku č. 130 na straně 94 má stroj příď zakrytou látkovým obalem. V zobrazené podobě letoun v březnu 1941 patřil ke 112. *Jato* na základně Sofia-Božurište.

### Schéma str. 137/1

Dogan č. 76 od 112. *Jato* během „carských manévru“ v září 1941 stále nesl kamufláž z olivově zelené a stříbrné barvy, ale jeho žluté doplňky byly od jara 1941 postupně rozšířeny – nejprve o žlutou směrovku a koncem léta ještě o žluté konce křídel a prsteneček na trupu.

Další informace o manévrech jsou na straně 57.

### Schéma str. 137/2

Palubní číslo Dogana č. 77 bylo nejvyšší ze všech letounů tohoto typu v Bulharsku. Letoun, zachycený na známé fotografii řady Doganů 672. *Jato* v Karlovo v období srpen–říjen 1941, měl obvyklé khaki/stříbrné kamuflážní schéma se žlutými doplňky. Zadní části kulometných kanálů a panel výfuků zůstaly v barvě kovu, „šíp“ mířil pod střed výsostného znaku, na vrtuli bylo logo výrobce – firmy Letov. Stroj má patrně z opravy nová křídla, neboť z předchozí služby u 1. leteckého pluku v Sofii nese žlutý prsteneček na trupu, ale křídla nemají žluté konce.

Viz fotografie 135 na straně 96.

## Avie B.534 z pohledu bulharských pilotů

**Petar Kirov Petrov, pilot B.534 v 222.Jato (1940–1942)**

**a v 622.Jato (1942–1943):**

*Myslím že Dogany hrály velkou roli v rozvoji bulharského letectva, protože vyplnily prázdné místo. Když skončila platnost smlouvy z Neuilly (zákaz bulharského letectva a další omezení, pozn. aut.), Bulharsko nemělo žádné letectvo, zejména chyběla stíhací letadla. Přestože Dogany byly v době, kdy k nám přišly, již zastaralé, získaly si důvěru našich pilotů. Byl to obratný dvouplošník, který sám nikdy nespadol do vývrtky, a když do ní byl násilně uveden, snadno z ní vyšel. Byl to povedený stroj se spolehlivým motorem, a na svou dobu – 30. léta – měl i dobrou výzbroj čtyř kulometů. Měl dokonce rádio, ale nám k jeho využití chybělo odpovídající pozemní vybavení. Měl ale malou rychlost, jak jsme zjistili při prvních střetnutích s nepřitelem.*

**Ivan Atanasov z 662.Jato, pilot B.534 a později Bf 109G, bulharské eso:**

*České Dogany byly dvouplošníky smíšené konstrukce s kovovou vrtulí (ve skutečnosti měly celokovovou kostru potaženou plátnem, pozn. autora). Byly vyzbrojeny čtyřmi kulometry malé ráže. Letoun měl poměrně krátký trup a vysoký podvozek – při přistání musel být pilot velmi pozorný, aby zabránil převrácení letounu přes příď. V takovém případě, pokud pilot předem nevyplnul zapalování, byla zničena vrtule. V posledních letech války tato letadla byla jednoduše směšná, dílem malou rychlostí a dílem slabou výzbrojí. (...)*

**Kapitán Stojan Iliev Stojanov, velitel 682.Jato, pilot Bf 109E a Bf 109G, známé bulharské eso:**

*Letadla Dogan ... měla malou rychlost a slabou výzbroj – kulometry puškové ráže. V soudobé válce (1941–1945, pozn. aut.) byla již zastaralá a těžko mohla bojovat proti moderním, těžce vyzbrojeným a pancéřovaným americkým bombardérům. Dogany koupili vlivní vojenští dodavatelé, kteří se vrátili z Protektorátu Čechy a Morava každý s malým osobním vozem Škoda... Na jejich duších zůstává hřích.\**

**Svetoslav Gerov, pilot B.534 v „Korpusno Jato“, později údajně v 2/2 bitevním Orljaku:**

*Dogan bylo dobré letadlo, velmi obratné, dobře plachtilo. Se zastaveným motorem ztrácelo výšku jen pomalu. Jednou jsem kvůli poruše motoru musel nouzově přistát u města Kjúprijia. Terén byl ale hornatý a zahalený mlhou, nebylo tu místo pro přistání. Dlouhou dobu jsem se plazil nad vrcholky stromů, motor střílel jako z kulometu. Přelétl jsem řeku a viděl jsem německé vojáky, jak se rozprchlí ze svého bivaku, někteří utekli do křoví, jiní skočili do řeky. Panika! Jak se ukázalo, byli to vojáci z Vlasovy armády, kteří si mysleli, že na ně střílím z kulometů. Plácl jsem sebou na jednu louku, letoun se převrátil... Jen díky dobrým vlastnostem letadla jsem se tenkrát zachránil.*

**Major Ivan Dimov Popov, zkušební pilot leteckých dílen v Karlovo:**

*Než jsme získali Messerschmitty 109, Dogan bylo naše nejmodernější letadlo. Jednou jsem měl za úkol vyzkoušet práci motoru ve velké výšce nad 5 000 metrů, ale neměl jsem kyslíkovou masku. Po dosažení 5 000*

*metrů motor začal ztrácet výkon, ale zvýšil jsem ho otevřením klapky dodatečného plnění vzduchu do válců. Stoupal jsem dál, i když pomaleji. Po dosažení výšky 6 000 metrů jsem přestal slyšet. V 7 000 metrech jsem těžce dýchal a zmodraly mi špičky prstů. Ve výšce 7 700 metrů jsem přestával vidět, všechno bylo rozmazané. Rychle jsem mrkal ve snaze něco vidět, ale nepomohlo to. Bylo nutné ukončit akci. Jedním pohybem jsem vvedl letoun do klesání, které jsem ukončil v 1 000 metrech a přešel do horizontálního letu. Po krátké době se mi ostrý zrak i sluch vrátily. Jindy jsem měl vyzkoušet odolnost podvozku Dogana. Bylo třeba během přistání ztratit rychlost půl metru nad zemí a nechat letoun dopadnout z této výšky. Pokud by letoun tuto zkoušku vydržel, měl jsem opakovat pokus z výšky jednoho metru a pak z ještě větších výšek, dokud se podvozek nerozloží. Provedl jsem tak asi deset přistání, ale nebyl jsem schopen rozbít podvozek – letoun vydržel všechno.\*\**

**Cvjatko Kolev, velitel „Bojno Jato“ a 2/2 bitevního Orljaku v roce 1944:**

*Stíhací letoun Avia B.534 se v obecném smyslu podobal ruskému I-15. Byl to lehký, vhodný stroj, ale měl i slušnou palebnou sílu. Létalo se s ním tak snadno, jako se řídí automobil. Dogany dovolovaly bezpečný let v délce 1 hodiny 40 minut, ale já jsem s ním létal i 2 hodiny 10 minut...*

**Dimitar Pečev, údajně velitel Jato v 2/2 bitevním Orljaku v září 1944:**

*Létal jsem na 53 typech letadel (včetně poválečných, pozn. aut.), mezi nimi na Doganu, se kterým jsem bojoval proti Němcům. Byl to starý stíhací stroj našeho letectva – dvouplošník zdařilé konstrukce se silným motorem. Měl dobré aerodynamické vlastnosti, rychle nabíral výšku, mohl strmě stoupat. Byl velmi obratný a umožňoval strmé piké, což dovolilo napadat pozemní cíle téměř svisle. V horizontálním letu jsme s ním běžně létali přes 300 km v hodině. S počátkem aktivních leteckých bojů v roce 1943 bylo jasné, že jeho rychlost nestačí pro roli stíhacího letounu a tak byly převedeny k 2. bitevnímu pluku. Tam jimi byl vyzbrojen nově zformovaný 2. Orljak pluku. Během Vlastenecké války jsme tato letadla využívali jako průzkumná a lehká bitevní.*

V názorech pilotů lze zákonitě najít dva trendy – letci bojující v bitevních jednotkách jsou s Avii spokojeni a chválí dobré letové vlastnosti, zatímco jejich kolegové stíhači, kteří později létali na Messerschmittech Bf 109G poukazují na zcela nedostatečné výkony Avie B.534 pro roli stíhacího letadla. Nikdo z nich přitom neuvádí největší přínos Doganů pro bulharské letectvo – bojový výcvik. Prakticky každý z bulharských stíhacích pilotů v letech 1940–1943 odlétal v bojových jednotkách desítky či stovky hodin na těchto starých dvouplošnicích. To zahrnovalo nácik leteckých soubojů, let ve formaci, střelbu, bombardování a akce z polních letišť během manévřů. Od roku 1943 bulharští piloti uplatnili všechny tyto zkušenosti na moderních typech Messerschmitt Bf 109G a Dewoitine D.520 v bojích.

\* Generál Stojanov učinil toto prohlášení koncem 90. let, když překročil osmdesátku. V době nákupu ex-československých letadel mu bylo 25 let a byl řadovým stíhacím pilotem. Obchod nebyl uzavřen v Protektorátu s nějakou českou firmou, ale v Německu s obchodní skupinou „Wirtschaftsgruppe Luftfabriindustrie“. Nový automobil Škoda si ale z Protektorátu přivezl bulharský zkušební pilot kapitán Poggančev, který se na podzim 1940 v Praze podílel na zkouškách a výběru jednoplošníků Avia B.135 (Av 135) pro bulharské letectvo. Firmu Avia vlastnil koncern Škoda...

\*\* Podle paměti Asena Kovačeva. Čtené fotografie Doganů s poškozeným podvozkem dokazují, že mnoho řadových pilotů bylo v těchto experimentech „úspěšnější“ než major Popov, pozn. aut.

## MEDAILON PILOTA: Dimitar Spisarevski – neznámější bulharský stíhací pilot

Z bulharských stíhacích pilotů z období II. světové války je patrně neznámější poručík Dimitar Spisarevski. Pro bulharskou historiíkou a leteckou veřejnost je nezpochybnitelným „prvním hrdinou“, přestože slavným a známým se stal vlastně až způsobem, jakým zemřel. Je třeba uvést, že Bulharsko mělo stíhací piloty lepší, zkušenější, rozumnější a s více zásluhami či bojovými úspěchy. Spisarevski se ale pro Bulhary stal jakýmsi mediálním symbolem ztělesňujícím nejlepší vlastnosti bulharského vojáka – statečnost, vytrvalost, neústupnost a sebeobětování, pokud je to potřeba.

Dimitar Svetozarov Spisarevski se narodil 20. června 1916 ve městě Dobrič. V roce 1931 vstoupil do vojenské školy jako kadet („juncker“), což byl začátek jeho kariéry profesionálního vojáka. V důstojnické a později v pilotní škole se střídala období uznání jeho vynikajících schopností a výsledků s problémy způsobenými jeho hrdostí, smyslem pro spravedlnost a touhou po svobodě jednání. Mladý juncker (kadet) Spisarevski měl časté problémy s nadřízenými (konflikt o zabavené rádio), na jeden rok byl dokonce převelen k pěšímu praporu, ale nakonec přece jen kadetku dokončil. Na rozdíl od jeho nadřízených, jeho spolužáci ho milovali.

Po ukončení základního leteckého výcviku byl spolu s dalšími piloty vyslán do letecké školy ve Werneuchen v Německu, kde v roce 1938, v tehdejší hodnosti *portupej-junker* absolvoval speciální stíhací výcvik na letounech Arado 68. I zde se mu nevyhnul konflikt s německým instruktorem, jehož nesmyslný rozkaz k letu v postupující mlze způsobil smrt jiných dvou bulharských pilotů, kteří se srazili. Po návratu z Německa koncem roku 1939 byl povýšen na podporučíka a zařazen jako velitel *Krilo* (trojice) v tehdejším 232.*Jato* v 2. stíhacím *Orljaku* v Karlovo, kde počátkem března 1940 dokončil pokračovací kurz a zároveň přeškolení na nově dodané Avie B.534.

Hlavní činností stíhacího *Orljaku* na jaře 1940 bylo přelétávání nově sestavených Avii B.534 z dílen v sofijském Božurište na základnu Karlovo, a přeškolení pilotů na tyto nové letouny. 15. dubna 1940 při jednom z takových přeletů se s celou svou trojicí Doganů přičítal nad letištní plochu základny v Karlovo maximální rychlostí ve výšce pouhých deseti metrů a teprve po tomto průletu přistál. Velitel *Orljaku* major Krsto Georgiev však pro podobné bravury neměl pochopení a podporučík Spisarevski byl potrestán 15 dny zákazu létání a na stejnou dobu byl zbaven velení svého *Krilo*. (archív DVIA fond 1063, svazek 1, archivní jednotka 1, str. 71). Od 26. května 1940 se v řadách 232.stíhacího *Jato* zúčastnil výcvikového tábora, v podstatě cvičení, v rámci 3. smíšeného armádního *Orljaku*. Brzy nato následovala velká reorganizace bulharského letectva, piloti byli většinou přesunuti do nově vzniklých jednotek. Spisarevski byl 18. června zařazen do 332.stíhacího *Jato* na letišti Okop u Plovdivu, ale již v červenci 1940 byl převelen k 222.stíhacímu *Jato* 2. armádního leteckého pluku, které působil nejprve na provizorním letišti Kalojanovo u Plovdivu a od srpna 1940 na nově dokončené základně Graf Ignatievo.

Takto popisuje službu pod jeho velením *feldvebel-školník* Petar Kirov Petrov, který byl pilotem Spisarevského *Krilo*: „Bylo léto 1940, když poprvé přišel k naší jednotce – vysoký, upravený, se světlou pletí a výraznou tváří. Byl to pilot s obromnou touhou létat, bujný na zemi i ve vzduchu. Cvičné lety s ním vždy byly na plný plyn, úplně jako při skutečném boji, často na hranici rizika.“

Na jeho kolegialitu k ostatním pilotům a sebevědomou hrdost vůči nadřízeným vzpomínal v tomto období jeho přítel Ivan Atanasov, další pilot 222.*Jato*:

*V červenci 1940 ... jsem letěl na zkušební let s jedním Doganem a nevím už proč, přepnul jsem kohout přívodu paliva na rezervní*

*nádrž. Pak si do kabiny sedl Spisarevski, přidal plyn a po krátkém startu se odlepil od země. Zvedl se ale jen do výše deseti metrů a motor zhasnul. V naprostém tichu jsem pozoroval, jak letoun zabočil vlevo a prudce klesl k zemi. Podvozek se silným nárazem odlomil, letadlo dosedlo na břicho, setrvačností se převrátilo na vrtuli a zůstalo tak – se zdviženým ocasem. Viděl jsem, jak Dimitar vylezl z kabiny a zapálil si cigaretu. Bez dechu jsem k němu doběhl a on mi řekl „Ej, bláznivý Makedonče, ty bys mě dorazil!“ Cobyhň přepnutý kohout pak vrátil do správné polohy a přikázal mi, abych o tom mlčel. Při vyšetřování nobody pak před komisí uvedl: „Ano, poškodil jsem podvozek, protože jsem letěl. Vám se to stát nemůže, protože vy nelétáte!“ Letoun byl opraven za tři dny.*

17. září 1940 Bulharsko oslavovalo vrácení starého území – Jižní Dobrudže – Rumunskem. Petar Petrov opět vzpomínal:

*Drželi jsme hotovost ve dvojici – já a Nikola Bonev, a najednou vidím, jak od nádraží přichází zadýchaný „Spaič“ (Spisarevského přezdívkou, pozn. aut.). „Připravte ještě jednoho Dogana,“ přikázal mechanikům, „poletíme ve trojici!“ Vyletěli jsme nad Plovdiv, kde teprve začal s cirkusem! Akrobatické figury, útoky, průlety nízkou mezi kopci. A my jsme letěli za ním. Dole se seběhli lidé a dívali se na nás, a já jsem pořád nevěděl, proč náš velitel provádí takovou akrobacii nad městem? Dozvěděl jsem se to až po přistání – „Spaič“ se radostně zasmál a prozradil „tajemství“: „Dnes, bráško, je osvobozen můj rodný kraj! Dobrič je opět bulharský! Dneska všechno platím!“ A odvedl nás do vesnické krémy, která se jmenovala „Letec“... Následující den si ho zavolal velitel pluku plukovník Sapunov, potrestal ho jedním měsícem zákazu létání a přidělil mu místo toho únavnou práci – kontrolu a inventuru zbraní celého leteckého pluku. Příští měsíc chodil Spisarevski zamračený jako bouřkový mrak sem a tam kolem letiště s úřední složkou pod paží, a kdykoli nás potkal, křičel: „Vy jste akorát předevočirem museli sklízet okurky, a já celý měsíc nemůžu létat!“*

1. prosince 1940, během cvičení protivzdušné obrany, byl Plovdiv „napaden“ skupinou vlastních Dornierů Do 17P od 5. bombardovacího pluku. Stíhačky 222.*Jato* „bránící“ město se kolem Dornierů rojily jako vosy, nacvičovaly útoky v trojicích, dvojicích i jednotlivými letouny. Podle paměti pilota jedné z Avii B.534 *Feldvebela-školníka* Petara K. Petrova jeden ze stíhačů bojoval se svým dvouplošníkem jako šílenec a při neustále opakovaných útocích shora i ze strany míjel napadané bombardéry jen o několik metrů. Samozřejmě, byl to podporučík Spisarevski...

*Když jsme se vraceli z toho „boje“ s bombardéry a přiblížili se ke Graf Ignatievo, Spisarevski mi rádiem nařídil, ať se zařadím za poslední skupinu, a potom začala celá naše kolona Doganů vedená jeho letounem stoupat. Kopírovali jsme jeho manévry a nad letištem jsme předvedli opravdové „kolo smrti“. Všichni dole museli chápat, že se vracíme „vítězně“. Hned po přistání nám ale vyšel vstříc zsinalý velitel *Jato* poručík Todor Jordanov: „Hajdy k plukovníku Sapunovovi – ten vám „zazpívá!“ Velitel pluku rád provinilcům předčítal dlouhé nudné pasáže vojenských předpisů – tentokrát to bylo o letecké disciplíně. A hůř, už byl informován o reji okolo bombardérů, protože zakončil slovy: „Pánové, nepřeji si, abyste v mírovém výcviku riskovali srážku s vlastními bombardéry. To si nechte do skutečného boje proti opravdovému nepříteli!“ Spisarevski odpověděl: „Pane plukovníku, buďte si jist, že právě to uděláme v boji, pokud to bude nutné!“*

Během března 1941 bylo 222.*Jato* přesunuto do Sofie k posílení ochrany hlavního města a v dubnu se skutečný boj přiblížil na dosah ruky. Německá armáda 6. dubna zahájila z bulharského území útok proti Jugoslávii a Řecku. Jugoslávské a britské letectvo v odvetu několikrát napadlo cíle v Bulharsku. Podporučík Spisarevski absolvoval s celou skupinou ostrý start proti jugoslávskému

Dornieru Do 17K, ale kvůli nedokonalému systému PVO přišel start pozdě a nepřítel unikl. Po rychlém vítězství německé branné moci, kdy nebezpečí náletů pomínulo, absolvovaly bulharské stíhací jednotky náročný výcvik v „letních táborech“, tentokrát s německými poradci, kteří předávali své taktické, bojové i organizační zkušenosti. Znalost němčiny se nyní „Spaičovi“ hodila, jeho naturelu ale nové taktické a operační směrnice příliš nevyhovovaly. Více by mu seděla válka pojatá jako rytířský turnaj, ne jako organizovaný stroj s dokonalým účetnictvím. Na závěr výcviku mu německý poradce poručík Pühlinger poděkoval za jazykovou pomoc a ocenil jeho letecké umění. Jako dobře míněnou radu ale dodal: „*Nezměňte-li svůj dosavadní přístup, padnete v prvním boji.*“ Přestože k tomu došlo až za dva a půl roku, jeho předpověď se do puntíku naplnila.

Spisarevského další kariéra se v jednom rysu výrazně lišila od většiny ostatních stíhacích pilotů – od léta 1941 se v žádném působišti neohrál dlouho. Absolvoval několik kurzů, stáží, služebních cest, přecházel z jednotky do jednotky. Nelze se ubránit dojmu, že velitelé ho po krátké době vždy „postrčili“ dál jako horký brambor... Od 19. května do 7. srpna 1941 podporučík Spisarevski absolvoval další kurz ve Stíhací škole při 6. stíhacím pluku v Karlovo, kde absolvoval přeškolení na letouny Bf 109E (archív DVIA, fond 1063, sv. 1, jednotka 11, str. 190). Nakrátko se vrátil ke svému 222. stíhacímu Jato, ale 12. září 1941 již jako příslušník 6. stíhacího pluku je vyslán na služební cestu na letiště Sarafovo u Burgasu, kde působil 692. Jato s Bf 109E (DVIA, fond 1063, sv. 1, jednotka 11, str. 216). V lednu 1942 je vyšetřován jako účastník rvačky vojáků s ostatními návštěvníky Námořního kasina v přístavu Burgas. Italský námořní kapitán si neodpustil ironickou poznámku na adresu bulharských letců – a byl bit... Kromě Spisarevského byli potrestáni ještě *Feldvebel* Stefan Konzov a Nikola Kraličev od 692. stíhacího Jato (DVIA, fond 1063, sv. 1, jednotka 17, str. 46). Po tomto incidentu byl na jaře 1942 od 6. stíhacího pluku „uklizen“ jako instruktor do Stíhací školy na letiště Dolna Mitropolija, kde se vrátil k létání s Dogany, ale i s lehkými cvičnými Aviiemi Bš.122.

Jeho kariéra dostala nový impuls, když v únoru 1943 začaly dodávky nových Messerschmittů Bf 109G pro bulharské letectvo. Inteligentní, technicky zdatný pilot jako Spisarevski, plynne hovořící německy a ovládající pilotáž Bf 109 byl ideálním styčným důstojníkem při jednání a přebírání dodaných letounů. Vrátil se tedy do štábní pozice k 6. stíhacímu pluku v Karlovo, kam byly nové „Gustavy“ umístěny. Nepochybně se zúčastnil i přeškolení a výcviku s těmito letouny, které jako první obdržel 3. *Orljak* 6. stíhacího pluku, tedy 3/6 *Orljak*. Od 3. října 1943 byl spolu s dalším důstojníkem na několik týdnů vyslán do Německa a následně ke kanálu La Manche, kde studoval německou taktiku a zkušenosti při stíhací obraně proti bombardovacím svazům USAAF. Po návratu do Bulharska své poznatky prezentoval na několika přednáškách svým kolegům stíhačům. Pravděpodobně měl opět nějaký problém, neboť byl odvelen do Karlovo jako velitel roty do technického učiliště, tedy do neletecké funkce. Ale již v polovině listopadu je převeden k bojové jednotce – vrací se k 3/6 stíhacímu *Orljaku*, který byl mezitím jako první bojeschopná jednotka s Bf 109G přemístěn na sofijské letiště Božurište. Byl zařazen do štábního *Krilo*, což v boji prakticky znamenalo být „číslem“ velitele *Orljaku*. V prosinci 1943 Dimitar Spisarevski absolvoval několik kondičních letů a sžíval se s ostatními kolegy stíhači. Všichni věděli, že „symbolická válka“, jak ji Bulharsko dva roky vedlo téměř bez bojových akcí, skončila. Teď mělo jít do tuhého. 19. prosince „Spaič“ naposledy vyzkoušel ve vzduchu svůj Bf 109G-2, který byl čerstvě opraven po lehké srážce na zemi, a ve dvojici s Ivanem Demirovem se zase jednou rozohnil při nácviu vzdušného boje. Když přistál, byl vlastnostmi letounu

nadšen: „*Demire, letěl jsem s ním 640 kilometrů v hodině! Teď ať přiletí naši přátelé, uvidíš, co se stane!*“

A „přátelé“ přiletěli hned následující den... 20. prosince 1943 byla Sofia napadena 50 bombardéry B-24 Liberator s doprovodem 60 stíhaček P-38 Lightning, které měly nad bulharskou stíhací obranou převahu tři ku jedné. Podle svědků z jeho jednotky se Spisarevski při startu do svého prvního skutečného boje opozdil a vzletl sám o něco později než hlavní skupina Messerschmittů 3/6 *Orljaku*. Nikdo z jeho jednotky proto neviděl taran zblízka. Paradoxně nejbližší celé akci byla úplně jiná jednotka – 2/6 *Orljak* ze základny Karlovo na svých Dewoitinách D.520. Jeden z pilotů, podporučík Petar Petrov, vylíčil své zážitky z boje:

*Ten den bylo naším úkolem provést čelní útok na nepřátelský svaz, protože naše stíhačky byly dost pomalé a zezadu bychom se k nepříteli přibližovali jen pomalu. Vystoupali jsme do 6 000 m, naši skupinu asi dvacetiletounů vedl velitel 2/6 Orljaku kapitán Bošniakov se štábním Krilo. Za nimi letělo naše 642. Jato. Při čelním útoku každý z nás mířil na jiný letoun. Nejprve zahájili palbu američtí střelci, a my jen malý okamžik po nich. Ale těsně předtím, než jsem stiskl spoušť, jsem uviděl jednu naši „Strelu“ (bulharské bojové jméno pro Bf 109, pozn. aut.), jak se zezadu spouští dolů k bombardérům. Když jsem ukončil čelní útok a přešel do piké, uviděl jsem v nepřátelské formaci velkou explozi. Jak kolem mne létaly úlomky letadel, pomyslel jsem si, že mé číslo podoficer Conju Vasiljev se srazil s Američanem, ale po přistání jsem zjistil, že Conju je živ a zdráv, prostě mě ve zmatku boje ztratil. Taran provedl Spisarevski.*

Poručík John Mackenzie, pilot doprovodného P-38J Lightnin-gu S/N 43-2532 od 97. Fighter Squadron, 82. Fighter Group:

*Asi šest minut předtím, než jsem byl s mou stíhačkou sám sestřelen, jsem byl svědkem něčeho strašného. Nevím, jestli američtí letci v Evropě prožili něco takového. Na vlastní oči jsem viděl, jak velmi rychle letící bulharský stíhač se odpoutal od již zasaženého a klesajícího bombardéru, s přebytkem rychlosti vylétl nad další bombardér a shora vletěl přímo do něj. Odlomila se kormidla a hned nato se trup bombardéru rozpadl ve vzduchu. Byla to jedna z našich nejlepších posádek.*

Dalším údajným svědkem byl bulharský pilot podporučík Michal Georgiev od 3/6 *Orljaku* letící v další Messerschmittu, který později vzpomínal, že před kolizí zbraně Spisarevského letounu nestřílely.

Dimitar Spisarevski náraz nepřežil. V zasaženém bombardéru B-24J-45-CO Liberator, S/N 42-73428 s přezdívkou „*Big Nig*“ zahynulo devět členů posádky, zachránil se jen boční střelec, který při nárazu ztratil vědomí a pravděpodobně byl vymrštěn ze svého stanoviště. Na zem dopadl v bezvědomí na padáku a zbytek války strávil v zajetí. Bombardér náležel k 515<sup>th</sup> Bombardment Squadron, 376<sup>th</sup> Bombardment Group, 15<sup>th</sup> Air Force USAAF. Jeho posádku tvořili:

- » podporučík Robert W. Brown – pilot (KIA)
- » podporučík Florian E. Laramore, Jr. – druhý pilot (KIA)
- » podporučík Jack Larsen – navigátor (KIA)
- » podporučík Henry C. Alexander – bombardier (KIA)
- » seržant Samuel Schankerman – palubní inženýr/horní střelec (KIA)
- » seržant Cyril F. Heath – radista/levý boční střelec (KIA)
- » seržant Eugene A. Studer – spodní střelec (KIA)
- » seržant Kenneth W. Runyan – pravý boční střelec (POW)
- » seržant Alvin Dschaak – přední střelec (KIA)
- » seržant Robert H. Renner – zadní střelec (KIA)

Vraky obou ledadel dopadly u vsi Pančarevo, dvacet kilometrů jihovýchodně od Sofie.



## MEDAILON PILOTA: Petar Manolev – poslední z „carských orlů“.

Petar Dimitrov Manolev se narodil 18. září 1915 ve vsi Karakoj u města Dráma (dnes severovýchod Řecka). V 19 letech vstoupil do vojenské školy a v roce 1937 se přihlásil k leteckému výcviku. Základní pilotní kurz dokončil v srpnu 1938 a ihned odjel do Polska k pokračovacímu výcviku na letišti Wieliczka. Po návratu z Polska dokončil 16. června 1939 důstojnickou školu v hodnosti podporučíka. 8. července 1939 odjel do Polska podruhé, ve skupině 14 bulharských pilotů, ke specializovanému stíhacímu výcviku na základně Deblin. 1. září 1939 tak získal první zkušenost se skutečnou válkou, když německé bombardéry polské letiště napadly. Po dobrodružné cestě přes Varšavu a Rumunsko se bulharští letci vrátili domů.

V září 1939 Manolev zahájil další kolo služby v tehdejším 2. stíhacím *Orljaku* na základně Karlovo, který byl vyzbrojen dvouplátníky Heinkel He 51. Od 15. března do 18. dubna 1940 zde absolvoval kurz ve „Škole vyšší pilotáže“, ve kterém kromě jiných typů létal i na nově sestavených Doganech č. 23 a 39. Pak byl zařazen ke 242.*Jato*, také v Karlovo. S taktickým výcvikem u jednotky současně podstoupil přeškolení na ex-československé Avie B.534, nový standardní typ stíhacích jednotek bulharského letectva. Manolev přitom létal na Doganech č. 47, 48, 50, 51, 56, 57, 58, 59 a 60. Dne 21. června 1940 bylo 242.*Jato* přesunuto do „letního tábora“ na letiště Krušeto u města Gorna Orjachovica. Hned v červenci byla jednotka začleněna do nově vytvořeného 4. armádního leteckého pluku a přechíslována na 442.*Jato*. V Krušeto Manolev usedal do kabin Doganů č. 46, 49, 50, 56, 59 a 60. V září 1940 byl převelen k 6. stíhacímu leteckému pluku v Karlovo, do nově zformovaného 672.*Jato*. S touto jednotkou se jako zástupce velitele *Jato* od 17. září 1940 z polního letiště Buchovci účastnil vzdušného krytí bulharské armády obsazující region Jižní Dobružde, vyklizený Rumunskem. Hlídkové lety prováděl na Doganu č. 66. Akce byla ukončena 3. října 1940 přehlídkou s účastí letectva, kterou podporučík Manolev absolvoval v kabině Dogana č. 41. Koncem listopadu 1940 bulharské letectvo ukončilo letovou sezónu.

Od ledna 1941 Manolev znovu nastoupil jako žák, tentokrát do tzv. Junkerského cvičného *Orljaku* – měl se stát instruktorem létání. Kromě dvousedadlových typů zde létal s cvičnými stíhačkami Fw 56, Ar 65, He 51 a PZL P-24. Kurz dokončil 5. dubna 1941 a stal se instruktorem stíhacích pilotů ve „Škole vyšší pilotáže“ v Karlovo. V této jednotce, později přejmenované na „Stíhací školu“, poručík Manolev strávil tři roky. Vyučoval již zkušené piloty střelbu a vzdušný boj. Celkem vyškolil kolem šedesáti stíhacích pilotů během sedmi „stíhacích kurzů“, z nichž každý trval několik měsíců. Zažil tu čtyři velitele, přesun na základnu Dolna Mitropolija v březnu 1942, kolegové instruktoři se kolem něho měnili. Od jara 1941 do května 1944 tu kromě jiných typů pilotoval Dogany palubních čísel 13, 41, 53 (1941), č. 26 a 47 (1942) a č. 27, 36, 55, 69 a 72 (v první polovině roku 1943).

Od září 1943, kdy Stíhací škola získala mnoho Avii B.534 vyzbrozených od bojových *Jato* 6. stíhacího pluku, se v zápisníku letů

poručíka Manoleva nově objevují Dogany č. 5, 14, 30, 31, 41, 45, 46, 47, 52, 54, 58, 59, 62 a 68. Dne 30. března 1944, stále ještě jako instruktor Stíhací školy, byl poprvé ve skutečném boji – spolu s velitelem školy kapitánem Krsto Atanasovem a dvěma dalšími instruktory vzletli na čtyřech cvičných stíhacích Avii B.135 z letiště Dolna Mitropolja na pomoc svým bývalým žákům, kteří toho dne v bojových *Jato* podstoupili těžký boj s americkými bombardéry nad Sofií. Petar Manolev v této akci pilotoval Avii B.135 palubní číslo 4. Útok na velké stroje B-24 Liberator v lehkých nepancéřovaných Avii B.135, vyzbrojených pouze dvěma 7,9mm kulomety, vyžadoval značnou odvalu. Tato improvizovaná „instruktorská letka“, přestože Američany několikrát zasáhla, žádný z bombardérů nesesestřelila.

Od března do května 1944 Manolev ještě létal s Dogany č. 10, 11, 16, 17, 26, 36, 40, 47, 62 a 69. Poslední let s Avii B.534 absolvoval 12. května 1944 na Doganu č. 26 a se Stíhací školou se rozloučil 6. července 1944 akrobacií na Avii B.135 č. 6. Dále už létal v Karlovo, kde byl krátce přeškolen na Bf 109G a v srpnu byl převelen k 3/6 *Orljaku*, který v té době operoval z letiště Sofia-Božurište. Jako velitel jeho 682.*Jato* 18. srpna 1944, v jednom z posledních střetnutí bulharských stíhačů s bombardéry USAAF, poškodil nepřátelský čtyřmotorový bombardér. Při akci byl zraněn úlomky rozstříleného čelního skla, ale dokázal s Messerschmittem nouzově přistát na břicho v terénu.

Již 24. září létal dál, tehdy ale Bulharsko již nebojovalo proti USA, ale proti Německu. V té době byl jeho osobním letounem Bf 109G-6, „červená 1“. 12. listopadu 1944, v poslední útočné akci bulharského letectva, vedl čtveřici Bf 109G od 682.stíhacího *Jato* při společném náletu 2. bitevního, 5. bombardovacího a 6. stíhacího pluku na Němci obsazené letiště Priština. Ke konci listopadu 1944 pak bylo bulharské letectvo staženo z fronty do zázemí.

Po válce měl zprvu štěstí. Jeho kolegové stíhači, kteří se účastnili mnoha bojových akcí při obraně Sofie a měli více úspěchů, byli novou vládou označeni jako „carsí důstojníci“ a téměř všichni propuštěni z letectva. Poručík Manolev, vyznamenaný řádem „Za statečnost“ ještě nějakou dobu pokračoval ve vojenské kariéře – snad díky jeho klidné a tiché povaze. Od poloviny 40. let působil v různých štábních pozicích „Lidového letectva“ („*Narodni Vzdušni Voj-ski*“). Kromě jiného zastával funkci náčelníka „Stíhacího výcviku“ ve štábu letectva, pak působil jako „Inspektor stíhacího letectva“, náčelník štábu 6. stíhací divize v Božurište a nakonec jako náčelník štábu 43. proudového stíhacího pluku na nové základně Dobroslavci u Sofie. Když byl jako podplukovník v záloze v roce 1953 uvolněn z letectva, věnoval se své rodině a pracoval jako technik. Žil v Sofii se svou manželkou a dcerou a celý život se aktivně zajímal o bulharské letectví. V 90. letech, po oživení zájmu o válečnou historii bulharského letectva, se aktivně účastnil různých přehlídek, mítinků, poskytoval rozhovory, vydal své memoáry. Zemřel v Sofii v březnu 2013 ve věku téměř 98 let jako poslední z „carských orlů“, svědků největší slávy bulharského letectva.

# Letové charakteristiky Avie B.534

V technickém manuálu bulharského letectva k letounu Dogan jsou popsány letové charakteristiky, technické vlastnosti a způsob provádění letových manévřů s tímto typem letadla:

## Obecné letové vlastnosti

Letoun Dogan se pilotuje snadno, dokonce i bez řízení je stabilní a „sedí“ dobře ve vzduchu až do minimální rychlosti 120 km/hod. Podélné vyvážení může být upraveno nastavením horizontálního stabilizátoru. Nastavení trimu v kabině pak záleží na pozici horizontálního stabilizátoru a otáčkách motoru. Motor má velký výkon, takže letoun může „viset“ na vrtuli. Se zastaveným motorem se ovládá snadno i při nízké rychlosti. Letadlo je říditelné za všech atmosférických podmínek, dokonce i při přistání v bočním větru.

## Vzlet

Při startu je třeba mít horizontální stabilizátor v neutrální pozici „0“, i když vzlet je možný při každé pozici stabilizátoru. Při rozjezdu je nejlépe přidávat plyn postupně – s plným plynem letadlo, dokud je na zemi, uhýbá doprava. S postupným přidáváním plynu letoun během startu dobře „sedí“ a hladce vzlétne po 80 metrech.

## Stoupání

Letoun má uspokojivou stoupavost. Nejlepší způsob rychlého vystoupaní do 5 000 m je s postupným zvyšováním úhlu stoupání, při rychlosti 150–180 km/h.

## Ostrá zatáčka

Ostré zatáčky se provádějí obvyklým způsobem.

## Pád po křídle

Převést letoun z horizontálního letu do mírného stoupání. Po poklesu rychlosti na 120–100 km/h, stáhnout plyn a přetočit letadlo pomocí směrovky na stranu, na kterou si přejete přepadnout. S nestaženým plynem motor táhne letadlo do strany a letoun přes křídlo nespadne.

## Výkrut vlevo

Z vodorovného letu v rychlosti 230–250 km/h pomocí výškovky uvést letoun do stoupání v úhlu 30–40 stupňů a pak ostře vychýlit křídélka i směrovku vlevo. Letoun provede výkrut vlevo, bez ubrání plynu.

## Výkrut vpravo

Provádí se stejně jako výkrut vlevo, jen při nižší rychlosti 170–200 km/h. Letoun se snadno přetočí, dokonce i s křídélky nastavenými opačně, tj. vlevo. Výkrut může být zastaven ostrým nastavením směrovky na opačnou stranu.

## Překrut

Provádí se stejně jako výkrut, ale je třeba rotaci zastavit ještě před otočením na záda, jinak letoun otočku dokončí celou. Otáčení se zastaví stejně jako při výkrutu.

## Looping

Looping se provádí obvyklým způsobem.

## Vertikální překrut

Z vodorovného letu vytáhněte letoun do nedokončeného loopingu a při úhlu asi 60 stupňů, ještě před nejvyšším bodem, přitáhněte výškovku ještě více a vychyľte směrovku i křídélka na stranu, na kterou se chcete otočit.

## Vývrtka

Letoun spadne do vývrtky, pokud rychlost klesne na 100 km/h a směrovka i křídélka se vychýlí na stejnou stranu. Rotace letadla se zastaví, když uvolníte řízení. Pokud je horizontální stabilizátor nastaven do negativního úhlu, je nutné letadlo vyvést z vývrtky vrácením směrovky a křídélek do neutrální pozice a potlačením výškovky. Stroj pak lehce vyjde z vývrtky.

## Střemhlavý let

Ztráta výšky při vybírání střemhlavého letu závisí na rychlosti letu. Pokud je trim nastaven do velkého negativního úhlu, letoun spontánně přejde ze střemhlavého letu do horizontálního a pak do stoupání.

## Pomalý výkrut

Letoun provádí pomalý výkrut velmi snadno ve všech režimech letu (stoupání, vodorovný let, klesání).

## Skluz po křídle (glizáda)

Při skluzu po křídle pracovat s řízením obvyklým způsobem. Skluz může být proveden při rychlosti 140 km/h. Při přiblížení na přistání má být rychlost 130–140 km/h.

## Přistání

Při přistání nastavit horizontální trim do pozice „těžký na ocas“ nebo alespoň na „0“ (neutral), jako prevenci převrácení letounu na nos po silném zabrzdění po dosednutí, nebo na hrboletém letišti. Nezapomenout zajistit kulometry a připravit brzdovou páku.

## Brzdy

Tlakoměr pneumatického brzdového systému je na pravé straně palubní desky. Brzdy jsou silné a extrémně citlivé. V normálním módu, tj. s brzdovou pákou v neutrální pozici, obě kola brzdí stejně a brzdná síla závisí na síle stisknutí páky. Pokud je brzdová páka vychýlena vpravo, brzdí více pravé kolo a naopak. Nikdy nebrzděte dřív, než se ostruhové kolečko dotkne země. Silné brzdění s ostruhou ještě ve vzduchu způsobí převrácení letadla na nos (Brzdy mohou být seřizeny tak, aby ani při stlačení brzdové páky na doraz nedošlo k převrácení letadla.).

## Seznam letounů Avia B.534 bulharského letectva

Podle smlouvy s německou obchodní skupinou „*Wirtschaftsgruppe Luftfabrikindustrie*“, podepsané 19. srpna 1939, Bulharsko objednalo nejprve jen 60 Avii B.534, které byly vlakem dodány do leteckých dílen *DSF* Božurište (Sofia) 27. října 1939. Bulharská registrační čísla („palubní čísla“) od 1 do 60 byla letadlům přidělena vzestupně podle jejich výrobních čísel. Číslo 1 proto dostal stroj s nejnižším výrobním číslem z této dodávky, tj. Avia B.534.206, číslo 60 obdržela B.534.445 (mimořádně B.534 s nejvyšším výrobním číslem vůbec).<sup>\*</sup> Dokument o přiřazení palubních čísel jednotlivým letadlům zatím není známý, použitý systém číslování však bylo možno odvodit a ověřit. Pokud vzestupně setřídíme výrobní čísla šedesáti Avii B.534 první dodávky do Bulharska, B.534.418 je na čtyřicáté pozici, což souhlasí s čitelným číslem 418 na kýlovce Dogana č. 40 na fotografii č. 157. Dále lze tento předpoklad ověřit i na následujícím snímku č. 189, neboť na 44. pozici výrobních čísel je číslo 425, viditelné na kýlovce havarovaného Dogana č. 44. Rovněž u dvou pozdějších dodávek, tj. pro Dogany č. 61–72 a 73–77 jsou palubní čísla přiřazena vzestupně podle výrobních čísel. (*Poděkování za odhalení tohoto systému číslování patří panu Josefu Studenému.*)

26. února 1940 Bulharsko podepsalo doplněk původního nákupního protokolu<sup>\*\*</sup>, ve kterém mimo jiných typů objednalo dvanáct dalších Avii B.534, tj. jedno kompletní *Jato*. Tyto Dogany byly určeny jako náhrada za stíhačky PZL P-24 (z původních dvanácti zbývalo v provozu jedenáct), pro které po porážce Polska již nebylo možné obstarat náhradní díly nebo doplnit ztracené stroje. V této druhé dodávce byly Avie výrobních čísel 118, 234, 251, 264, 265, 279, 308, 313, 338, 355, 377 a 431, které dorazily na letiště Božurište 6. května 1940 a v uvedeném pořadí, tj. vzestupně podle výrobních čísel, obdržely palubní čísla 61 až 72. V červnu 1940 byla většina z tohoto dodatečného tuctu B.534 zařazena do výzbroje 672. *Jato*, které podle plánu z jara 1940 mělo být původně vybaveno starými PZL P-24.

V poslední skupině Doganů převzatých bulharským letectvem bylo pět strojů výrobních čísel 382, 387, 394, 409 a 426. Tyto letouny byly objednány 22. listopadu 1939 jako „náhradní díly“ (DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 474, str. 51–59) a do Bulharska byly dodány počátkem roku 1940. Po revizi technického stavu a výměně motorů byly nakonec v září 1940 také zařazeny do stavu *Vzdušní vojski* s palubními čísly 73–77. Tato pětice B.534 nebyla Bulharsku účtována jako dodávka letadel, ale jako součást rozsáhlého seznamu náhradních dílů a proto nefiguruje v oficiálních přehledech dodaných letadel. To je důvodem, proč starší publikace uvádějí 72 letadel B.534 dodaných do Bulharska.

### Pátrání po Doganu č. 78: Mělo Bulharsko celkem 77, nebo 78 letadel Avia B.534?

Archivní dokumenty představené v předchozí kapitole dávají v součtu 77 Avii B.534, které byly prokazatelně dodány do Bulharska. Řada dřívějších publikací naproti tomu uvádí 78 bulharských Doganů, ovšem bez uvedení zdroje těchto informací. O sedmdesáti osmi letounech B.534 dodaných Bulharsku poprvé napsal bulharský publicista a bývalý pilot z období II. světové války Svetoslav

Spirov v časopise „*Letectví a kosmonautika* č. 4/1977“. Po něm stejný údaj publikoval Hans Werner Neulen v knize „*Luftstreitkräfte an der deutschen Seite 1939–1945*“ v roce 1998. Ani jeden z nich tento počet nedoložil, přesto ho však převzalo mnoho autorů dalších publikací a článků.

V roce 2015 autor diskutoval o původu údaje o 78 Doganech se synem Svetoslava Spirova, s publicistou panem Andonovem, který se Svetoslavem Spirovem často hovořil i s dalšími bulharskými experty. Podle Evgenije Andonova pan Spirov v 70. letech odhadl počet 78 Doganů ze dvou zdrojů. Zaprvé znal hlášení o 72 letadlech Avia B.534 dodaných do Bulharska v letech 1939–1940 (archiv DVIA, fond 1, sv. 5, jednotka 620, str. 248).<sup>\*\*\*</sup> Zadruhé viděl fotografie Doganů č. 74, 75 a 76 a předpokládal tedy existenci další, jemu neznámé dodávky těchto letadel. Odhadl proto celkový počet Doganů na 78.

Známy letecký publicista pan Dénes Bernád podnikl dva pokusy ověřit správnost údajů z literatury a nalézt informaci o 78 Doganech dodaných do Bulharska. V prvním pokusu ze svých výpisků z dokumentů prohlédnutých v bulharském vojenském archivu DVIA v roce 2004 sestavil tabulku s daty odpisu bulharských B.534. Zde kromě jiného uvádí, že Dogan palubní číslo 78 byl odepsán 26. srpna 1946, bez uvedení archivního dokumentu který byl zdrojem této informace. Je třeba poděkovat panu Bernádovi, který po upozornění na rozpor v jeho údajích velmi ochotně spolupracoval na zjištění skutečného stavu. V korespondenci s autorem uvedl, že má k dispozici pouze své výpisky a laskavě poskytl odpovídající stránku (viz obrázek 194) s komentářem, že potvrzené číslice považoval za nejisté již při zápisu. Během svého druhého pátrání v archivu v roce 2015 autor podle údajů pana Bernáda našel dokument, jehož chybná interpretace způsobila omyl o sedmdesátém osmém Doganu. Je jím rozkaz č. 386 velitele *Vzdušní vojski* z 23. října 1946 obsahující výčet mnoha odepsaných vojenských letadel. V archivu DVIA jsou některé dokumenty ve více kopiích, uložených v různých archivních fondech. Tyto kopie téhož dokumentu se často liší kvalitou, což byl i případ zmíněného rozkazu č. 386, jehož kopie zkoumaná panem Bernádem je téměř nečitelná (fond 1049, sv. 1, jednotka 195, str. 432–433). Jiná kopie téhož rozkazu, (fond 1049, sv. 1, jednotka 196, str. 354, viz obrázek 195) je však dobře čitelná a nejen že neobsahuje záznam o Doganu č. 78 (s typovým číslem letounu ve tvaru 78/7037) ale odhaluje i příčinu omylu (odpis Jaku-9 s číslem 78/7087). Tuto informaci i sken dokumentu pan Bernád obdržel.

Druhý pokus dokázat existenci údajného Dogana č. 78 zahrnul pan Bernád do rukopisu své knihy „*Bulgarian Fighters colours 1919–1948*“, kterou poskytl autorovi k připomínkám v létě 2018. Tentokrát zkoumal „nákupní protokoly“, což byly fakticky dodatky k německo-bulharské smlouvě o dodávkách letadel, náhradních dílů a vojenského materiálu, podepsané v srpnu 1939. Podle dobových bulharských opisů těchto protokolů, získaných v DVIA, vytvořil následující seznam dodávek B.534:

- Protokol #1 ze srpna 1939 o dodávce 60 Avii B.534 (Dogany č. 1–60, dodané v říjnu 1939),
- Protokol #2 z listopadu 1939 o dodávce jednoho draku B.534 a dalších náhradních dílů,

\* Výjimkou byly dva letouny II. verze dodané Řecku, s výrobními čísly 1001 a 1002 vybočujícími z obvyklé řady. Jak bylo zmíněno na počátku knihy, kanónové verze Bk.534 měly výrobní čísla od 501 výše.

\*\* Archiv DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 474, str. 162–164. Letouny uvedené v tomto dokumentu byly odeslány vlakem z Erdingu, pouze bombardéry Avia B.71, které byly rovněž součástí této dodávky, do Bulharska přelétly.

\*\*\* V dokumentu je počet účtů dodaných letadel. Pětice B.534 dodaných na náhradní díly v něm není zahrnuta, viz předchozí kapitola.

- Protokol #3 z prosince 1939 o dodávce pěti draků B.534 na náhradní díly (později v Bulharsku opraveny a v září zařazeny do letectva jako Dogany č. 73–77),
- Protokol #4 z února 1940 (8 Avii) a Protokol #5 (březen 1940, 4 Avie) – dohromady 12 Doganů č. 61–72, dodaných v květnu 1940.

To v součtu dává 78 Avii B.534, z nichž 6 mělo být dodáno jako náhradní díly. Bohužel byl v tomto případě pan Bernád, nikoli svou vinou, uveden v omyl překlepem v bulharském opisu dokumentu (Protokol #2, viz obrázek 196). Tento dokument je bulharským překladem (přepisem) německého dokumentu „Dodatek 3b k nákupnímu protokolu“ (viz obrázek 192), ale obsahuje chybu v první položce seznamu náhradních dílů (bod A, BN-534, řádek 1) – řádek „*Samoleti s motori povredeni za zapasni časti*“ (letouny s poškozenými motory na náhradní díly) uvádí **1 kus**, zatímco v německém dokumentu odpovídající řádek „*Demont. Zelle B.534...*“ uvádí **5 kusů**. Všechny ostatní položky v obou dokumentech jsou shodné, což lze podle uvedených obrázků ověřit. Německý originál i jeho bulharský přepis označený jako „Protokol #2“ tedy odpovídají dokumentu „Protokol #3“, ve kterém pan Bernád pouze odvodil datum a počet B.534 ze znění jiného dokumentu o zařazení pěti opravených B.534 do letectva (viz obrázek 193). „**Protokol #2**“ z tabulky pana Bernáda je ve skutečnosti jen chybným přepisem dokumentu „Protokol #3“ a doložený počet Avii B.534 dodaných do Bulharska tak zůstává na 77 kusech.

Tímto rozbořem tedy končí více než čtyřicetiletý „život“ neexistujícího bulharského Dogana číslo 78.

## Údajná bulharská „kanónová“ Avia Bk.534

Jedna z publikací ze 60. let, dnes již historické epochy počátku zájmu o leteckou historii, nevědomky vypustila do světa mystifikaci vztahující se k tématu této knihy. V brožované edici „*Aviation Air-Cam Series No. S 18*“ s podtitulkem „*50 Fighters 1939–1945*“ se mezi známými typy stíhacích letadel z období II. světové války objevil exotický dvouplošník v barvách bulharského letectva. Vnitřní strana obálky obsahuje černobílé „barevné schéma“ a velmi nekvalitní fotografii údajně bulharské Avie Bk.534, tj. „kanónové“ verze stíhacího dvouplošníku Avia B.534 (Dogan) s bulharskými výsostnými znaky. Již na první pohled ale bulharské znaky na tomto snímku působí nevěrohodně: bílé pole bulharské trikolóry na směrovce je větší než na jiných srovnatelných fotografiích a ondřejský kříž na trupu nemá správný úhel, má ohnuté rameno a působí jako by byl dokreslený. S laskavou pomocí pana Bernáda se podařilo určit, že tato fotografie byla přetištěna z příručky *Luftwaffe* z prosince 1940.

Věc byla objasněna srovnáním fotografie „bulharské“ Bk.534 (obrázek 198) s tovární fotografií č. A-1517 firmy Avia z roku 1939 (obrázek 200), která ukazuje tentýž stroj ve stejné situaci s československými znaky. Přes nevalnou kvalitu „bulharského“ snímku je z celkové kompozice i z detailů obou fotografií zřejmé, že údajný „bulharský“ obrázek vznikl retuší československého originálu. Pro autora německé příručky bylo v té době jistě snazší použít retušované foto než získat skutečný snímek bulharské Avie B.534. A protože jiný zdroj potvrzující možné užití Avii Bk.534 v Bulharsku není známý, můžeme nyní s jistotou předpokládat, že tomu tak nebylo.

## Zhodnocení role Avie B.534 v Bulharsku, závěr

V bulharské letecké literatuře a v memoárech pamětníků z II. světové války je věnováno nejvíce prostoru bojům bulharských Messerschmittů Bf 109G a Dewoitin D.520 s americkými bombardovacími svazy. Tato literatura zmiňuje Avie B.534 jen okrajově, často s náznakem lehkého zahanbení nad používáním tak zastaralých letadel. Bulharské rozhodnutí nakoupit tyto staré, byť v roce 1939 stále ještě použitelné letouny, bylo skutečně diskutabilní. V té době však bulharské velení s omezenými zdroji, s blížící se válkou a prakticky bez letectva jinou reálnou možnost nemělo. Ve druhé polovině roku 1939 nebyly k dispozici jiné letouny, dostupné Bulharsku tak rychle, levně a v dostatečném množství. V roce 1939 byly Avie rovnocenné letadlům potenciálních protivníků Bulharska – Rumunska, Jugoslávie, Řecka nebo Turecka, navíc tvořily jen část celkového obchodu, zahrnujícího i Letovy Š.328 a poměrně moderní Avie B.71 (SB-2). Lze proto říci, že jako levné řešení k okamžitému zvýšení zcela nedostatečné síly bulharského letectva bylo toto rozhodnutí v srpnu 1939 rozumné.

Jinou otázkou však byla střednědobá perspektiva použitelnosti těchto letadel. Druhá polovina 30. let byla obdobím nejrychlejších kvalitativních změn v letecké historii vůbec, takže stroj, jehož konstrukce vznikla v roce 1933 vylepšením typu z roku 1931, nemohl v první polovině 40. let obstát proti oponentům o jednu či dvě generace mladším. Bulharské letectvo to zjistilo v roce 1941 při pokusech použít Avie B.534 proti jugoslávským Dornierům Do 17 a britským Blenheimům. A protože v letech 1941–1943 Bulharsko přistoupilo k náhradě těchto zastaralých dvouplošníků dostatečným množstvím moderních strojů se zpožděním, mohlo dojít ke kurióznímu boji Avie B.534 s čtyřmotorovými Liberatory. Zákonitě tak nejvíce bojových zásluh získaly bulharské Dogany až

v roli letounů pro útoky na pozemní cíle, jinak řečeno stíhacích bombardérů, kterou plnily ještě více než rok. „Přestup“ do této kategorie ostatně prodloužil válečnou kariéru nejen jim, ale i celé řadě výkonnějších a slavnějších stíhacích typů – I-16, Fiatu C.R.42, Hurricanu, Curtissu P-40, Typhoonu, Thunderboltu a dalším.

Navzdory různým legendám Avia B.534 neměla na svou dobu nijak výjimečné výkony ani další vlastnosti. V porovnání se svými současníky neměla ani rychlost ruského I-16, kanón francouzské Dewoitine D.510, pevnost italského Fiatu C.R.32 ani odolnost polského PZL P.11. Mezi těmito typy měla jen výhodu mimořádné stoupavosti. Pozoruhodné bylo také to, že její konvenční konstrukce z počátku 30. let dokázala s malými úpravami udržet krok ještě s další – poslední – generací dvouplošníků z konce dekády. Přiblížila se tedy svými výkony Gladiatoru, Fiatu C.R.42, I-153, Ki-10 a dalším srovnatelným typům, zatímco své německé dvouplošné současníky Heinkel He 51 a Arado Ar 68F i Ar 68E bezpečně překonávala. Ještě pozoruhodnější však byla její pouhá existence, totiž fakt, že malé Československo dokázalo v té době zkonstruovat a vyrábět stíhací letoun, který se blížil tehdejší světové úrovni. V polovině třicátých let stíhací letadla s vlastními motory úspěšně konstruovaly jen USA, Británie, Francie, Itálie a Německo. S motory zpočátku cizího původu, od let 1935–1937 s vlastními pak ještě SSSR a Japonsko. S importovanými nebo licenčními motory stavěly sériové stíhací stroje už jen Československo, Polsko a Holandsko, od roku 1940 také Rumunsko a Jugoslávie. Zařazení do této nepočetné skupiny dokazuje dobrou úroveň tehdejšího československého leteckého průmyslu a česká hrdost na tuto skutečnost je na místě více, než přehnaná glorifikace jeho posledního velkosériového stíhacího typu.



## Příloha 1 – Vojenské hodnosti v bulharské armádě v období duben 1941 – květen 1945

Protože v textu jsou často citovány bulharské vojenské hodnosti, uvádíme v tabulce na straně 158 jejich seznam s přibližnými britskými ekvivalenty. Bulharský systém tvořily dvě oddělené skupiny vojáků. Profesionální vojáci začínali kariéru jako kadeti v Královské vojenské akademii a po absolvování obdrželi důstojnickou hodnost, obvykle podporučík. Vybraní povolání vojáci byli cvičeni jako kadeti ve Škole záložních důstojníků a po absolvování se stali poddůstojníky, přičemž po skončení vojenské služby mohli setrvat v armádě nebo odejít do zálohy. Všichni bulharští piloti se rovněž dělili do těchto striktně rozlišovaných skupin, tj. důstojníci a poddůstojníci.

[TABULKA str. 158] Bulharské vojenské hodnosti s přibližnými britskými ekvivalenty

## Příloha 2 – Piloti bulharských Avii B.534

První bulharští piloti, kteří létali s Avii B.534 patřili do malé skupiny zkušených letců vyslané do Německa v létě 1939. Jejich prvním úkolem bylo vyzkoušet nabízená ex-československá letadla a posoudit jejich vhodnost pro bulharské letectvo. V září a říjnu 1939 byla tato skupinka rozšířena o další důstojníky a poddůstojníky, kteří byli do Německa vysláni k seznámení s nově zakoupenými letadly a k přeškolení k výcviku. S výjimkou pilotů určených na dvoumotorové typy, tito letci pravděpodobně prodělali v Merseburgu seznamovací lety na všech typech zakoupených jednomotorových letadel, včetně Avii B.534. Tato metoda „smíšených typů“ byla diktována nedostatečným počtem letců, které mělo Bulharsko v roce 1939 k dispozici, nicméně později usnadnila výměny pilotů mezi průzkumnými a stíhacími jednotkami. Nekompletní seznam bulharských letců cvičených v Německu obsahuje mj. tyto piloty:\*

[TABULKA str. 159] Bulharští stíhací piloti cvičení v roce 1939 v Německu\*\*

\* Jména letců v této a následujících tabulkách jsou kvůli lepší orientaci v abecedním uspořádání psána v pořadí Příjmení, Křestní jméno, Jméno po otci. Ve zbytku knihy jsou jména v pořadí Křestní jméno, (Jméno po otci), Příjmení.

\*\* Ve všech tabulkách Přílohy 2 jsou hodnosti letců uvedeny v bulharském tvaru – viz tabulka v Příloze 1.

První leteckou jednotkou (a jedinou až do konce června 1940), která provozovala nově sestavené Dogany, byl 2. stíhací *Orljak* na základně Marino Pole (Karlovo). Koncem roku 1939 měl jen 12 pilotů, ale jejich počet během prvních měsíců roku 1940 postupně rostl. K jednotce přicházeli piloti z průzkumných a bitevních leteckých *Orljaků* i noví absolventi z leteckých škol, kteří pokračovali ve výcviku přímo ve stíhacím *Orljaku*. K 1. únoru 1940 již byla v *Orljaku* zformována všechna čtyři plánovaná *Jato* s celkem 32 piloty. Ve stejné době se 32 dalších pilotů cvičilo ve „Škole vyšší pilotáže“ na téže základně, ale ne všichni úspěšně stíhací kurz dokončili. Po třech měsících, 24. dubna 1940, měl 2. stíhací *Orljak* celkem 62 pilotů, uvedených v tabulce:

[TABULKA str. 160] Piloti 2. stíhacího *Orljaku*, 24. dubna 1940

Následující tabulka s rozmištěním bulharských pilotů ve stíhacích *Jato* od léta 1940 do konce roku 1941 vznikla spojením a odvozením údajů z mnoha zdrojů z různých časových období. Neobsahuje tedy přesný počet pilotů k určitému datu, ani nezachycuje úplně všechny změny stavu v popsaném období. Velká rotace pilotů mezi jednotkami v celém válečném období (1940–1945) byla způsobena příchody nových pilotů z leteckých škol, vysláním letců do různých

pokračovacích a speciálních kurzů s návraty k jiným jednotkám, přesuny pilotů mezi stíhacími a průzkumnými či bitevními jednotkami a konečně i odchody velitelů nižších jednotek do štábních funkcí.

[TABULKA str. 161] Piloti všech stíhacích *Jato* bulharského letectva, září 1940 – prosinec 1941

\* Uvedené jednotky během popsaného období rovněž dočasně používaly různá polní nebo pomocná letiště, která zde nejsou uvedena. Viz kapitola „Stíhací jednotky, jejich struktura a letouny v období 1939–1945“ na straně 9 tohoto dokumentu.

[TABULKA str. 162] Piloti stíhacích jednotek a Stíhací školy, duben 1942

S výjimkou 3/6 stíhacího *Orljaku*, tj. 672.–692.*Jato*, všechny jednotky byly vyzbrojeny Avii B.534.

\* V dubnu 1943 si 612. a 622.*Jato* vzájemně vyměnily letiště.

\*\* „Stíhací kurz“ ve Stíhací škole obvykle trval 5 měsíců, takže žáci školy se v letech 1942–1944 průběžně měnili.

\*\*\* Na jaře 1943 byly 682. a 692.*Jato* přemístěny do Karlova k přezbrojení na Bf 109G.

[TABULKA str. 163] Bulharští piloti, kteří v letech 1944–1945 létali s Dogany ve 2/2 *Orljaku* a později v 2. leteckém pluku

\* Personální stav jednotky od 31. 5. do 10. 6. 1944. Někteří z pilotů byli pravděpodobně později vyměněni.

\*\* Takto označení piloti přišli k jednotce později.

## Příloha 3 – Ztráty a havárie Avii B.534 v Bulharsku

V následující tabulce ztracených Doganů bulharského letectva jsou uvedeny pouze letouny ztracené při haváriích nebo v boji. Stroje odepšané „mírovou“ cestou z technických nebo organizačních příčin zde nejsou zahrnuty, nejsou zde ani nehody, při kterých bylo letadlo pouze poškozeno. Počty a palubní čísla Doganů zničených při bombardování letiště Karlovo (28. června 1944) a Niš (17. srpna 1944) jsou pouze odvozeny z dokumentů o úředním odepsání letadel. Tento odhad je však pravděpodobně správný, neboť téměř kompletní seznam odpisů bulharských Doganů spolu s dalšími informacemi uvedenými v knize jiné možnosti určení těchto strojů nenabízí.

[TABULKA str. 164]

## Příloha 4 – porovnání výkonů stíhacích letadel z konce 30. let

Tabulka ukazuje hlavní parametry stíhacích typů v druhé polovině 30. let, tj. zařazených do služby před koncem roku 1939. Letouny jsou seřazeny vzestupně podle jejich maximální rychlosti, což velmi přibližně odpovídá jejich bojové hodnotě. Za poznámku stojí, že pořadí podle stoupavosti je zcela odlišné. Avia B.534 například stoupala rychleji než Spitfire Mk.I.

[TABULKA str. 165] Parametry stíhacích letounů zařazených do služby v letech 1934–1939

Poznámky:

- „Rok“ odpovídá zařazení typu do služby, ne dokončení prototypu.
- „Výkon motoru“ je uváděn jako maximální hodnota, často dosažitelná jen krátkodobě.
- Maximální rychlost a stoupavost platí v optimální výšce pro každý z těchto parametrů zvlášť.

## Příloha 5 – Tabulka všech známých údajů o službě letounů Avia B.534 v Bulharsku

## Popisky fotografií, map a schémat

- 1 Bulharské Dogany startují, pravděpodobně rok 1941.
- 2 První prototyp Avie B.534, Praha, květen 1933. Opěrku hlavy za kabinou sériové stroje neměly. (Jiří Vraný)
- 3 Avia B.534 ukořistěná Němci na letišti Merseburg, léto 1939. V pozadí je vidět blízká rafinerie Leuna. Československé výsostné znaky jsou odstraněny. Německo nyní mělo všechna československá stíhací letadla, ale během necelého roku Francie a pak Británie získaly podstatnou část českých stíhacích pilotů... (Jiří Vraný)
- 4 Instalace zbraní na bocích trupu viditelná při sejmutém kapkovitém krytu. Pilot mohl obsluhovat závěry kulometů přímo ze svého sedadla. (archiv firmy Avia via Jan Krumbach via Miroslav Břínek)
- 5 Příklady různého označení typu v dobových dokumentech. Po sloupcích odleva: obchodní dokument firmy Avia, kniha letů VLÚS (Vojenský letecký ústav studijní), kniha letů továrny Avia Čakovice, firemní konstrukční výkres.
- 6 Bulharské územní zisky v období 1940–1943.
- 7 Car Boris III. se zdraví s Adolfem Hitlerem. Z německého pohledu nebyl ideálním spojencem, Bulharsko se válečných akcí prakticky neúčastnilo až do amerického bombardování v srpnu 1943. V té době už Boris III. hledal cestu k míru se západními spojenci. Tyto pokusy ukončilo jeho nečekané úmrtí 28. srpna 1943. (Přeslav Pančeliev)
- 8 B-24C Liberator od 376. bombardovací skupiny USAAF nad Sofií, 17. dubna 1944. Toho dne utrpěli bulharští stíhači nejtěžší ztráty za celou válku. (U.S. archive)
- 9 Nejmodernějšími bulharskými stíhačkami byly v letech 1937–1939 polské PZL P.24B. Foto zachycuje slavnostní předání bojové zástavy 26. 6. 1937 na sofijském letišti Božurište. Tento den lze považovat za oficiální datum vzniku bulharského vojenského letectva, přesněji řečeno za datum zveřejnění jeho existence. Letoun nese na boku nápis „Princ Simeon z Tarnovo“, oslavující narození následníka trůnu. Posuvný překryt kabiny je odstraněn, později ve službě byly odstraněny i kryty kol. Rumunsko, Řecko a Turecko, státy sousedící s Bulharskem, měly ve výzbroji stejný typ letounu, i když v mírně odlišných verzích. (Přeslav Pančeliev)
- 10 Záběr pořízený na jaře 1940, pravděpodobně v Sofii nebo na letišti Karlovo. Uprostřed je německý poddůstojník ve skupině bulharských pilotů v letních uniformách vzor 1936, důstojník vpravo má ještě zimní uniformu stejného vzoru. Druhý zleva je Feldvebel-školník Svetoslav Spirov. Letoun B.534 nese původní čs. kamufláž bez výsostného označení, jen na kýlovce letounu v pozadí je vidět logo firmy Avia. Hlavně kulometů v plátěných obalech. (Stefan Bošniakov via Jiří Vraný)
- 11 V protokolu z 11. 8. 1939 jsou uvedeny typy a výrobní čísla bývalých československých letounů předvedených bulharské nákupní komisi. Stíhací letouny jsou značeny „Bn 534“. Samotný nákupní protokol byl podepsán o osm dní později, méně než dva týdny před vypuknutím II. světové války. Vpravo dole je podpis plukovníka Jezunského, náčelníka štábu bulharského letectva. (archiv DVIA, fond 5, svazek 1, jednotka 474, str. 14)
- 12 Kapitán Petko Popgančev před zkušebním letem s nově smontovaným Doganem č. 16. Kryty motoru a zbraní bývaly sejmuty při kontrole a údržbě letounu. V pozadí hangáry a řídicí věž letiště Božurište. Pravděpodobně 17. 4. 1940. (Dénes Bernád)
- 13 Jako všechny nově sestavené Avia B.534 v Bulharsku, ani tato nenese výsostné znaky. Počátek roku 1940, sofijské letiště Božurište. Vpravo stojí Antonín Tvrdoň, technik firmy Avia. Bulharský důstojník uprostřed je podle poboční zbraně ve službě. Vpravo je vidět část hangáru bulharského typu, s typickou boční konstrukcí vrat. (Jan Krumbach via Marcel Kareš)
- 14 Konečné rozhodnutí o nákupu čs. letadel učinil generálmajor Vasil Bojdev, velitel bulharského letectva v letech 1936–1941. Původně jezdecký důstojník, zastánce neutrality Bulharska. Hlavním kritériem při nákupu letounů byla cena. (Vencislav Čakov)
- 15 Řada Avii od 112.stíhacího Jato na letišti Božurište, podzim 1940. Na rozdíl od předchozího uživatele, tj. československého letectva, všechna letadla na snímku mají aerodynamické kryty kol. To může znamenat, že před dodávkou do Bulharska tyto stroje prošly revizí a doplněním chybějících dílů, některé snad i obnovou nátěru. První letoun v řadě je Dogan s bulharským palubním číslem 2, což byla B.534.235. (Evgenij Andonov)
- 16 Dvojice fotografií ukazuje vzhled Avii II. verze s doplněným krytem kabiny. Snímky byly pořízeny v SSSR, kam s touto čerstvě opravenou Avii B.534.124, patřící Slovensku, ulétl český nadporučík Jaroslav Hladý 28. 8. 1939 z továrního letiště v moravských Kunovicích. Hladý později odjel do Británie, bojoval v řadách RAF a po válce se vrátil do vlasti jako velitel československého stíhacího wingu se třemi squadronami Spitfirů. Povšimněte si odlišné spodní části přídě a dřevěné vrtule. Dogan č. 61, výrobní číslo 118, vyhlížel identicky, s výjimkou bíle natřených částí trupu a stříbrné spodní plochy horního křídla zobrazené Hladovy Avie. (Jiří Vraný)
- 17 Bulharský Bf 109E-3a palubní číslo 3 (W.Nr. 4832) na letišti Karlovo, pravděpodobně počátek jara 1941. Pod ondřejským křížem na křídle je vidět část předchozího tzv. carského výsostného znaku. Krátce před zavedením ondřejských křížů (v červnu 1940) byly staré carské znaky nanесeny na část nově dodaných Bf 109 za účelem fotografování. Všech deset Messerschmittů z první dodávky bylo dodáno bez křidelních kanónů a bez kyslíkového příslušenství. Toto vybavení bylo koupeno později a do Bulharska dorazilo na jaře 1941. (Vencislav Čakov)
- 18 Bulharský Bf 109G-6, W.Nr. 14785, palubní číslo 30, předvádí absenci výdutí nad závěry trupových kulometů ráže 7,9 mm a hranatý boční rám kabiny. Letiště Karlovo, léto 1943. Výsostné znaky, trupové číslo i identifikační trojúhelník na kýlovce se liší od bulharského standardu, protože byly nanесeny již při výrobě ve Wiener Neustadt. Později v letech 1943–1944 obdržely bulharské stíhačky na trup taktická trupová čísla, odlišná od předchozích palubních čísel. (Martin Vyroubal)
- 19 Jedna z prvních D.520 dodaných do Bulharska, 2/6 stíhací Orljak, Karlovo, září 1943. Letoun stále nese německé znaky a označení. Tento vzhled měly bulharské Dewoitiny při výcviku pilotů v Karlovo ještě v listopadu 1943. Výzbroj těchto francouzských letadel (kanón ráže 20 mm a čtyři kulometry 7,5 mm) byla srovnatelná se současně dodávanými Messerschmitty Bf 109G-2. (Vencislav Čakov)
- 20 S Dewoitinou č. 75 havaroval 12. 11. 1943 poručík Konstantin Todorov Konstantinov, pilot 662.Jato. K danému dni již měl na D.520 nalétáno 20 hodin. (archiv DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 166, str. 270)



- 21** Obrázek z montáže Avii B.135 na jaře 1943 v dílnách v Loveč zachycuje kamufláž bez žlutých identifikačních doplňků a trikolóru na směrovce. Takový vzhled měla bulharská letadla jen do března 1941, ale Avie B.135 byly takto dodány z firmy Avia podle zadání z objednávky z roku 1940. Výsostné znaky, trupová palubní čísla a registrační trojúhelník na kýlovce také pocházejí z výroby v Praze. (*Evgenij Andonov*)
- 22** Bulharský Bf 109G-6 pojíždí před startem. Pod „boulemi“ na motorovém krytu jsou závěry 13mm kulometů. Podle pozdějšího typu kabiny „Erla“ (Galland) jde pravděpodobně o stroj z poslední dodávky v roce 1944. (*Vencislav Čakov*)
- 23** Bulharský Bf 109G-6, „bílá 7“ s bílými identifikačními prvky zavedenými koncem září 1944. Kromě bílých konců křídel a prstence na trupu byl předepsán i bílý vrtulový kužel, což na tomto letounu nebylo dodrženo. (*Vencislav Čakov*)
- 24** Letiště, ze kterých operovaly Avie B.534 bulharského letectva. Až na letiště Niš v jižním Srbsku byla všechna na bulharském území. Asen, Dabene, Daskal Atanasovo, Buchovci a Novgradec byla polní letiště. Nejvýznamnější byly Karlovo, kde začínaly svou službu v Bulharsku, sofijská letiště Božurište a Vraždebna, ze kterých vzlétaly do boje, a Graf Ignatievo u Plovdivu, kde zakončily svou kariéru. Za povšimnutí stojí, že operační lety nad mořem byly možné jen z letišť Novgradec a Balčik. Na letišti Balčik byly prováděny jen ostré střelby Stíhací školy, bojová jednotka odtud s Avii neoperovala.
- 25** V polovině roku 1940 bylo území Bulharska rozděleno do pěti „stíhacích zón“ přiřazených jednotlivým stíhacím jednotkám. Číslo zón odpovídala číslům leteckých pluků (1–4). Pátá zóna měla číslo 6, patřila 6. stíhacímu pluku a byla rozdělena na dvě části pro jeho tehdy existující dva *Orljaky*. (*podle Jordana Milanova*)
- 26** Řada Doganů na polním letišti, pravděpodobně druhá polovina roku 1940. Soudě podle „bačkor“, letadla patří 442.*Jato*, které v tomto období létalo se svými stíhačkami mj. z polního letiště Buchovci u Šumenu v severovýchodní části Bulharska. (*Stefan Bošniakov*)
- 27** Jeden kurýrní letoun a čtyři stíhací Avie B.534 jsou v pozadí této fotografie z dočasného polního letiště. Pravděpodobně jde o satelitní letiště Dabene blízko Karlovo, březen–duben 1941. V té době, tj. před německým útokem na Řecko a Jugoslávii, byla bojová *Jato* 6. stíhacího pluku umístěna na polních letištích. (*Maria Erešňakova via Historické muzeum Karlovo via Dimitar Petkov*)
- 28** Dogan s číslem „6x“ na spodním křídle, zachycený na stejném letišti jako na předchozím snímku ze série fotografií. Pod pravým křídlem Avie (v levé části fotografie) je vidět část méně běžného většího pumového závěsníku pro těžší 20kg bomby. Druhý stojící zprava je poručík Čudomir Toplodolski, který od února 1941 velel 672.stíhacímu *Jato*. Jednotka tehdy (přelom let 1940/1941) používala mj. Dogany č. 62 a 65–68. (*Maria Erešňakova via Historické muzeum Karlovo via Dimitar Petkov*)
- 29** Poručík Toplodolski je rovněž na další fotografii z téže série, zcela vlevo. Opravovaný Dogan má žlutě natřenou před, což odpovídá březnu 1941 nebo pozdějšímu datu. Výrobní číslo 313, které lze s obtížemi přečíst na příčném oblouku pod motorem, odpovídá Doganu palubní číslo 68 od 672.*Jato*. (*Historické muzeum Karlovo via Dimitar Petkov*)
- 30** V září 1941 se 222.*Jato* zúčastnilo výcviku v tzv „letním táboře“ na polním letišti. Potřebný materiál i letadla byly umístěny ve stanech. Muž na fotografii vlevo je německý poradce *Leutnant* Pühringer, uprostřed sedí poručík Spisarevski a vpravo *Kandidat-oficer* Petar K. Petrov. Dogan č. 19 od 222.*Jato* v pozadí čeká na náhradní vrtuli. Letoun již nese kompletní žluté identifikační prvky, včetně prstence na trupu za kabinou. (*Jiří Rajlich*)
- 31** Lehký bombardér Letov Š.328 „*Vrana*“ č. 5 z 333.*Jato* z letiště Sarafovo u Burgasu během hlídky nad Černým mořem, srpen–září 1941. V srpnu 1941 byly předepsány „hlídkové“ žluté doplňky – na koncích křídel, směrovka, prstenc na trupu, ale nikoli na přídi. (*Jan van den Heuvel via Martin Vyroubal*)
- 32** Operační oblasti 682., 692. a 442.*Jato* z *Orljaku* „Galata“ stanovené v říjnu 1941, s vyznačením hlídkových sektorů nad pobřežím u přístavů Varna a Burgas. (*podle Jordana Milanova*)
- 33** 11. srpna 1941 se stal novým velitelem „*Vzdušni na Njego Veličestvo Vojski*“ generálmajor Dimitar Ajranov, který nahradil v této funkci generála Bojdeva. Ajranov do té doby řídil technické zabezpečení vojska. Po převratu byl 9. 9. 1944 uvězněn a odsouzen k 15 letům vězení na základě vykonstruovaného obvinění. Tragikomicky působil souběh dvou bodů obžaloby: 1) Nezajistil leteckou obranu Sofie před spojeneckým bombardováním, 2) Posílal (nad Sofii) bulharské letce do nerovného boje na jistou smrt. Dalším bodem obžaloby bylo bombardování bulharských vesnic v horách během protipartyzánských akcí. Trest mu byl později zkrácen, ale po jeho uplynutí místo propuštění beze stopy zmizel. Jak suše poznamenal jeden bulharský letec, voják, který poslouchá rozkazy, si nemůže vybírat ani bojiště, ani nepřítel. Dodejme, že poražený voják si nevybírá ani své soudce. (*Preslav Pančeliev*)
- 34** Důstojníci chorvatského letectva na návštěvě u bulharských kolegů. Podle podpůrné konstrukce střechy byl snímek pořízen v budově leteckých dílen v Karlovo („*Glavni remontni rabotilnici*“). Bulharští důstojníci mají dýky, chorvatské letce lze odlišit podle světlejších uniforem a pistolí. První Chorvat zleva (s lampasy) je generálmajor Vladimir Kren, velitel chorvatského letectva („*Zrakoplovstvo Nezavisne Drzhave Hrvatske*“). Podle letové knihy z letiště Borongaj, uložené v Leteckém muzeu v Bělehradě (via Boris Ciglić) navštívil generál Kren Bulharsko ve dnech 5.–9. října 1942. Vpravo stojí bombardér Dornier Do 17K, ukořistěný na jaře 1941 v Jugoslávii, což dodává situaci pepný ráz – nelze vyloučit, že některý z přítomných chorvatských důstojníků létal ještě před rokem a půl právě na tomto letounu. V pozadí stojí několik Avii B.534 se žlutými příděmi a směrovkami, dvě z nich bez motorů, což dokládá potíže bulharského letectva s klesajícím počtem provozuschopných letadel. Mezi nejbližšími dvěma Dogany je vzadu vidět pestře zbarvený akrobatický dvouplášník Avia Ba.122 („*Osa*“ č. 29), zachycený také na fotografii č. 92 dále v knize. (*Velimir Vukšić via Boris Ciglić*)
- 35** Území nově zřízených leteckýchází Bulharska v roce 1942. Hranice mezi oblastmi probíhají po hřebenech hlavních pohoří oddělujících jednotlivé části země. (*archív DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 151, str. 50*)
- 36** Dogan na betonové dráze letiště v Jambol. Na rub fotografie později jeden z pamětníků dopsal „*Letiště Jambol – 1942*“. Snímek ukazuje piloty 332.stíhacího *Jato*, vpravo stojí *Kandidat-oficer* Dimitar Bečvarov, který sloužil v Jambol od 12. 11. 1940 do 26. 3. 1942 (archív DVIA, fond 1107, sv. 1, jednotka 39, str. 211, a fond 1063, sv. 1, jednotka 17, str. 60–63). Před zobrazené Avie B.534 je žlutá, ale rozpoznat to lze jen na počítači při extrémně vysokém kontrastu. (*Teodor Muchovski via Dénes Bernád*)

- 37** Důstojníci a letouny 112. a 222.*Jato* v Božurište (podle „kostky“ hodin na řídicí věži v pozadí), přelom let 1941–1942. Nejbližší letoun „č. 2x“ má dobře zachované žluté identifikační doplňky. Podle rohu výsostného znaku a vzdálenosti hangáru ale pravděpodobně nejde o Dogan č. 24 z fotografie č. 38. Další Avia v řadě nese ručně malované (tj. bez šablony) číslo 53. Stojícím důstojníkem je pravděpodobně poručík Rusi Rusev, který vedl 622.*Jato* startující proti americkým Liberátorům 1. srpna 1943. (*Evgenij Andonov*)
- 38** Druhý snímek stejné situace, ale zřejmě před jiným letadlem. Po fotografování si důstojníci zapálili a fotograf stiskl spoušť ještě jednou. Nejbližší letoun je mimo pochybnost Dogan č. 24 – kromě číslice „2“ lze pod výškovkou rozeznat i část druhé číslice „4“. (*Vencislav Čakov*)
- 39** Letecká formace předvedená na vojenské přehlídce v Sofii 6. 5. 1942. Skládala se z velitelství pluku (čelní trojice), z jednoho bombardovacího *Orljaku* (horní skupina) a z části 1/6 stíhacího *Orljaku* (dolní skupina). Z obou zúčastněných stíhacích *Jato* (612. a 622.) letělo po sedmi Doganech.
- 40** Fotografie na památku z roku 1942 – obsluhy letadel odcházející z vojenské služby do zálohy, letiště Božurište, s Doganem č. 53 ze stavu 612.*Jato* (bývalé 112.*Jato*). První číslici palubního čísla „5x“ lze rozeznat na spodní straně levého dolního křídla. Letoun má žlutou příd i další žluté identifikační prvky, předepsané v roce 1941. Důstojník v uniformě stojící s cigaretou u vrtule je také na fotografii č. 37 (zcela vlevo), kde rovněž nedokázal odložit cigaretu. (*Stefan Bošniakov via Marcel Kareš*)
- 41** Na dalším snímku stejné scény je našťastí zachycena větší část pravé strany letounu, kde je na spodní části dolního křídla vidět druhá číslice palubního čísla „x3“. Jedná se tedy o letoun č. 53. (*Stefan Bošniakov via Marcel Kareš*)
- 42** Slavnost svěcení vlajky u 612.*Jato* na základně Božurište, údajně koncem ledna 1943. Na Doganu č. 53 jsou až při zvětšeném kontrastu vidět žluté identifikační doplňky, na ortochromatickém filmu jsou zachyceny jako tmavé. Letoun vpravo v popředí, soudě podle pozice ondrejských křížů, má nový nátěr horních ploch. Povšimněte si tmavě vyhlížejících žlutých konců spodního křídla na stroji vpravo vzadu. Avie zachycené na tomto snímku bojovaly v srpnu 1943 s americkými Liberátory. (*Vencislav Čakov*)
- 43** Stíhací jednoplošníky Avia B.135 byly dodány do Bulharska v rozloženém stavu až na jaře 1943, ale již při výrobě v Praze dostaly bulharskou kamufláž a označení podle předpisů platných v době objednání, tj. na podzim 1940. (*Stefan Bošniakov*)
- 44** Generál Ajranov, uvězněný při převratu 9. září 1944, byl ve funkci velitele letectva nahrazen plukovníkem Georgi Drennikovem (druhý zleva), dosavadním velitelem leteckých škol. Tento korektní a výkonný důstojník s velkou autoritou mezi všemi letci ale ve funkci vydržel jen do 23. října 1944, kdy byl „Lidovým soudem“ odsouzen k 15 letům vězení. Novým velitelem letectva se stal kapitán v záloze (!) Gančo Mančev, promptně povýšený na generálmajora. Mančev byl v roce 1936 propuštěn z letectva, obviněn z komunistické aktivity a sdílel pak vězení s popřevratovým ministrem obrany Damianem Velčevem. Jak je vidět, udělování vysokých funkcí ministrovým přátelům je praxe, která platí v každé době a ve všech režimech... (*Preslav Pančeliev*)
- 45** Role a vztahy vojenského vedení v popřevratovém Bulharsku výstižně dokumentuje tento snímek. Nový náčelník štábu letectva plukovník Zachari Zachariev (vlevo) se opatrně zdraví s ministrem obrany Daminem Velčevem (uprostřed). Zachariev, veterán španělské občanské války, se právě vrátil ze Sovětského svazu, kde strávil posledních šest let, zatímco jeho dva nadřízení válku přečkali v bulharském vězení. Nový velitel *Vzdušni vojski* generálmajor Gančo Mančev (vpravo) vyhlíží poněkud rezignovaně – možná přemýšlí o tom, kdo bude ve skutečnosti čí šéf... (*Evgenij Andonov*)
- 46** Poručík Dončo Dimitrov (druhý zleva, v letecké kombinéze) v roce 1940, kdy předsedal z „*Jastrebů*“ PZL P.24 na Dogany a převzal velení 652.*Jato* u 6. stíhacího pluku v Karlovo. Od 4. března do poloviny dubna 1941 jeho *Jato* jako část 1/6 *Orljaku* operovalo z polního letiště Asen. Zde poručík Dimitrov, přezdívaný „strýček Dončo“, velel stíhacímu výcvikovému kurzu s německým instruktorem poručíkem Jungem (DVIA, fond 1063, sv. 1, jednotka 9, str. 38–42, 62–63, 80–84). Snímek pochází pravděpodobně z tohoto období. (*Teodor Muchovski via Dénes Bernád*)
- 47** Společný vzlet letounů He 51 a B.534 na letišti Karlovo, rok 1941 nebo počátek roku 1942. Oba stroje patří buď cvičnému *Jato* 6. stíhacího pluku, nebo Škole vyšší pilotáže. Letouny nají žluté přídě a směrovky, na Avii lze rozeznat tmavou spodní stranu horního křídla. (*Petar Manolev via Vencislav Čakov*)
- 48** Žák „Stíhací školy“ podporučík Dimitar Atanasov Dimitrov havaroval s touto Avii výrobní číslo 286 na letišti Dolna Mitropolija 19. dubna 1943. Příčinou nehody bylo příliš velké přitažení řídicí páky během přistání, takže letoun zdvihl příd, ztratil rychlost a dopadl na zem z výšky čtyř metrů. Dogan č. 6 stále nese zbarvení předchozího uživatele – 662.*Jato*, kde sloužil v roce 1942 (DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 156, str. 201–286). Původní čs. khaki horní plochy (viz zachovalý emblém Avie na směrovce) a žluté identifikační doplňky. Žlutý prstenec na trupu většina letounů 6. stíhacího pluku nenosila. (*archiv DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 166, str. 83–91*)
- 49** Jiný záběr nehody Dogana č. 6 ukazuje černé číslo na dolním křídle. Světlá skvrna na směrovce je pravděpodobně chyba této kopie původní fotografie, protože na jiných verzích tohoto snímku skvrna není. (*Teodor Muchovski*)
- 50** Náčrtek letiště Dolna Mitropolija ukazuje místo výše uvedené nehody. (*archiv DVIA, fond 1049, jednotka 166*)
- 51** Avia B.534 stíhací školy, Dolna Mitropolija, podzim 1943. Ve středu skupiny frekventantů tzv. 13. kurzu (13.vypusk) stojí třetí zprava instruktor poručík Petar Manolev. Letoun má na boku trupu zbytky žlutých doplňků, ale horní kryt motoru žlutý není. Trupové číslo pravděpodobně chybí. (*Vencislav Čakov*)
- 52** Jednoplošná Avia B.135 s dvouplošníky B.534 v pozadí. Fotografie je často popisována jako B.135, která po boji s Liberátory přistála na letišti Božurište, ale přítomnost B.534 to vyvrací. Zmíněné střetnutí proběhlo 30. března 1944, kdy již Dogany na tomto letišti nebyly. Je to opravdu snímek z uvedené akce, ale až po návratu na domácí základnu Stíhací školy v Dolna Mitropolija. Pilot ve svetru je podle pamětníků podporučík Dimitar Sotirov, který se údajně zúčastnil boje s jednou z Avii B.135. (*Vencislav Čakov*)

- 53** „Pětistovka“ Stíhací školy, letiště Dolna Mitropolija (viz bílé hangáry), pravděpodobně zima 1943–1944. Fotografie je ukázkou zkreslení barev, speciálně žluté, způsobeného použitím ortochromatického filmu. V první řadě si všimněme tmavého (ve skutečnosti žlutého) konce dolního křídla, vně od výsostného znaku. V horní třetině vypouklého krytu kulometů pod kabinou je hranice dvou „tmavých“ barev: lesklejší žlutá „šíp“ vede přes střed výdutě, zatímco matnější olivově zelená je na horní a dolní části výdutě. Příklad se leskne stejně jako žlutý „šíp“ na krytu kulometů, pravděpodobná je tedy její žlutá barva. Vzadu na trupu je jen výsostný znak, nikoli trupové číslo, ani prstenec za kabinou, který byl na část Doganů nanesen společně se žlutými konci křídel. Bohužel nelze odhadnout zbarvení směrovky, která by teoreticky měla být žlutá, podobně jako příď. Odnímatelný panel s emblémem lékárníčky pod výškovkou buď pochází z jiného letadla, nebo vypadá tmavší vlivem rozdílu lesku kovových a plátěných částí trupu. Instruktor Petar Manolev, který se v kabině B.135 zúčastnil boje s Liberatory, stojí zcela vlevo. V době prvních prací na textu této knihy, na podzim 2012, pan Manolev žil se svou dcerou v Sofii. (*Letecké muzeum Krumovo*)
- 54** Skupina nejméně jedenácti Avii B.534 „Smišeného *Orljaku*“ na letišti Buchovci (viz stan v pozadí) v září–říjnu 1940. Letouny mají dosud lesklý původní čs. khaki nátěr spolu s ondrejskými kříži a trikolórou na směrovce, bez jakýchkoli žlutých doplňků, na trupu ani na směrovce nejsou čísla. Světlý obdélník u kořene dolního křídla je zesílená část povrchu, na které mohla stát obsluha letounu při údržbě. Druhý stroj v této řadě, s odkrytým trupem, má kabinu V. verze, stejnou jako měly Avie Bk.534. (*Vencislav Čakov*)
- 55** Stránka ze zápisníku letů poručíka Manoleva. Přelet do Buchovci 17. září 1940 je na řádku 78, hlídkování v oblasti Varna-Dobrič na řádku 79. Záznamy rovněž dokazují, že piloti v 672.*Jato* (patrně v celém letectvu) neměli určeny stálé osobní letouny. (*Dénes Bernád*)
- 56** Jiný pohled na stejnou skupinu letadel jako na snímku č. 54, pravděpodobně Buchovci, podzim 1940. Soudě podle aerodynamických krytů kol může jít o 442.*Jato*. Původní československá khaki/stříbrná kamufláž bez žlutých doplňků, bez čísel na trupu. Na prvním stroji je vidět logo firmy Avia na kýlovce. (*Dimitar Nedialkov*)
- 57** Další snímek ze stejné akce na letišti Buchovci v září–říjnu 1940. Vpředu je B.534.118 s číslem 61 v identifikačním trojúhelníku na kýlovce, jediná bulharská Avia II. verze s kapkovitou kabinou. Montáž těchto kabin prováděly letecké dílny v Kunovicích na Moravě v letech 1939–1940 na zakázku *Luftwaffe* nebo slovenského letectva. Dalším letounem v řadě je B.534.234, palubní číslo 62. Podle zápisníku letů *Zamestnik-oficera* Ivana Zidarova (via Vencislav Čakov) Dogany 61 i 62 patřily 672.*Jato*. (*Michal Ovčačík*)
- 58** Avia B.534 ještě bez žlutých doplňků, v pozadí bombardéry Avia B.71, Aero MB.200 a budova. Může se to zdát komické, ale zcela shodný fotografův bicykl je i na snímcích Avii B.71 z roku 1940. Proto je pravděpodobné, že snímek zachycuje letiště Plovdiv v období červenec–říjen 1940; v tom případě Dogan na snímku patří 222.*Jato*. Dobře je vidět světlé zbarvení spodní části příďe v původním československém nátěru. (*Letecké muzeum Krumovo u Plovdivu*)
- 59** Skupina pilotů 222.*Jato* před svými Avii přihlíží výkladu svého velitele poručíka Todora Jordanova (uprostřed). Druhý zleva podporučík Dimitar Spisarevski, druhý zprava *Feldvebel-školnik* Petar Kirov Petrov, jehož paměti jsou v této knize často citovány. Letiště Božurište u Sofie, pravděpodobně duben 1941. (*Stefan Bošniakov*)
- 60** Podporučík Dimitar Svetozarov Spisarevski z 222.*Jato*, na fotografii v zimní uniformě vzoru 1936, která byla naposled užívána v zimě 1940/1941. Základna Sofia-Božurište, pravděpodobně duben 1941. Dogan č. 28 v pozadí již má žlutou směrovku. Sanitka v pozadí je zachycena i na následujícím snímku č. 61. (*Vencislav Čakov*)
- 61** Stíhačky 1. leteckého pluku na letišti Božurište (ověřeno podle reliéfu hor v pozadí), dva dny po německém útoku na Jugoslávii a Řecko. Nejbližší stojí v pohotovosti Dogan č. 25 a 64 od 222.*Jato*, zdá se že zatím stále se zelenými směrovkami. Dva další Dogany u stanu již mají směrovky žluté, ale chybí jim čísla na trupu. Snímek pořídil 8. dubna 1941 příslušník německého FlakRegiment Nr. 24, který projížděl po silnici u letiště. (*Martin Vyroubal*)
- 62** Dogan č. 68, podle tvaru číslic od 6. stíhacího pluku, pod kamuflážní sítí. Rozeznat lze žlutou příď protaženou do „šípů“ a zelenou směrovku. Proto lze odhadnout, že fotografie byla pořízena mezi 1. březnem a 5. dubnem 1941. V prosinci 1940 je Dogan č. 68 doložen u 672.*Jato*, které bylo od března do května 1941 umístěno na polním letišti Dabene blízko základny Karlovo. (*Dénes Bernád*)
- 63** Po ukončení bojových akcí na Balkáně bulharské letectvo pokračovalo v mírovém výcviku. Dogan palubní číslo 9 (Avia B.534.330) od 112.*Jato*, krátce před startem z letiště Božurište, jaro–léto 1941. Tlusté číslice na trupu byly typické pro většinu Avii „sofijských“ 112. a 222.*Jato*. Letoun ale ještě nemá žluté konce křídel a žlutý prstenec na trupu, které byly zavedeny u 1. leteckého pluku až v srpnu 1941. (*Dénes Bernád*)
- 64** **65** Další dva snímky stejné situace s Doganem č. 9. Celou sérii vyfotografoval *Oberleutnant* Reinartz někdy mezi dubnem a červnem 1941. Panel výfuků je v barvě tmavého kovu. Na druhém snímku je vidět světlý obdélník na dolním křídle určený pro stoupaní obsluhy letounu, proto byl podložen kovovým plátem spojeným s konstrukcí křídla. Vrchní materiál bohužel neznáme, mohlo jít o gumu nebo vroubkovaný kov. (*Dénes Bernád*)
- 66** Fotografie z výcviku pořízená pro tisk – cvičný poplach u 672.stíhacího *Jato* na letišti Karlovo. Letoun zcela vpravo (pravděpodobně č. 67) má žlutou celou pohyblivou část směrovky, ale nemá žlutý prstenec na trupu za kabinou. Ostatní letouny, zřejmě předané od 1. leteckého pluku, však prstenec mají (viz foto č. 135). Avia v popředí má vrtuli bez nátěru, po výměně. V pozadí letoun PZL P.24B od „*Obrazcovo Jato*“ s ondrejskými kříži a žlutými doplňky, díky němuž a díky letnímu oblečení vojáků lze snímek datovat na květen až říjen 1941. Dogan vlevo, soudě podle stříbrné přetřeného mosazného těla chladiče, je nejspíš jeden z „četnických“ strojů, pravděpodobně palubní číslo 21 nebo 23. (*Dimitar Nedialkov*)
- 67** V propagandistickém filmu „*Čarské manévry – září 1941*“ je mj. zachycen vzlet osmi Avii 112.*Jato*. Čísla na trupu nesou z celé skupiny jen Dogany č. 9, 74 a 76. Všechny letouny ale již mají pozdější žluté identifikační prvky – prstenec na trupu za kabinou a konce křídel. Srovnajte se vzhledem Dogana č. 9 na fotografii č. 63. (*Bulharská národní filmotéka*)
- 68** Kurýrní Fw 44 a dva stíhací letouny B.534 se žlutými doplňky v pozadí. Podle žlutých konců křídel a částečně viditelného tlustého jednomístného trupového čísla tyto Dogany patří „sofijskému“ 112.*Jato*, první stroj na snímku je pravděpodobně Dogan č. 9. Je možné, že fotografie pochází z období manévrů v září 1941. (*Stefan Bošniakov*)
- 69** Letový záběr Dogana č. 2. (*Stefan Bošniakov*)

- 70** Avia B.534.235 alias Dogan č. 2 letí s otevřenou kabinou nad pobřežím Černého moře. Při zvýšeném kontrastu na počítači lze na snímku rozeznat žluté identifikační prvky – příď, prstenec na trupu a směrovku. Protože žlutou příď ani směrovku Dogany 442.Jato hlídající v roce 1941 u moře nenosily, snímek byl pravděpodobně pořízen v roce 1942 nebo 1943 blízko letiště Balčik, kde jednotky s Dogany prováděly ostré střelby. Zobrazený Dogan nejprve patřil 112.Jato, byl poškozen 23. srpna 1941 a pak opravován v Karlovo. (Stefan Bošniakov)
- 71 72** Podzimní operace bulharských Doganů. Motor je zakrytý látkovým povlakem značky „Letep“ z původního československého příslušenství. (Dénes Bernád)
- 73 74** Dogany 332.Jato zachycené na filmu „Carské manévry“ v září 1941 patřily k 3. manévrovému Orljaku. Tato jednotka hrála při cvičení roli „nepřítele“ a nosila modifikované znaky bez černých ondřejských křížů. (Bulharská národní filmotéka)
- 75** Avie 222.Jato nad horami, pravděpodobně konec roku 1941. V pozadí je stroj č. 28 se žlutou příďí ve stylu prodlouženého „šípů“ z roku 1940, zatímco Dogan č. 63 v popředí má sice žlutou příď, ale „šíp“ nikoli. Oba letouny ale mají žlutou směrovku a prstenec na trupu. Avie č. 63 patřila na jaře 1941 k 222.Jato v Sofii, ale v září 1942 byla poškozena již u 632.Jato v Karlovo. V pozdějším zbarvení, bez žlutých doplňků, oba zobrazené letouny bojovaly od září 1944 proti německé armádě v 2/2 bitevním Orljaku. (Jiří Vraný)
- 76** Údaje o této fotografii chybí. Z chybějícího trupového čísla Avie v pozadí a již instalované vzpěry ostruhového kolečka lze odhadnout období 1943–1944. Stromy za letounem připomínají letiště Karlovo. Dogan na snímku tedy může patřit 2/6 stíhacímu Orljaku v roce 1943, nebo místním Leteckým dílnám v období 1943–1944. (Stefan Bošniakov)
- 77 78 79** Dogan č. 35, zničený v srpnu 1942 nárazem Bf 109E během výcviku na polním letišti Daskal Atanasovo má neobvyklé trupové číslo s číslicemi v různé výšce. Tato Avia B.534.407 patřila k 642.Jato 2/6 stíhacího Orljaku ze základny Karlovo. Ze všech bulharských Doganů č. 35–60 „původní“ V. verze (tedy kromě č. 4, vyrobeného jako IV. verze a přestavěného později) měl tento letoun nejnižší výrobní i palubní číslo. (archív DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 156, str. 203–214)
- 80** Dogan č. 11 s lehkou poškozenou spodní částí přídě stojí u stromů na dvoře obehnaném zdí. Číslice na dolním křídle napovídají, že jde o letoun 6. stíhacího pluku v Karlovo. Voják na strážní podle uniformy patří k pěchotě. Je možné, že jde o fotografii z výše zmíněné příhody. (Stefan Bošniakov)
- 81** Avia B.534.346, palubní číslo 16 od 2/6 Orljaku a Bf 109E č. 8 a č. 14 od 672.Jato fotografované v Karlovo – viz dvojici pahorků v pozadí, přezdívanou piloty „Mominí grdi“ (dívčí prsa). Slavnostní svěcení bojové zástavy, 30. ledna 1943. Na Doganu jsou patrné žlutá směrovka a příď se „šípem“, na části vrtulového kuželu je sníh. Tenké číslice stříkané podle šablony jsou charakteristické pro letouny 6. stíhacího pluku. (Teodor Konstantinov via Boris Ciglić)
- 82** Piloti 622.stíhacího Jato na letišti Božurište, květen–červen 1943. Čtyři z nich pak vzletli 1. srpna 1943 ve svých dvouplošnicích proti americkým Liberátorům. Jsou to, zleva: podporučík Nikola Bačev, poručík Nedelčo Bončev, Podoficer Janko Jankov, velitel kapitán Rusi Rusev, Feldvebel Kosta Spasov, Podoficer Ivan Gerdžikov, Podoficer Anton Atanasov. Kandidát-oficer Petar Bisov sedí v popředí. V pozadí vpravo ocasní plochy jedné z Avii B.534. Z této skupiny pilotů se akce 1. srpna 1943 zúčastnili pravděpodobně kapitán Rusi Rusev, podporučík Nikola Bačev a podoficer Janko Jankov, kteří byli za tento boj vyznamenáni (archív DVIA, fond 1063, sv. 1, jednotka 26, str. 1–2). Čtvrtý pilot 622.Jato, který se akce zúčastnil (jednotka ale bombardéry nenašla) není známý. (Vencislav Čakov)
- 83** Na rub předchozí fotografie pamětník vepsal jména pilotů.
- 84** B-24D-95-CO Liberator #42-40787 „Vagabond King“ od 565<sup>th</sup> Bomber Squadron, 389<sup>th</sup> Bomber Group, 8<sup>th</sup> Air Forces s posádkou, který se z náletu na Ploesti šťastně vrátil a přistál na Kypru. Tato posádka se setkala s bulharskými B.534 během letu k cíli. (American Air Museum v Británii)
- 85** Ačkoli tento záběr pochází z roku 1941, ilustruje atmosféru formace Jato Doganů. O dva roky později podobná formace zastaralých dvouplošníků dvakrát zaútočila na skupinu čtyřmotorových Liberátorů poblíž Sofie. (Bulharská národní filmotéka)
- 86** Mapa nepřátelských letů nad Bulharskem 1. srpna 1941 přiložená k hlášení protivzdušné obrany ukazuje trasy, kterými se jednotlivé skupiny bombardérů vracely z náletu na Ploesti a časy průletu nad jednotlivými městy. Autorem jsou vyznačena střetnutí s Dogany (červené křížky) a s Messerschmitty (modré křížky). (archív DVIA, fond 22, svazek 3, jednotka 281, str. 61)
- 87** Havarovaná Avia č. 73 s těžce olétaným nátěrem horního křídla. Ačkoli tento snímek je většinou popisován jako nouzové přistání po boji s Liberátory, ve skutečnosti byl pořízen na letišti Karlovo, což lze ověřit podle reliéfu hor v pravé části pozadí – srovnajte s fotografií č. 164. Dogan č. 73 tedy patří 6. stíhacímu pluku. Na křídlech je patrný původní khaki nátěr a žluté konce, obojí silně oprýskané. Trup ale oprýskaný není, stejně jako černé vrtulové listy. (Evgenij Andonov)
- 88** Jiný záběr stejné nehody v Karlovo jako na fotografii č. 87 – oprýskání ondřejského kříže na pravém křídle (na fotce vlevo) je shodné na obou obrázcích. Nový olivově zelený nátěr s nepoškozeným výsostným znakem na trupu kontrastují s olétaným horním křídlem. Palubní číslo 73 viditelné na trupu odpovídá Avii B.534.382, na koncích horního křídla jsou patrné zbytky žluté barvy. Podle některých zdrojů, nepotvrzených dokumenty, jde o nehodu podporučíka Gerova v roce 1942. Podle archivních dokumentů létal Dogan č. 73 v roce 1940 u 112.Jato v Božurište, ale již počátkem roku 1941 byl opravován v dílnách v Karlovo a mohl být pak předán jiné jednotce. (Vencislav Čakov)
- 89** Fotografie údajně z letiště Sofia-Božurište, léto 1943. Dogan vyhlíží jako by měl zelenou příď, jistě to však není. (Vencislav Čakov)
- 90** Dogan č. 11 měl 23. srpna 1943 po přistání v Božurište lehkou kolizi se dvěma Fw 44 „LZ-FOY“ a „LZ-FOS“ (archív DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 149, str. 143–148). Tento stíhací dvouplošník, který pilotoval podporučík Stefan Nikolov Marinopolski od 652. Jato, přilétl toho dne z Karlovo spolu se čtyřmi dalšími Dogany. Na snímku lze rozeznat čerstvý nátěr i žluté doplňky. (Teodor Konstantinov via Boris Ciglić)
- 91** Nejméně 23 Doganů bylo zničeno 28. června 1944 během náletu USAAF, který zasáhl také letecké dílny v jižní části letiště Marino Pole (Karlovo). Před těžce poškozenou budovou dílen stojí stíhačky Dewoitine D.520 a Bf 109G. (Martin Vyrubal)

- 92 Zničená letadla v budově leteckých dílen v Karlovo po červnovém náletu. Uprostřed kovová kostra jednoho z Doganů. Zajímavý a pro identifikaci významný je dvouplošník vpravo – podle pestrého zbarvení horního křídla jde jednoznačně o akrobatický speciál „Osa“ palubní číslo 29, alias Avia Ba.122.45, jediný letoun tohoto typu dodaný do Bulharska (nezaměňovat s „běžnými“ letadly „Osa“ čísel 1–28, což byly cvičné Avia Bš.122). „Osa“ č. 29 byla odepsána protokolem z 1. srpna 1944, společně s 16 Avii B.534, 24 Dewoitiam D.520, 9 Bf 109E, 17 Bf 109G a dalšími letadly (archiv DVIA, fond 1049, svazek 1, jednotka 169, str. 334–334gr a jednotka 184, str. 482–485). (Martin Vyroubal)
- 93 Bulharská *Stuka* na letišti Vraždebna, viz budova v pozadí, pravděpodobně druhá polovina října 1944. Na tomto letišti měl základnu mj. 2/2 „*Dogan-Orljak*“ během podzimních bojů. 10. října 1944 byl do Vraždebna přesunut také 1/2 „*Stuka-Orljak*“. Letoun má bílé konce křídel, ale překvapivě nikoli vrtulový kužel. V pozadí vlevo stojí průzkumný dvouplošník Letov Š.328 „*Vrana*“. Dnes je na tomto místě mezinárodní letiště Sofia. (Preslav Pančeliev)
- 94 Avie patřící „*Bojovému Jato*“ 2/2 *Orljaku* na letišti Vraždebna u Sofie. Pověšněte si stejné budovy v pozadí, jako na fotografii č. 93 se *Stukou*. Skvrnitá kamufláž byla zavedena až nějakou dobu po bílých identifikačních doplňcích, buď po prvních sněhových bouřích mezi 27. a 28. říjnem 1944, nebo počátkem listopadu. Podle tvaru skvrn na přídi je strojem v popředí Dogan č. 31. Avia v pozadí má sice bílý prsteneček na trupu, ale zelenou kamufláž bez světlých skvrn; její zdánlivě světlejší natočená směrovka je důsledkem osvětlení pod jiným úhlem. Předepsanými „spojeneckými“ bílými identifikačními prvky byly prsteneček na trupu, vrtulový kužel a konce křídel – na horním křídle shora, na dolním zesponu. Světle šedé skvrny a pruhy zimní kamufláže byly důsledně nanášeny na všechny zelené plochy, včetně spodní strany horního křídla. Druhý zleva stojí velitel 2/2 *Orljaku* kapitán Cvjatko Petev Kolev. (Vencislav Čakov)
- 95 Dogan č. 31 (srovnejte zbarvení příděl s obrázkem č. 173) čerstvě předaný bojovému *Jato* 2/2 *Orljaku*, letiště Vraždebna, listopad 1944. Vozík pod ostruhovým kolečkem sloužil pozemnímu personálu k manipulaci s letadlem. V pozadí je jediný bulharský He 111 a Fw 58 *Weihe* s registrací LZ-PBH, oba od Kurýrního *Jato* vrchního velení, spolu s Ju 52 Dopravního *Jato*. Obě tyto jednotky byly umístěny ve Vraždebna. (Stefan Boshniakov)
- 96 Čelní snímek Dogana č. 31 odhaluje krátké bílé konce dolního křídla a světlé skvrny na spodní ploše horního křídla. Letouny v pozadí jsou ve stejné pozici jako na předchozím obrázku, ale kolečka vozíku pod ostruhou Avie jsou pootočená jinak. Stroj byl tedy otočen kvůli fotografování. Protože Dogan č. 31 dorazil do Vraždebna z opravy 5. listopadu 1944, tato fotografie i předchozí snímek č. 95 byly pravděpodobně pořízeny týž den. (Stefan Boshniakov)
- 97 Bulharský Dogan útočí na pozemní cíl. (Bulharská národní filmotéka)
- 98 Tři z posledních Avii „*bojového Jato*“ 2/2 bitevního *Orljaku*, letiště Vraždebna (viz horní část hangáru z vlnitého plechu). Snímek byl pravděpodobně pořízen až po 12. listopadu 1944, protože u jednotky nasazené do boje by jistě neprobíhaly exkurze civilistů. Avie byly umístěny ve Vraždebna až do února 1945. Kamufláž je tvořena světle šedými skvrnami přes olivově zelený nátěr, včetně spodní strany horního křídla. Letouny nesou původní výsostné znaky (ondřejské kříže) a bílé identifikační prvky. V listopadu–prosinci 1944 mělo *Bojno Jato* letuschopné Dogany č. 5, 31, 41, 47 plus jeden neznámý. Letoun v pozadí vpravo lze částečně „vykalkulovat“: je to Avia IV. verze s bílým prstenečkem umístěným před kormidly a podle tvaru skvrn poblíž trupových vzpěr se nejedná o Dogana č. 31. Protože Avie č. 41 a 47 byly V. verze, letoun vpravo může být Dogan č. 2 nebo č. 5. (Stefan Boshniakov)
- 99 Jiný snímek téže situace ukazuje, že B.534 v popředí patří ke IV. verzi a bílý prsteneček na trupu není umístěn za kabinou, ale pravděpodobně za výsostným znakem, tj. před kormidly. Pověšněte si kontrastu mezi bílou barvou vrtulových kuželů a špinavě bílými (nebo světle šedými) skvrnami na trupu. (Dénes Bernád)
- 100 Podporučík Asen Georgiev Stojanov od 2/2 *Orljaku*, veterán podzimních bojů v roce 1944, přežil tuto ošklivě vypadající nehodu ve zdraví. 2. dubna 1945 během cvičného letu na základně Plovdiv jeho Doganu č. 2 došel benzín a během nouzového přistání se letoun převrátil. Poškození bylo ohodnoceno na 20 %. (DVIA, fond 1062, sv. 1, jednotka 34, str. 136)
- 101 První poválečná nehoda s Doganem potkala kadeta (*Kandidat-officer*) Kuzmana Pervanova Cvetanova 22. června 1945 při přistání s letounem č. 41 na letišti Plovdiv. Jiný snímek této nehody je na obrázku č. 171. Pověšněte si výsostného znaku umístěného daleko vzadu na trupu a dalšího Dogana v pozadí. (DVIA, fond 1062, sv. 1, jednotka 36, str. 128)
- 102 Jedním z dvojice Doganů poškozených v Plovdivu 11. července 1945 byl tento stroj č. 47, se kterým při přistání „zakopl“ *Kandidat-officer* Niko Dojčev Grozev (archiv DVIA, fond 1062, sv. 1, jednotka 34, str. 152). **Toto je poslední známá fotografie bulharského Dogana.** Stejná situace je zachycena i na obrázku 172. (Vencislav Čakov)
- 103 Rozvržení kamuflážních barev na letounech Avia B.534 zpočátku platilo pro téměř všechny dodané letouny. Horní i boční plochy, vzpěry, podvozek, ale i spodní strana horního křídla byly khaki. Ostatní spodní plochy, včetně dolní části příděl, byly stříbrné. Těleso chladiče vody bez nátěru, v barvě zašlé mosazi, vrtulové listy černé. Malé bílé obtisky s technickými popisy se na levé a pravé straně letounu částečně lišily, ale zůstaly zachovány jen na některých strojích. (přesná kresba Josefa Studeného)
- 104 Na tomto předválečném snímku Avie B.534 československého letectva lze rozeznat, že zadní část výstřelných kanálů kulometů zůstala bez nátěru, v barvě tmavého kovu. Špička vrtulového kužele je červená. Letoun 31. letky na letišti Užhorod v období Mnichovské krize, září 1938. (Jiří Vraný)
- 105 Nejčastější provedení stříbrného nátěru dolní části konce trupu ukazuje tato fotografie československé B.534.244. S tímto zbarvením žádě byly Avie dodávány téměř po celé období jejich výroby. Zobrazená nehoda se stala 9. února 1938 ve Vojenském leteckém ústavu studijním (VLÚS) v Praze, letoun proto nese „testovací“ marking „s15“ zde zkoušených strojů. (Josef Studený)
- 106 Tato Avia B.534 se převrátila v okolí Příbrami 17. května 1939 (tj. již po okupaci Čech a Moravy). Letoun je bez výsostných znaků a označení na trupu, ale je dobře viditelná pozdější forma zbarvení spodní části konce trupu. Ta byla přibližně od počátku roku 1939 aplikována na opravovaných strojích, ale pravděpodobně i na posledních vyrobených Avích, tj. od výrobního čísla 420. Samotný konec spodní části trupu těsně před směrovkou je v barvě khaki. Podle jiných snímků stejné havárie má tento letoun kabinu V. verze a černé kříže na křídlech. Porovnáním záznamů o vyrobených B.534 V. verze se stroji dodanými do Bulharska a na Slovensko vychází, že zobrazená Avie může mít výrobní číslo 434 nebo 440. (Martin Vyroubal)

- 107** Detailní pohled na emblém firmy Avia na kýlovce, označení lékarničky pod výškovkou a bílé popisky. Na snímku je Avia 534.1002 v roce 1936, před dodáním do Řecka. Na směrovce zatím zůstal československý výsostný znak. Jediné dvě „exportní“ Avie (II. verze) byly označeny jen 534.1001 a 534.1002, neboť označení „B.534“ (B pro firmu Avia) bylo tehdy užíváno pouze v československém letectvu. Letadla pro Řecko, jako všechny Avie I. a II. verze, měla starší provedení kýlovky, které lze rozeznat podle žeber sahajících těsně k náběžné hraně. B.534 od III. verze už dostaly zesílenou náběžnou hranu kýlovky, což platilo i pro opravované starší letouny, včetně Dogana č. 61. (*Jan Krumbach via Miroslav Břinek*)
- 108** Původní celošedé zbarvení stíhacích Avíí u Četnických leteckých hlídek v roce 1938 předvádí tato B.534.387, pozdější Dogan č. 74. Letoun na křídlech nemá výsostné znaky, ale nese civilní registraci OK-PAV na trupu a na křídlech. Akce proti německým letadlům, které často narušovaly vzdušný prostor nad Československem, neprovádělo vojenské letectvo, ale letecké oddělení četnictva. (*Josef Václavík*)
- 109** Fotografie z letiště Milovice v Čechách krátce po německé okupaci, tj. v březnu–dubnu 1939. Šedo zelený nátěr této „četnické“ Avie B.534.359 (budoucí Dogan č. 21) zůstal beze změny. Československý výsostný znak na směrovce byl nahrazen černou svastikou, registrační kódy OK-POP na trupu a na křídlech byly překryty světlejší barvou, nejspíš šedou RLM 02. Lze tedy předpokládat, že ex-četnické Avie B.534 byly do Bulharska dodány v této původní kamufláži, pouze s odstraněnými německými znaky. (*Martin Vyroubal*)
- 110** V létě 1939, když bulharští piloti testovali bývalá československá letadla v Merseburgu, většina zkoušených strojů měla tento vzhled. Mnoho těchto letounů bylo umístěno také na letišti Erding, ze kterého je tato fotografie pořízená na jaře 1939. Vlevo dole je Avia B.534, další letouny jsou dvoumístně Letov Š.328, které byly také dodány do Bulharska. Před expedicí z Německa byly z letadel odstraněny německé výsostné znaky a marking. (*Igor Mrkvánek*)
- 111** Dodávka leteckých barev pro bulharskou vládu od německé firmy Herbig-Haarhaus v dubnu 1942. Množství jednotlivých barev je uvedenov sekci § 1, odstavec 3). (*DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 548, str. 16a*)
- 112** Jedna z čerstvě sestavených Avíí B.534, letecké dílny v Božurište, leden až duben 1940. Letoun ještě nemá výsostné znaky, vrtulový kužel se barvou liší od khaki kamufláže. To je pravděpodobně pozůstatek z předválečného československého letectva, kde různé stíhací letky měly „svou“ barvu na kuželech vrtule. Vlevo stojí Antonín Tvrdoň, jeden ze skupiny českých techniků najatých bulharským letectvem pro montáž dodaných letadel. Identita muže vpravo není známá, snad může jít o jednoho z českých továrních pilotů. Viz také obrázek č. 13. (*Jan Krumbach via Josef Studený*)
- 113** Typový identifikační trojúhelník
- 114** Řada bulharských Avíí B.534 přelétnutých po smontování na letiště Karlovo, únor–květen 1940. Ještě nemají výsostné znaky a jsou nejspíš v původní československé kamufláži. Horní plochy, kužel vrtule, vzpěry, podvozek a spodní plocha horního křídla v barvě khaki (bulharskými pamětníky půvabně nazývaná „kafebraun“ a v dokumentech „zelenokafjav cvjat“). Ostatní spodní plochy s výjimkou tělesa chladiče jsou stříbrné, listy vrtule černé. Na kýlovce již letouny mají typový trojúhelník bulharského letectva, v jehož dolní polovině je typové číslo (7037) a v horní polovině evidenční číslo stroje („bordovi nomer“). Tato palubní čísla (1–77) zůstávají po celou dobu používání jediným prostředkem identifikace jednotlivých strojů. Nejbližším letounem je Avia B.534.267 s palubním číslem 5, která má na kýlové ploše kromě trojúhelníku ještě firemní logo Avie. (*Jiří Vraný*)
- 115** **116** „Carský“ výsostný znak byl na letadlech aplikován bez jakéhokoliv lemu. Lev ve středu znaku kráčel na trupu vždy po směru letu, na křídlech směrem ke konci křídla.
- 117** Medaile „Za statečnost“ nemůže popřít podobnost s pozdějším carským výsostným znakem. Toto vyznamenání bylo zavedeno v roce 1879, jeho prvními nositeli byli účastníci rusko-turecké války v letech 1877–1878, která umožnila obnovení samostatnosti Bulharska po téměř 500 letech turecké okupace. Bulhaři si cení toto vyznamenání podobně jako Němci „Železný kříž“. Exmplářem na snímku byl vyznamenán poručík Venec Čakov v roce 1940. (*Vencislav Čakov*)
- 118** Avia B.534.420, palubní číslo 41. Na snímku z předjaří roku 1940 je vidět carský výsostný „bojni znak“, ale pouze na trupu; chybí znaky na dolním křídle a také trikolóra na směrovce. Znak na trupu je proti jiným snímkům nezvykle pootočený – napůl ve směru letu a napůl v rovině země u stojícího letounu. To vše naznačuje, že výsostný znak byl na fotografii doplněn později fotomontáží. Fotografii původně zveřejnil Najden Dičev, který touto metodou „vyrobil“ i další obrázky bulharských letadel. Horní a boční plochy včetně spodní strany horního křídla jsou khaki, ostatní spodní plochy stříbrné. Na letounu chybí emblém Avie, proto je registrační trojúhelník umístěn uprostřed kýlovky. Součástí ostruhového kolečka jsou stříbrné – později při obnově nátěru byly v Bulharsku obvykle přetřeny olivově zelenou. Zobrazený letoun měl před sebou dlouhou kariéru, 1. srpna 1943 se pravděpodobně zúčastnil boje s americkými Liberatory a v listopadu 1944 ještě stihl mise proti německé armádě v Makedonii. (*Jiří Vraný*)
- 119** Lehce poškozená Avia od 2. stíhacího *Orljaku* na základně Karlovo v podobě mezi březnem a červnem 1940, se starými „carskými“ znaky a trikolórou na směrovce. Pumové závěsníky v barvě kovu, listy vrtule černé. Stroj nese jen základní kamufláž bez barevných doplňků. Spodní část přídě se vstupem vzduchu je ve stříbrné barvě spodních ploch, tj. letoun má stále předválečný čs. nátěr – v Bulharsku byla později tato část s celou přídí natřena žlutě a ještě později dostala olivově zelený nátěr. (*Stefan Bošhniakov*)
- 120** Skupina Doganů v Karlovo (viz hangáry, řídicí věž a hory v pozadí), druhá polovina roku 1940. Snímek dokládá, že 6. stíhací pluk zavedl trupová čísla později než nové výsostné znaky. Na křídlech je vidět pozice ondřejských křížů: v roce 1940 byly umístěny daleko od konců křídel. (*Evgenij Andonov*)
- 121** Letový snímek Dogana č. 4 od 112. *Jato* pořízený mezi červencem 1940 a březnem 1941 ukazuje černé palubní číslo vepsané do bílé části trikolóry na směrovce, což byla specialita této jednotky. Ondřejský kříž na trupu je proti obvyklé pozici carských znaků (zejména na jiných typech letadel) umístěn více vzadu. (*Jiří Vraný*)
- 122** **123** Vzhled nových výsostných znaků byl předepsán v rozkazu č. 243 ministra obrany jen takto jednoduše. Přesná velikost a pozice ondřejských křížů na letounech byly jistě definovány v některém z rozkazů velitele letectva, ale ten dosud nebyl nalezen. Na letounech Avia B.534 činila délka hrany čtvercového znaku 1 m na křídlech a 85 cm na trupu. Horizontální bílo-zeleno-červená trikolóra na směrovce zůstala na letounech až do března 1941. (*DVIA, fond 1, sv. 1, jednotka 372, str. 334–335*)

- 124** Snímek Dogana č. 70, pravděpodobně z února 1941, zachycuje podobu Avii 6. stíhacího pluku v Karlovo v tomto období. Ondřejské kříže, trikolóra na směrovce, tenké číslice bílého palubního čísla na trupu, černé palubní číslo na dolním křídle. Zobrazený letoun byl v lednu 1941 opravován – nová vrtule je bez nátěru, celá příď včetně spodní části je natřena olivově zelenou barvou. Tatáž barva je zřejmě na vrchní straně pravého dolního křídla (na fotografii vlevo), s neobvykle umístěnou hranicí stříbrné a tmavé barvy na náběžné hraně. Před letounem stojí poručík Čudomir Toplodolski, pilot 672.*Jato*. Do podzimu 1938 na této B.534.355 létal v československém letectvu mj. známý pilot František Fajtl, který pak bojoval v roce 1940 ve Francii (GC III./9, GC III./7, GC I./6), v letech 1940–1942 v RAF (Fighter Squadron No. 1, 17, 313 a 122) a v letech 1944–1945 velel 1. československému stíhacímu pluku na východní frontě. (*Dénes Bernád*)
- 125** Předepsané rozměry a umístění výsostných znaků i registračního trojúhelníku na letadle je uvedeno na této kresbě Avie B.135. Větší a menší rozměry ondřejského kříže platí pro aplikaci na křídlech (1 000 mm) a na trupu (850 mm). Lze předpokládat, že firma Avia obdržela tento přesný popis od bulharské strany v souvislosti s objednávkou těchto letadel na podzim 1940. (*archív firmy Avia via Radek Hurt*)
- 126** Ondřejský kříž ve tvaru se zkosenými konci, jak byl obvykle nanášen na letouny v bulharském letectvu.
- 127** Zjednodušenou verzi výsostného znaku používali zejména zahraniční dodavatelé.
- 128** Na fotografii z podzimu 1940 jsou stroje 112.stíhacího *Jato* v Božurište. Letiště lze identifikovat podle „kostky“ s hodinami v horní části řídicí věže. První čtyři letouny nesou čísla na směrovce (2, 9, 75, 76), většina dalších letounů v řadě čísla nemá. Dogany č. 75 a 76 byly 1. leteckému pluku (112.*Jato*) dodány teprve v září 1940 (DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 130, str. 201). (*Jiří Vraný*)
- 129** Dogan č. 74 od 112.*Jato*, počátek roku 1941. Příď je žlutá (na ortochromatickém filmu vypadá tmavá), žlutý pruh vybíhá dozadu až za střed trupu. Tento letoun byl původně v celošedém zbarvení Četnických leteckých hlídek, proto v Bulharsku dostal ihned novou kamufláž z olivově zelené a stříbrné barvy. (*Letecké muzeum Krumovo*)
- 130** Kombinaci žlutého „šípů“ na přídi a trikolóry na směrovce nesly Dogany mezi lednem a počátkem března 1941. Tento letoun č. 76 (výrobní číslo 409, V. verze) náleží 112.stíhacímu *Jato* 1. armádního leteckého pluku v Božurište (Sofia). Znaky na křídlech jsou umístěny daleko od konců křídel, podle praxe roku 1940. Látkový kryt motoru dodaný s letadlem (česká značka „Letep“) na této fotografii zakrývá příď stroje. (*Jiří Vraný*)
- 131** Další doloženou kombinací je žlutá příď se „šípem“, zelená směrovka bez trikolóry a trup bez čísel. Fotografie nejméně devíti Avii B.534 byla údajně pořízena na letišti Božurište, čemuž nasvědčují i nízké a vzdálené hory v pozadí. Žlutá barva září novotou. Zbarvení na snímku mohly Avie nosit přibližně od konce února do začátku dubna 1941. Na nejbližším letounu lze rozeznat část palubního čísla „1x“ v trojúhelníku na kýlovce. Soudě podle „šípů“ aplikovaného na všech strojích na snímku se nejedná o letouny 222.*Jato*. A protože v dalším „dočasně sofijském“ 442.*Jato* nebyl žádný Dogan s číslem „1x“ a s kabinou IV. verze, fotografie zachycuje stíhačky 112.*Jato*, ve kterém tehdy sloužily mj. Dogany č. 10, 12 a 15. (*Vencislav Čakov*)
- 132** Žlutá příď Dogana č. 53 je na fotografii z ortochromatického filmu jen obtížně rozeznatelná, viz také obrázek č. 40 na straně 31. Jaro 1942, Sofia-Božurište. (*Stefan Bošniakov via Marcel Kareš*)
- 133** Žluté příde bulharských stíhacích letadel jsou poprvé zmíněny v tomto rozkazu ze 6. března 1941. (*archív DVIA*)
- 134** Dogan č. 44 byl inspirací pro stavebníci české firmy „RS Models“ v měřítku 1:72. Tato Avia B.534.425 (V. verze) sloužila od léta 1940 do března 1942 v 332.stíhacím *Jato* 3. armádního leteckého pluku na letišti Okop u Jambolu. Na fotografii má žlutou příď a směrovku, ale ne prsteneček na trupu a konce křídel. V tomto zbarvení létala od dubna 1941, ale trupové číslo bylo přidáno teprve po březnu 1942, tj. po zařazení téže jednotky jako 632.*Jato* k 6. stíhacímu pluku v Karlovo. (*Vencislav Čakov*)
- 135** Dogany 6. stíhacího pluku v Karlovo (viz maskovaný hangár a hory v pozadí), léto 1941. Avia B.534.426 v popředí nese trupové číslo 77, žlutou příď a směrovku. Má také žlutý prsteneček na trupu za kabinou, protože původně náležela ke 112.*Jato*. Třetí stroj zleva je pravděpodobně Dogan č. 67 od 672.*Jato*. Druhý letoun zleva, s nenabarvenou vrtulí, je zachycen rovněž na fotografii č. 66, i osoby jsou tytéž – viz dva techniky v bílých brigádýrkách uprostřed řady. (*Jiří Vraný*)
- 136** Piloti 672.*Jato* ve stejné situaci jako na předchozím obrázku. Vpravo stojí pravděpodobně podporučík Rusi Rusev, velitel *Krilo*. Dalšími piloty 672.*Jato* v té době byli *Feldvebel-školnik* Verčo Gičev Dimov (u vrtule) a *Podoficer* Atanas Iliev Petrov, Stefan Vasilev Konzov, Radoslav Dimitrov Rajkov (třetí zleva) a Ivan Antonov Atanasov (DVIA, fond 1063, sv. 1, jednotka 9, str. 80–81). Velitel 672.*Jato* poručík Čudomir Toplodolski na tomto snímku pro propagandu chybí. Letiště Karlovo, srpen–říjen 1941. (*Vencislav Čakov*)
- 137** Avia B.534.394 alias Dogan č. 75, 112.stíhací *Jato*, Božurište, podzim 1941. Žlutá příď byla zavedena v zimě 1940/1941, žlutá směrovka počátkem dubna 1941. V srpnu 1941 letounům 1. leteckého pluku přibýly ještě žlutý prsteneček na trupu a konce křídel – horní shora, dolní zesponu. Zobrazený stroj má navíc ještě žlutou výškovku. Zcela vlevo, ve staré uniformě používané do roku 1940, je kapitán Petko Popgačev, ředitel a zkušební pilot továrny DAR Božurište. Na podzim 1941 se podílel na testech Avie B.534, jejíž výkony byly porovnávány s novým prototypem víceúčelového jednoplošníku DAR-10. Velitel 112.*Jato* poručík Ljuben Šoroplev stojí uprostřed, muž ve světlém plášti je vedoucí dílen DAR. Voják v kabině letounu a tři lidé vpravo jsou řadoví piloti – poddůstojníci (*Podoficer*). (*Dénes Bernád*)
- 138** Jiný snímek stejné situace, vidět jsou registrační trojúhelník na kýlovce a žlutě natřené směrovka s výškovkou. Horní „zub“ aerodynamického vyvážení směrovky je khaki. Rozpoznat jde i zesílená náběžná hrana kýlovky, která byla na Avii standardem od III. verze výše – srovnej s obrázkem č. 107. Emblém Avie na kýlovce chybí. (*Letecké muzeum Krumovo*)
- 139** Lehce poškozený Dogan č. 44 od 632.*Jato*, Karlovo, 15. června 1942. Letoun má žlutou příď i směrovku, na kýlovce je vidět černé výrobní číslo 425, viz také foto č. 189. (DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 124–133)
- 140** Jiný pohled na stejnou situaci ukazuje nejen hezké hory v pozadí, ale i uražené podvozkové nohy a horní křídlo bez žlutých konců. (*tamtéž*)
- 141** Stránka z bulharské vojenské příručky k rozpoznávání letadel z roku 1941 ukazuje stíhací letadla „na naší straně“. Zleva jsou zde Messerschmitt Bf 109E, Avia B.534, PZL P.24, Heinkel He 51 a Arado Ar 65. (DVIA, fond 23, sv. 1, jednotka 627, str. 211a)



- 142** Dogan č. 74 od 112.*Jato* nese tlusté číslice na trupu, obvyklé u zmíněné jednotky. I některé další Avie z poslední dodávky (75, 76) byly předány do 112.*Jato* – viz obrázky 128 a 138. Dogan č. 74 nese „kompletní sadu“ žlutých doplňků od přídě až po konce křidel. Zobrazená B.534.387 byla do Bulharska dodána ve středně šedém „četnickém“ zbarvení všech ploch (viz fotografie 108), proto v Bulharsku dostala novou kamufláž olivově zelené a stříbrné. Stříbrný lak byl přitom nanesen také na mosazné těleso chladiče, které u letadel s originálním čís. nátěrem zůstávalo v barvě kovu. Vrtule má černý nátěr jen zezadu. Tato fotografie byla zařazena do bulharské příručky pro rozpoznavání letadel, viz předchozí obrázek. (Vencislav Čakov)
- 143** Další snímek stejné Avie č. 74 z uvedené příručky. Čelní strana vrtulových listů je bez nátěru, spodní strana horního křídla v olivově zelené barvě horních ploch. Příd' a konce křidel jsou žluté, i když na tomto snímku se zdají tmavé. Dvojice lamel žaluzií chladiče je pro lepší chlazení demontována, což byla běžná praxe u těchto letadel již v československém letectvu. Pod křídlem závěsníky na šest 10kg bomb. Na spodní části přídě, částečně zakryté listem vrtule, je vidět úzký pruh stříbrné barvy. (Stefan Bošniakov)
- 144** Tři piloti od 222.*Jato*, pravděpodobně podzim 1941. Vlevo *Podoficer* Vasil Dimitrov Ščerev, vpravo *Podoficer* Kosta Spasov. Letci mají zimní uniformy model 1936, naposled používané v zimě 1941/1942, od 15. října do 15. května. Dogan v pozadí má silně oprýskaný výsostný znak i trupové číslo. Podle viditelných částí číslic jde o stroj palubní číslo 23, zničený při havárii v březnu 1942. (Vencislav Čakov)
- 145** Stejná situace jako na předchozím snímku – srovnej olétaný nátěr vrtule. Na letounu v pozadí lze rozpoznat žlutý trupový prstenec. Stan v pozadí naznačuje, že fotografie nebyla pořízena na domovské základně, ale na polním letišti během cvičení. (Muzeum Svilengrad via Vencislav Čakov)
- 146** Nehoda *Podoficera* Stefana Petrova z 642.*Jato*, Karlovo, 20. dubna 1942. Jednotka krátce předtím pod označením 442.*Jato* operovala nad Černým mořem s těžšími 20kg pumami proti ponorkám, což dokazují závěsníky Pantof vz. 35 na tyto pumy. Tato Avia B.534.433 s palubním číslem 50 má žluté konce křidel, prstenec na trupu a zadní část „šípu“, na ortochromatickém filmu ale vše žluté vychází tmavé. Příd' a směrovka jsou natřeny olivově zelenou barvou, spodní díl přídě je stříbrný, s nepůvodní hranicí barev. Konec spodní části trupu má původní stříbrný nátěr, na spodní straně dolních křidel jsou stopy ručního natírání. Tělo chladiče je v barvě tmavé mosazi. (DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 39–47)
- 147** Na snímku těžce nehody z pravé strany jdou rozeznat žlutý prstenec na trupu i zadní část „šípu“. Světlý obdélník na vrchní části dolního křídla blízko trupu (plát zesilující potah, na kterém stála obsluha při údržbě letounu) napovídá, že na tomto stroji dosud nebyla provedena celková obnova nátěru. (tamtéž)
- 148** Pohled na havarovaného Dogana č. 50 shora je jednou z mála fotografií, na které jsou pod potahem horního křídla dobře vidět žebra. Žluté konce křídla jsou podstatně delší než na spodním křídle, srovnej s obrázkem 146. (tamtéž)
- 149** Dogan č. 2 byl 23. srpna 1941 poškozen na zemi u 112.*Jato* v Božurište. Tato fotografie byla pravděpodobně pořízena v Plovdivu, tj. po opravě, což naznačuje hangár s řídicí věží a betonovou plochou a rovněž dřevěné zarážky kol shodné s obrázkem č. 58. Nestandardní zakřivení okraje „šípu“ u podvozkové nohy prozrazuje použití plechových krytů přídě z jiného letadla. Vzpěra ostruhového kolečka je již instalována, logo Avie na kýlovce chybí. Nový olivově zelený nátěr trupu je potvrzen odlišnou pozicí registračního trojúhelníku na kýlovce (více vzadu) ve srovnání s dřívější fotografií stejného letounu na obrázku č. 15. (Stefan Bošniakov)
- 150** Dogan č. 9 je příkladem „šípu“ mířícího přes horní část „kulometné bubliny“ přesně na střed ondřejského kříže.
- 151** Na jiných letounech „šíp“ vedl středem bubliny a mířil výrazně pod střed výsostného znaku.
- 152** Tabulka obsahuje nejen přikázané změny zbarvení v průběhu období 1940–1941, ale i drobné odlišnosti v provedení žlutých prvků, čísel, panelu výfuků a výstřelných kanálů kulometů u různých jednotek.
- 153** **154** Malá nehoda Dogana č. 63, způsobená poruchou motoru po přidání plného plynu při přerušeném přistání. Pilot poručík Christo Pazvantov od 632.*Jato*, letiště Karlovo, 11. září 1942. Letoun, který v roce 1941 patřil 222.*Jato*, má stále tlustá trupová čísla „sofijského vzoru“ a žlutou příd' bez „šípu“, kterou původně nesly i další letouny 222.*Jato*, viz fotografie č. 30 s Doganem č. 19. Horní panel motorového krytu je zbarven khaki, pravděpodobně je to náhradní díl. Na vysouvací kovový kolík před podvozkovou nohou stoupali mechanici při údržbě letounu. (DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 231–243)
- 155** Mapka letiště Karlovo s železničním náspem (nahore), hangáry (dole), dílnami (vpravo nahore) a místem nehody poručíka Pazvantova s Doganem č. 63 dne 11. září 1942. (tamtéž)
- 156** Pilot 632.*Jato*, *Podoficer* Conju Uzunov, havaroval 13. srpna 1942 s Doganem č. 30 při výcviku na polním letišti Daskal Atanasovo u města Stara Zagora. 632.*Jato* bylo jedinou jednotkou 1/6 stíhacího *Orljaku* umístěnou v Karlovo. Letoun má obnovený nátěr bez žlutých doplňků. Podle fotografie se zdá, že černá čísla na dolním křídle nejsou. (archiv DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 218–229)
- 157** Lehce olétaný Dogan č. 40 předvádí žluté doplňky, poměrně tmavé, bez příčného prstence na trupu. To spolu s tenkými číslicemi na trupu naznačuje, že stroj je nebo původně byl od 6. stíhacího pluku. Na kýlovce nad znakem Avie je obtížně čitelné výrobní číslo 418. Toto umístění výrobního čísla bylo na Avích B.534 používáno až po okupaci Čech a Moravy, tj. od jara 1939, zejména v *Luftwaffe*. Zde výrobní číslo dokládá, že nátěr letounu nebyl zatím v Bulharsku obnoven. Všimněte si nenatřených částí ostruhového kolečka, fixovaného v Bulharsku vyrobenou vzpěrou. Pravděpodobně přelom let 1941/1942, letiště Karlovo, 6. stíhací pluk. (Jiří Vraný)
- 158** Tatáž Avia B.534.418, V. verze, palubní č. 40. Snímek dokumentuje nehodu *Podoficera* Petara Bisova z 652.*Jato*, ke které došlo 14. srpna 1942 během cvičení na letišti Daskal Atanasovo. Nátěr i trupové číslo zde nejsou olétané, chybí žluté doplňky, přesto je tento snímek pozdějšího data. Na směrovce chybí trikolóra, kterou do zavedení žlutých doplňků všechny Avie nosily, a na rozdíl od přechodní fotografie všechny díly ostruhového kolečka byly při celkové obnově nátěru přetřeny zeleně. Na dolním křídle je viditelné palubní číslo. V pravém horním segmentu trupové číslice „0“ lze rozeznat červený kříž – označení lékárníčky. Na sudu pod letounem je číslo 87 – označení oktánového čísla leteckého benzínu pro bulharské Dogany. (DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 190–198)

- 159** Jiný pohled na stejnou nehodu prozrazuje, že nátěr byl obnoven i na křídlech. Původní khaki barva, která zůstala uvnitř registračního trojúhelníku na kýlovce, je výrazně světlejší než okolní olivově zelená. Logo firmy Avia vedle trojúhelníku zůstalo zachováno, což je vzhledem k novému nátěru výjimka. Výsostné znaky na horním křídle jsou poměrně daleko od konců křídla. (*tamtéž*)
- 160** Dogan č. 71 „zakopl“ na letišti Marino pole (Karlovo) 29. května 1942. Při výběhu po přistání nezkušený pilot 662. *Jato Podoficer* Georgi Nikolov Atanasov nejprve lehce uhnul ze směru a potom v úleku prudce zabrzdil... Stroj má novou vrtuli v barvě kovu a nový nátěr horních i bočních ploch. Tomu nasvědčují zeleně zbarvené „stoupací“ obdélníky u kořenů dolního křídla, které v původní čs. kamufláži zůstávaly bez nátěru ve světlé barvě materiálu. Horní ondřejské kříže jsou umístěny blíže ke koncům křídla, než byly původně při zavedení v roce 1940. (*DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 94-103*)
- 161** Pohled na tutéž nehodu z pravé strany odhaluje tvar číslíc na trupu i na dolním křídle a tmavou spodní stranu horního křídla. Prosklení zadního dílu kabiny, shodné s V. verzí, lze vysvětlit instalací nové kabiny během opravy prováděné ve firmě Avia v listopadu 1939, protože tato B.534.377 byla zalétána 10. 6. 1938 jako IV. verze, tj. se starší podobou kabiny. (*tamtéž*)
- 162** Z levé strany havarovaného Dogana č. 71 je vidět shodná orientace čísel na levém i pravém křídle, zeleně zbarvený spodek přídě a hranice zelené a stříbrné barvy na spodní části konce trupu. (*tamtéž*)
- 163** „Kopfstand“ Dogana č. 70 od 662. *Jato* v Karlovo, 13. dubna 1942. Při jednom ze svých prvních letů s B.534 *Zamestnik-oficer* Toni Enev Tonev zabrzdil po přistání silněji, než si Avia nechala líbit. Výsostnému znaku na pravém křídle chybí bílý podklad. Světlý díl za chladičem je klapka regulující proud teplého vzduchu od chladiče nad podlahu kabiny. V pozadí dvojice tmavých budov leteckých dílen v Karlovo. (*DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 25-37*)
- 164** Z profilu jdou u stejné nehody jako na předchozím obrázku rozeznat detaily kamufláže. Tato Avia B.534.355 patřila ke strojům IV. verze. Celá směrovka včetně „zubu“ aerodynamického vyvážení a střed trupu se zadním dílem „šípů“ se jeví v odlišném odstínu – tyto části letounu měly stále ještě žlutý nátěr. (*tamtéž*)
- 165** Dogan č. 70 ještě z levé strany. Žlutá barva, byť na ortochromatickém filmu tmavá, zůstala na spodku přídě, na zadní části „šípů“ a na směrovce. Boční panely přídě od kužele vrtule po podvozkovou nohu mají odlišný odstín – nejspíš olivově zelený nátěr. Panel výfuků je v barvě tmavého kovu a horní panel nad výfuky má jiný lesk – pravděpodobně jde o náhradní díl v původní khaki barvě. Spodní část levého horního křídla, vně od trupových vzpěr, je tmavší než jeho centrální část, pravděpodobně je olivově zelená. Podle lesku lze usuzovat na stříbrnou barvu na spodním křídle, dobře viditelný je nenatřený mosazný chladič. Část trupového čísla zasahuje až pod směrovku. (*tamtéž*)
- 166** Piloti 622. stíhacího *Jato*, pravděpodobně pozdní jaro 1943. Zleva stojí: Anton Atanasov, Janko Jankov, Nedelčo Bončev a v civilu velitel Rusi Rusev. V pozadí stojící Avia je V. verze a má trupové číslo končící „9“ (x9) – tuto kombinaci měly pouze stroje palubních čísel 39, 49 a 59. Na letišti Božuriště, základně 622. *Jato*, je 27. července 1943 doložen Dogan č. 49. Tento letoun se tedy mohl 1. srpna 1943 zúčastnit vzletu (nikoli boje) proti Liberátorům. (*Dimitar Nedialkov*)
- 167** Na „památečním“ snímku, podle stínů pořízeném brzy ráno, je druhý zleva podporučík Stefan Nikolov Marinopolski. Podle jeho knihy letů se tento pilot mohl „potkat“ se zobrazeným Doganem č. 40 v pozadí pouze v období od 17. srpna do 4. října 1943 na letišti Karlovo. 23. srpna v 6:20 podporučík Marinopolski s dalšími čtyřmi piloty 2/6 *Orljaku* přelétli pět Doganů z Karlovo do Sofie. Je tedy možné, že fotografie ukazuje právě těchto pět pilotů před vzletem. (*Marcel Kareš*)
- 168** Jediné foto zachycující zimní létání s Avii B.534 v Bulharsku. Podle pozdní (vnější) pozice výsostných znaků na křídle lze období odhadnout na zimu 1943/1944. Na snímku jsou pravděpodobně žáci Stíhací školy na letišti Dolna Mitropolija. Většina Doganů 2/2 *Orljaku* vypadala až do podzimu 1944 podobně. (*Stefan Bošniakov via Marcel Kareš*)
- 169** Snímek z archivu poručíka Manoleva. Avia B.534 palubní číslo 70 před společným vzletem s další Avii bez trupového čísla. Dogan č. 70 má žlutou směrovku i přídě se „šípem“, ale rozeznat to lze až při zvýšeném kontrastu. Výsostnému znaku na pravém dolním křídle chybí bílý základ, hned vedle na číslici „0“ je velká skvrna. Oba tyto markanty stejného letounu jsou zachyceny i na fotografii č. 163. Je tedy možné určit, že tento snímek byl pořízen mezi dubnem 1941 a 13. dubnem 1942, kdy Dogan č. 70 patřil 2/6 stíhacímu *Orljaku* na letišti Karlovo, nejspíše však v období březen–duben 1942. (*Vojensko-historické muzeum Sofia*)
- 170** Bulharská Avie B.534.267, palubní číslo 5, v olivově zelené kamufláži již s bílými identifikačními doplňky zavedenými po 20. září 1944. Pozice identifikačního trojúhelníku prozrazuje, že na kýlovce byl při jeho nanášení firemní znak Avie (viz obr. 157). Zde však již chybí, což dokazuje obnovený nátěr horních a bočních ploch na tomto letounu. V popředí velitel „*Bojno Jato*“ a současně celého 2/2 *Orljaku* kapitán Cvjatko Petev Kolev (z profilu). Letiště Vraždebna, údajně 25. září 1944. (*Vencislav Čakov*)
- 171** Dogan č. 41 (určeno podle jiného snímku) od „*Dogan Jato*“ 2. bitevního pluku. Fotografie byla pořízena 22. června 1945 na letišti Plovdiv po lehké nehodě nezkušeného pilota *Kandidat-oficera* Kuzmana Pervanova Cvetanova. Příčný pruh je umístěn za kabinou, trupový výsostný znak je netypicky vzadu, těsně před kormidly. Světle šedé „zimní“ skvrny jsou již částečně rozmazány a smyty. Ondřejské kříže na horním křídle jsou umístěny v původní pozici, daleko od konců křídla. Identifikační prvky mají bílou barvu, bílé konce horního křídla jsou v porovnání s předchozími žlutými konci křídla z roku 1943 menší (viz obr. 87), zjevně jsou kratší než předepsaný jeden metr. (*Vencislav Čakov*)
- 172** Lehká nehoda Dogana č. 47 z „*Dogan Jato*“, letiště Plovdiv, 11. července 1945. Zvláštností tohoto stroje je světlá barva lapače vzduchu pod vrtulí, v tomto období velmi nezvyklá. Na Doganu č. 47 mohl být stříbrný spodek přídě zachován od jeho služby ve 442. *Jato*, kdy na části letounů této jednotky byly v srpnu 1941 žluté přídě natřeny shora zeleně a zespodu stříbrně. Bílé doplňky pak byly zavedeny v září 1944 a světle šedé skvrny na přelomu října a listopadu 1944. (*Vencislav Čakov*)
- 173** Jedna z posledních bulharských Avii – B.534.398, palubní číslo 31, *Bojno Jato* 2/2 *Orljaku*, listopad 1944. Podle letadel v pozadí, identifikovaných na jiných fotografiích, je snímek z letiště Vraždebna. Horní plochy jsou olivově zelené se světle šedými skvrnami, které Dogany 2. bitevního leteckého pluku dostaly koncem října 1944. Povšimněte si odlišného odstínu původní khaki barvy uvnitř trojúhelníku na kýlovce. Bílá barva nových identifikačních doplňků je na kuželu vrtule, koncích křídla (horní odshora, dolní zespodu) a na prstenci na trupu. Na obrázku vyniká délka vrtulových listů – průměr vrtule Letov Hd.43 byl 3,20 m, což málokterý výrobce modelu tohoto letadla znázornil správně. (*Vencislav Čakov*)
- 174** Podoba výsostného znaku navržená 73. *Jato*.
- 175** Konečná podoba bulharského „OF“ výsostného znaku.

- 176** Pozemní personál většinou plnil příkazy **doslova**. V rozkazu nařizujícím nové „OF“ výsostné znaky bylo mj. uvedeno: „... na horní stranu křidel se nové znaky nemalují“. Doslovnou interpretaci takto formulovaného zadání, tedy současný výskyt starých i nových znaků, předvádí tato KB-5 Čučuliga II z Letecké školy v Kazanlaku. Pilotní žák Petar Mavrov havaroval s tímto cvičným dvouplušníkem 11. října 1945 během letu na trase Kazanlak–Plovdiv–Karlovo. (archiv DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 189, str. 24)
- 177** „OF“ znak a úzká trikolóra na směrovce jednoho z posledních bulharských Messerschmittů Bf 109E. Trupové číslo zde není palubním číslem stroje, neboť v červenci 1945, ještě před zavedením „OF“ znaků, už Bulharsko mělo pouze „Emily“ palubních čísel 2, 11, 12 a 18 (DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 181, str. 161). Druhá možná (tentokrát správná) interpretace rozkazu o nových znacích znamenala odstranění ondřejských křížů z horního křídla bez náhrady. Zvláštností tohoto letounu je široký bílý lem výsostného znaku a skvrnitá kamufláž připomínající Dogany 2/2 bitevního *Orljaku*. (Jiří Vraný)
- 178** Stíhací Jak-9 dodaný po válce ze Sovětského svazu s novými „OF“ znaky. Pod trikolórou na směrovém kormidle je vidět část původní bíle lemované rudé hvězdy, na trupu pod výškovkou nová pozice registračního trojúhelníku. V pozadí kurýrní Messerschmitt Bf 108 *Lebed'* (labuť). (Stefan Bošniakov)
- 179** Čelní pohled přes zaměřovač do kabiny Dogana. Lze rozeznat žluté nabarvenou výškovku a malá zadní okénka typická pro IV. verzi B.534. Fotografie byla pravděpodobně pořízena u 672.*Jato* v Karlovo v roce 1941, jako jeden ze série snímků pro tisk a propagandu (srovnej tvář pilota s obrázkem 136). (Vencislav Čakov)
- 180** Kapitán Ing. Petko Popgančev (v uniformě) se svým kabrioletem Škoda Popular na letišti Božurište. (Preslav Pančeliev)
- 181** Rodinné foto před stíhacím letadlem. Piloti tehdejšího 2/6 stíhacího *Orljaku*, podporučík Viktor Evstatiev Pavlov (vpravo), *Feldvebel-školnik* Pavel Evstatiev Pavlov (vlevo) a jejich otec Evstatij. Dogan č. 60 (jediný Dogan V. verze s palubním číslem „6x“), 642.*Jato*, letiště Karlovo (viz skvrnitý hangár, také na obr. 66) na jaře 1942. Rozeznat lze žluté konce křidel. Světly obdélník na dolním křídle napovídá, že nátěr křidel nebyl obnoven a letoun je má shora v původní československé khaki. (Stefan Bošniakov)
- 182** Podporučík Petar Angelov Bočev pózuje před Doganem č. 21. Na trupu lze rozeznat druhou číslici palubního čísla „x1“, zatímco na křídle první číslici „2x“. Letoun měl původně žlutou příď bez protaženého „šíp“, tj. vzhled typický pro některé letouny 222.*Jato*. Nestandardní žlutý „šíp“ a čísla na trupu i na dolním křídle byly zřejmě doplněny později, číslice mají tvar užívaný v 6. stíhacím pluku v Karlovo. Srovnejte s obrázkem 149, kde Dogan č. 2 má také nestandardní, i když odlišný, tvar „šíp“. Dobře jsou vidět tmavé zadní části výstřelných kanálů kulometů a detaily podvozku. Podle bílého hangáru byla fotografie pořízena ve Stíhací škole v Dolna Mitropolija. Zde podporučík Bočev od března do července 1942 absolvoval tzv. 9. stíhací kurz („vypusk“) – podle publikací Sylvia Želeva: „... I vojna se otvori“ a Radko Radkov: „Trnlivij put na letcite ot Gorna Orjachovica“. (Dénes Bernád)
- 183** *Podoficer* Boris Dimitrov Petkov před neznámým Doganem se žlutou přídí. Později bylo na fotografii nesprávně připsáno „Dogan – Dolna Mitropolija 1941“, jenže v roce 1941 toto letiště ještě nebylo v provozu. Boris Petkov až do roku 1944 nebyl stíhacím pilotem. Snímek mohl být pořízen buď v druhé polovině roku 1941, kdy letec sloužil ve 113. průzkumném *Jato* v Božurište na Letovech Š.328, nebo v zimě 1943/1944 ve Stíhací škole na letišti Dolna Mitropolija, kde absolvoval stíhací výcvik (archiv DVIA, fond 1054, sv. 1, jednotka 49, str. 100–106). (Vencislav Čakov)
- 184** Poručík Dimitar Spisarevski (zcela vlevo) a další piloti studují konstrukci Avie B.534. 222.*Jato*, Sofia-Božurište, pravděpodobně začátek jara 1941. Hranice mezi žlutou přídí se „šípem“ a khaki trupem je patrná na spodní části trupu. Pěkný pohled na lapač vzduchu se sítkem, na reduktor v přídi za vrtulí a na průřez „pancéřových“ výstřelných kanálů pro trupové kulometry. (Vencislav Čakov)
- 185** Bulharský „orel“ v kabině svého „Sokola“ (Dogan). Podle oprýskané barvy výsostného znaku je na fotografii Dogan č. 23, viz snímky 144 a 145). Podzim 1941, letiště Božurište, 1. armádní letecký pluk, pilot *Podoficer* Vasil Ščerev Dimitrov. V pozadí lze rozeznat anténu nataženou mezi kýlovkou a pravou trupovou vzpěrou. (Vencislav Čakov)
- 186** Podporučík Pavel Evstatiev Pavlov se svým „pilotním žákem“, kterým byl vlčák „Johnny“, dokládají, že bulharské letectvo nepohrdlo žádným pilotem... Na snímku je vidět kruhový zaměřovač i muška před čelním sklem, Pitotova trubice na pravé trupové vzpěře i detail připojení antény. V čelním skle jsou ventilační otvory pod kruhovým krytem. Z trupu před zaměřovačem vedou dvě rovnoběžná lanka do horního křídla a dále ke křídélkům. Podle žlutých doplňků lze odhadnout dataci snímku mezi únor 1941 a léto 1943. Za tento obrázek i za řadu dalších v této knize vděčíme soukromému fotoaparátu podporučíka Pavlova. (Vencislav Čakov)
- str. 142/1** Podporučík Dimitar Svetozarov Spisarevski, 1940
- str. 142/2** Piloti 222.*Jato* a jejich maskot „Čočo“ před Avii B.534, základna Graf Ignatievo, zima 1940/1941. Piloti stojící odleva: *Zamestnik-oficer* Janko Dišliiev, podporučík Spisarevski, *Podoficer* Kosta Spasov. (Stefan Bošniakov)
- str. 143/1** Nadporučík Pühringer z *Luftwaffe* (vlevo) a Dimitar Spisarevski během výcviku poblíž Sofie, pravděpodobně v září 1941. Dogan v pozadí již nese kompletní žluté identifikační doplňky, ale ne trupové číslo. (Vencislav Čakov)
- str. 143/2** Z fotografie pilotů 222.*Jato* s německým instruktorem bohužel na letounu v pozadí nelze rozeznat palubní číslo v malém trojúhelníku na kýlovce. (Dimitar Nedialkov)
- str. 144/1** Jeden z letounů z první dodávky šestnácti Bf 109G-2 dodaných do Bulharska v prvních měsících roku 1943. Protože palubní čísla bulharských „Gustavů“ navazovala na dříve dodané Messerschmitty Bf 109E, první bulharský Bf 109G dostal číslo 20. Tato „*Strela-G*“ palubní číslo 34 měla výrobní číslo 14797. (archiv DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 400, str. 15 a fond 5, sv. 3, jednotka 69, str. 101)
- str. 144/2** Spisarevského oběť – the B-24 Liberator „*Big Nig*“ s částí své osádky.
- str. 145/1** Skupina bulharských letců s polskými instruktory, Manolev sedí zcela vpravo. Wieliczka, Polsko, srpen 1938.
- str. 145/2** Hlídkování u rumunské hranice, letiště Buchovci, 3. října 1940. Uprostřed kapitán Dobri Donevski, velitel 672.*Jato*. Podporučík Manolev stojí vpravo. (Petar Manolev)
- str. 146/1** Žáci „Stíhací školy“ se starým Aradem Ar 65, Karlovo. Instruktor Petar Manolev je třetí zleva. (Petar Manolev)
- str. 146/2** Poručík Manolev (druhý zleva) před Avii B.135 s odkrytými kulometry. Dolna Mitropolija, zima 1943–1944. (Preslav Pančeliev)

- str. 146/3** Podporučík Manolev, kolem roku 1941 (*Preslav Pančeliev*)
- str. 146/4** Manolev před Bf 109G, „červená 6“ (určeno podle jiného snímku). Protože letoun nemá bílý vrtulový kužel, který měla všechna bulharská bojová letadla dostat na podzim 1944, snímek je z dřívějšího období – pravděpodobně z července nebo srpna 1944. (*Evgenij Andonov*)
- str. 147/1** Manolevův letový zápisník, březen 1944. Poslední dva řádky popisují bojový let 30. března proti Liberátorům nad Sofií s letounem „AVIA 4“, tj. s Avii B.135 palubní číslo 4. V pátém sloupci jsou uvedeny další lety na strojích Dogan a „Lebed“ (Messerschmitt Bf 108). (*Dénes Bernád*)
- str. 147/2** Plukovník Manolev, kolem roku 2005. (*Preslav Pančeliev*)
- 187** Bulharský manuál z roku 1939 k technické obsluze a pilotáži letadel Dogan má 89 stran; majitelem tohoto výtisku č. 172 byl *Kandidat-oficer* Spirov. Byl to překlad původní české příručky i s převzatými originálními kresbami a tabulkami. Na obrázcích je titulní stránka, tabulka technických dat, parametry motoru a graf mazacích míst. Na kresbě je zachycen první prototyp Avie B.534 s opěrkou hlavy (viz fotografie č. 2).
- 188 vpravo** Výrobní čísla prvních šedesáti Avii B.534 převzatých bulharským letectvem. Prvních třináct zde uvedených letadel, až do výrobního čísla 411, má instalovány motory „Avia HS 12 Ydrs“, ostatní stroje jsou s motory „ČKD Praga HS 12 Ydrs“.
- 188 vpravo** Výrobní čísla motorů pořadím odpovídají výše uvedeným letadlům, ve kterých byly instalovány. Motory označené „Avia“ a „ČKD“ jsou uvedeny zvlášť, ačkoli byly technicky shodné.
- 188** Protokol z 28. prosince 1939 o přijetí prvních šedesáti letadel „Avia Bn-534“ do stavu bulharského letectva mj. zmiňuje datum dodání těchto letadel na letiště Božurište – 27. října 1939. Letouny zde nejsou řazeny podle výrobních čísel, ale podle rukou psané skladové příjemky. Přiřazení palubních čísel jednotlivým strojům z tohoto dokumentu nevyplývá. (*DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 474, str. 92*)
- 189** Nehoda Dogana č. 44 z 632.*Jato*, Karlovo, 15. června 1942. Pilot *Kandidat-oficer* Michail Todorov Uzunov po vzletu ve výšce 30 metrů ubral plyn, motor začal vynechávat a následovalo nouzové přistání. Mezi svědky nehody byl i jeden pilot z 612.*Jato* a jiný z 622.*Jato*, což naznačuje možnou přítomnost těchto jednotek na letišti Karlovo v den nehody. Výrobní číslo letadla (425), čitelné na kýlovce, bylo pravděpodobně aplikováno ještě v Německu. (*archiv DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 156, str. 124–133*)
- 190** Rukou psaná skladová příjemka letounů B.534 první dodávky. (*DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 474, str. 93*)
- 191** Protokol z května 1940 o převzetí dvanácti Avii z druhé dodávky. Stejně jako v předchozím dokumentu, letouny jsou zde označeny jako typ „Bn-534“. (*DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 474, str. 201*)
- 192** Část „Dodatku č. 3b“ k Nákupnímu protokolu z 19. srpna 1939. V tomto dodatku, datovaném 22. listopadu 1939, jsou objednány náhradní díly a vybavení k dříve zakoupeným letadlům. Pět draků B.534 je uvedeno na označeném řádku s poznámkou „včetně motorů, ale bez křídel a bez kulometů“. (*DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 474, str. 51–59*)
- 193** Rozkaz velitele „Vzdušní vojski“ o zařazení pěti Doganů, původně dodaných na náhradní díly, do stavu letectva a přiřazení palubních čísel 73–77 těmto strojům. Dokument zařazuje do letectva rovněž dva Letovy Š.328 z pěti strojů tohoto typu původně také pořízených na náhradní díly. (*DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 130, str. 157*)
- 194** Část ze zmiňované stránky zápisů Dénese Bernáda. Šipka doplněná autorem ukazuje řádek s mylným zápisem Doganů č. 72 a 78/7087 (palubní číslo/typové číslo), který ve skutečnosti popisuje jiný typ letadla. Typové číslo 7037 bylo v bulharském letectvu přiřazeno letounům B.534, zatímco 7087 patří válečné verzi Jaku-9 s motorem M-105PF.
- 195** Odpovídající dokument o odepsání různých letadel ze stavu bulharského letectva v roce 1946. Autorem červeně ohraničená část obsahuje řádek se zmiňovanými letadly č. 72 a 78, kterými ve skutečnosti byly Jaky-9 (typ 7087). Povšimněte si 21. září 1946 odepsaných Doganů č. 19 a 72 na předposledním řádku.
- 196** Výše zmíněný bulharský přepis původního „Dodatku 3b k Protokolu z 19. srpna 1939“, který způsobil omyl pana Bernáda. Proti originálnímu německému dokumentu (obrázek 192) zde první položka „BH 534, A., 1.“ chybně uvádí jeden kus draku B.534 místo pěti. Rozvržení německého dokumentu je řídkší a obsahuje ceny, takže oddíl „C 328“ (Letov Š.328) z bulharského přepisu je v německém originálu umístěn již na další stránce. (*DVIA, fond 5, sv. 1, jednotka 299, str. 52*)
- 197** Aviation Aircam Series, č. S 18, strana 1. Foto je retušované, viz obrázek 200. (*Jiří Vraný*)
- 198** **199** Retušovaná fotografie v příručce německé *Luftwaffe* z prosince 1940, která stála na začátku celé mystifikace o údajné bulharské Avii Bk.534. Srovnajte s následující fotografií č. 200. (*Dénes Bernád*)
- 200** Nově vyrobená Avia Bk.534 s čís. znaky, tovární fotografie z ledna–února 1939. Obrázek pravděpodobně zachycuje stroj Bk.534.555, určený pro zkoušky chlazení glykolem (info via Martin Vyroubal). Letoun byl na továrním letišti Avia Čakovice 23. února 1939, tj. ještě před okupací, předveden bulharské delegaci v rámci prvních jednání o možnostech nákupu československých letadel. Právě tento snímek byl použit pro retušované foto „bulharské“ Bk.534. Viditelnými rozdíly proti poslední verzi „čtyřkulometné“ B.534 jsou jen jeden kulomet na každé straně trupu, vrtulový kužel s výstřelným otvorem pro třetí kulomet, vstupy vzduchu přemístěné nad kořeny dolních křídel a odlišný tvar celé přídě. Spodní strana horního křídla byla nastříkána khaki již z výroby. (*Jiří Vraný*)
- 201** Poslední rozkaz zmiňující Avie B.534 v Bulharsku je datován 13. září 1946: přikazuje Letecké škole v Teliši předat Dogany č. 19 a 72 na letiště Kazanlak. V té době však i tato letadla byla ve skutečnosti již sešrotována. (*archiv DVIA, fond 1049, sv. 1, jednotka 189, str. 131*)

Děkuji všem, kteří mi pomohli shromáždit, ověřit a publikovat obsah této knihy.

Děkuji rovněž těm, kdo dovolili použít jejich fotografie a texty. Jsou to, v abecedním pořadí, pánové: Andonov Evgenij, Bernád Dénes, Bošniakov Stefan, Břínek Miroslav, Ciglić Boris, Hurt Radek, Kareš Marcel, Kolmann Petr, Konstantinov Teodor, Mrkvánek Igor, Muchovski Teodor, Nedialkov Dimitar, Odehnal Zdeněk, Ovčačík Michal, Pančeliev Preslav, Petkov Dimitar, Poruba Tomáš, Rajlich Jiří, Studený Josef, Čakov Vencislav, Václavík Josef, Vraný Jiří, Vyroubal Martin.

Můj dík náleží také zaměstnancům bulharského státního Vojenského archivu ve Veliko Tarnovo, zvláště paní Kolevové a panu Lukovovi, dále zaměstnancům Leteckého muzea v Krumovo, zejména paní Muchtarové, a rovněž zaměstnancům Bulharské národní filmotéky a Vojenského muzea v Sofii.

Zvláště musím poděkovat pánům Vencislavu Čakovovi, Martinu Vyroubalovi a Dénesi Bernádovi za skvělou spolupráci a velkou pomoc s fotografiemi a dokumenty.

Poznámka autora k českým čtenářům:

Text byl primárně tvořen pro zahraniční čtenáře, bez povědomí o českém prostředí, historii a letounu Avia B.534. Obsahuje proto, zejména v úvodních kapitolách, také popisy, které jsou české veřejnosti a zájemcům o letectví notoricky známé. Prosím české čtenáře, aby to přijali s pochopením.

Text © Jaroslav Kreč  
© JaPo 2022

ISBN 978-80-907049-7-8



JaPo Publishing s.r.o.  
tř. Edvarda Beneše 1541  
500 12 Hradec Králové  
Czech Republic  
[www.japo.eu](http://www.japo.eu)

Tato publikace je neprodejná.

Publikace ani žádná její část nesmí být použita k další publikaci v jakémkoliv podobě bez písemného svolení nakladatele.



