

Aero 11 L-BUCD 'Blue Bird'

Instructions / Návod

EN In the 1920s, the Czechoslovak air force operated only one fighter plane type produced by the Aero aircraft company, the Aero A-18. Much greater success the company enjoyed in the field of heavier aircraft types. In early 1923, Aero started working on a two seat observation and reconnaissance biplane which could also operate as two seater fighter plane. The Ministry of Defence (MNO, Ministerstvo národní obrany) received Aero's proposition and placed an order for 35, later increased to even 50 airframes. A year later, the Ministry ordered another 44 examples, now of the so-called II. serie. The type was designated Aero A-12 and was of mixed construction, the fuselage was made of welded thin-walled tubes covered with wood and fabric. The all-wood wings also had fabric covering. The plane was powered with a German Maybach Mb IVa engine, originally built to be used on airships. This powerplant was required by the Ministry as they had large stocks from war reparations. Despite the initial issues with the fuselage safety factor, resulting in a strengthened fuselage structure, and cracking fuselage side-mounted, slat-type radiators (replaced by more common radiator type mounted forward of the upper wing), the A-12 biplanes served reliably both in the air force and (later) in aeroclubs. Even though the type was of important significance for the Czech military, it was overshadowed in service by the type that had been built on the basis of its airframe and known as Aero A-11. And although built later, the new type received earlier type number, paradoxically. At first, the A-12 airframe was tested with the Walter W-IV engine (the originally German BMW IV manufactured in the Walter engine factory in Prague), later three prototype proof-of-the-concept aeroplanes were built, A-11.1 to A-11.3, powered by Walter W-IV engines with side-mounted radiators. During the trials these radiators were replaced by the more common ones placed at the nose – these later becoming the characteristic feature of the type fitted to almost all A-11 versions. Following a series of thorough flying tests, the Ministry ordered serial production which at first gave a batch of the standard A-11 airframes, later followed by an improved Aero Ab-11 version equipped with a Perun II engine, a different style of the nose radiator and also a larger centre-wing section fuel tank. As these Ab-11s were mainly intended for the bombing role, they also had bomb racks under the lower wings. A batch of eight A-11HS airframes was built for the Finnish air force powered with a Hispano-Suiza 8Fb engine. The flight tests of the first built A-11HS.1 were conducted by the crew of the Aero's chief test pilot Josef Novak and the chief designer Antonin Husnik sitting in the rear, observer's cockpit. During such one flight, in the course of one hour and four minutes, they did 225 loopings, setting a Czechoslovak record.

A few test versions were built but did not reach the production, such as the A-11C or A-11LD, the majority of the airframes, however, was built in the A-11N, Ab-11N and A-111 night bomber versions, the A-25, A21 and A-125 trainers with dual controls. The Aero A-11 also became the basis for the first indigenous designed and built seaplane, the Aero A-29 which was fitted with a pair of floats. The development line based on the Aero A-11 also gave the much improved Aero 32 and 211 series with radial engines.

The Czechoslovak A-11 biplanes served with all air force regiments and became the main piece of armament of observations squadrons, and their service was long and trouble free. When they eventually got obsolete, the A-11 were gradually re-assigned to training units to join the dual-control versions already flying there. In combat service, the A-11 were replaced by the new Letov Š.328 biplane and the last ones of them fell into the hands of the Germans, the Luftwaffe however soon rid of them because of their rather old age. The three last examples of the Aš-11 trainer plus one A-25 continue to fly with the Slovak State military until 1944.

Span: 12.80 m, length: 8 m, max. speed: 215 km/h, cruise speed: 190 km/h, range: 750 km, ceiling: 7,200 m, rate of climb: 5,000 m in 21 min 50 sec.

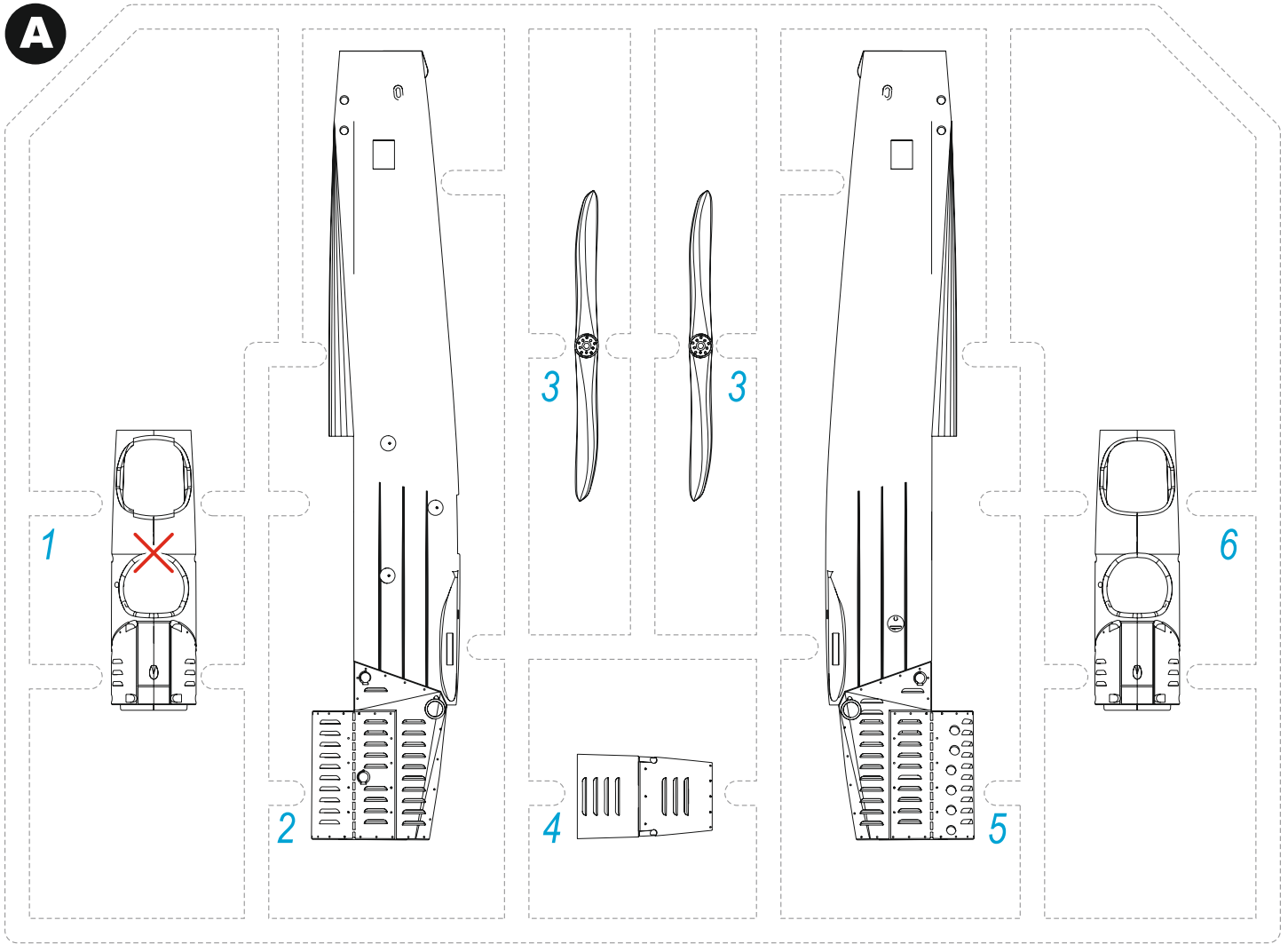
CZ Ve dvacátých letech minulého století dodala firma Aero Československému vojenskému letectvu jediný typ stíhacího letadla, Aero A-18. Mnohem větší úspěchy slavila s těžšími typy letadel. Začátkem roku 1923 zahájila firma Aero vývoj dvoumístného dvouplošníku, určeného k plnění pozorovacích a průzkumných úkolů. Letoun měl být schopen nasazení i jako dvoumístná stíhačka. MNO (Ministerstvo národní obrany) na nabídku Aera z března 1923 zareagovalo objednávkou na 35 letadel, později navýšenou na 50 letadel. O rok později byla objednána II. serie, celkem bylo vyrobeno 94 kusů. Typ, nesoucí označení Aero A-12 byl smíšené konstrukce, trup byl svařen z tenkostěnných trubek, na který byla přimontována dřevěná karoserie, potažená plátnem. Plátěný potah měla i celodřevěná křídla. Pohon zajišťoval německý, původně vzducholodní, motor Maybach Mb IVa. Tento motor požadovalo MNO, mělo jich velkou zásobu z válečných reparací. Přes počáteční obtíže s nízkým bezpečnostním násobkem trupu, který musel být zesílen a problémy s praskáním lamelových bočních chladičů (u části letadel byly nahrazeny čelním chladičem před horním křídlem) sloužily Aera A-12 spolehlivě v armádě i později v aeroklubech. I když měly pro Československé vojenské letectvo velký význam, byly ve službě zastíněny typem, který z Aera A-12 převzal konstrukci draku. Paradoxně, i když vznikl později, nesl označení Aero A-11. Nejprve byl do draku A-12 zkušebně zastavěn motor Walter W-IV (ex BMW IV, vyráběný továrnou Walter v Praze), poté byly postaveny tři ověřovací prototypy A-11.1 až A-11.3. Všechny byly poháněny motory Walter W-IV a zpočátku měly postranní chladiče. V průběhu testů byly ale chladiče zaměněny za čelní. Ty se staly charakteristickým rysem prakticky všech variant Aera A-11. Po důkladných zkouškách objednalo MNO sériovou výrobu. Po standardních A-11 přišly do výroby vylepšené Aera Ab-11, lišící se motorem Perun II. Ab-11 se kromě motoru lišily chladičem, zvětšenou nádrží v baldachýnu horního křídla. Protože byly určeny k bombardování, pod křídlem nosily bombové závěsníky. Pro Finsko byla vyrobena série osmi letounů A-11HS s motorem Hispano-Suiza 8Fb. Během zkoušek prvního A-11HS.1 kvalitu letounu otestoval šéfpilot Aera J. Novák, spolu s šéfkonstruktorem A. Husníkem na sedadle pozorovatele. Během jedné hodiny a čtyř minut vykroužili 225 přemetů. Tento výkon byl uznán jako československý rekord.

Vedle několika pokusných verzí s různými motory, jako byla A-11C nebo A-11LD, které se do výroby nedostaly byly vyráběny sériové noční bombardovací A-11N, Ab-11N a A-111 či cvičné A-25, A-21 a A-125 s dvojitým řízením. Aero A-11 se stala i základem pro první československý plovákový letoun Aero A-29. Vývojová řada vycházející z konstrukce Aera A-11 pak pokračovala značně upravenými Aery řady 32 a 211, s hvězdicovými motory.

Československé A-11 sloužily u všech leteckých pluků, staly se hlavní výzbrojí pozorovacích letek. Sloužily spolehlivě, velmi dlouho. Když zastaraly, tak byly postupně přezazovány k výcviku, kde již sloužily cvičné varianty jedenáctky. V bojové službě je nahrazovaly Letovy Š.328. Poslední stroje padly do rukou německých okupantů, ale Luftwaffe je brzy vyřadila jako zastaralé. Tři cvičné stroje Aš-11 a jeden A-25 pak používalo letectvo Slovenského štátu až do roku 1944.

Rozpětí: 12,80 m, délka: 8 m, max. rychlost: 215 km/h, cest. rychlost: 190 km/h, dolet: 750 km, dostup: 7 200 m, výstup do 5 000 m za 21 min 50s.

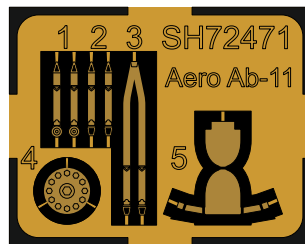
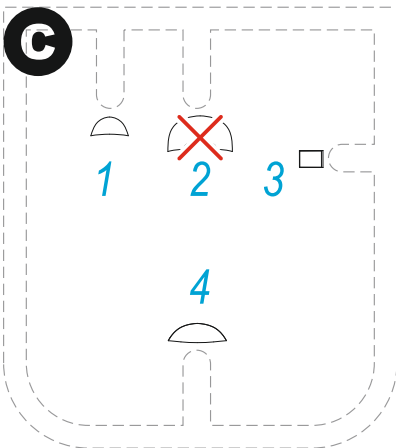
Parts List



CP - Clear Parts

PE - photo etches

Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.



A	Černá / Black	H12/C33
B	Šedá / Gray	H57/C73
C	Plátno / Fabric	H85/C45
D	Hliníková / Aluminium	H8/C8
E	Opálený kov / Burnt Iron	H76/C61
F	Barva pneu / Tire Black	H77/C137
G	Černá kůže / Black Leather	Hxx/Cxx
H	Barva dřeva / Wood Brown	H37/C43
I	Červená / Red	H3C3
J	Oranžová / Orange	H24/C58
K	Mosaz / Brass	MC219

✗ = Not used



MOŽNOST VOLBY
OPTIONAL
NACH BELIEBEN
OPTION



POUŽÍT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO
INSTANT CYANOACRYLATE GLUE
ZYANOAKRYLTKLEBER
ADHÉSIF CYANOACRYLAT

SYMBOLS



OHNOUT
BEND
BIEGEN
COURBER



ZHOTOVIT NOVĚ
SCRATCH BUILD
FERTIGSTELLEN
ACHEVER



ŘEZAT/VRTAT
CUT OFF/DRILL
ENTFERNEN
DETACHER

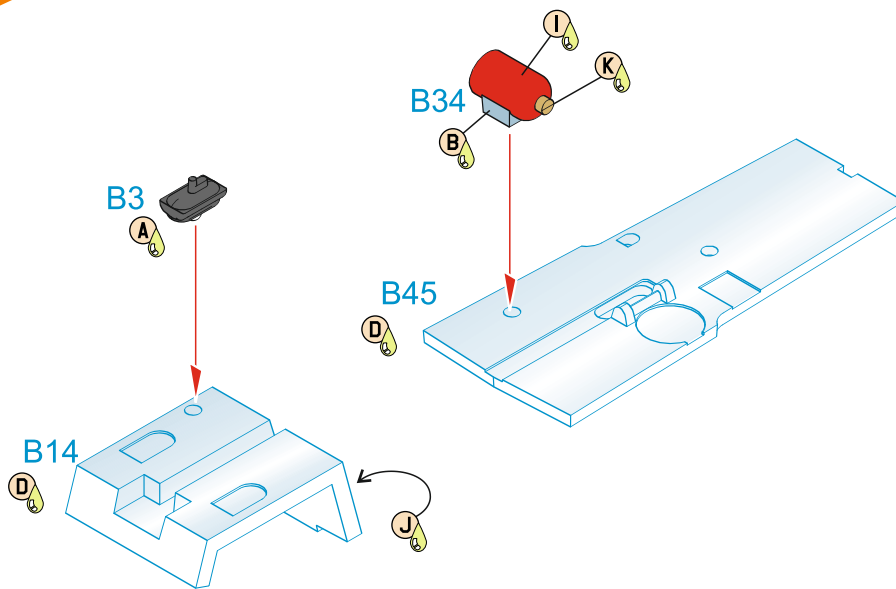
GSI **A**
colours code

NATRÍT
COLOUR
FARBEN
PEINDRE

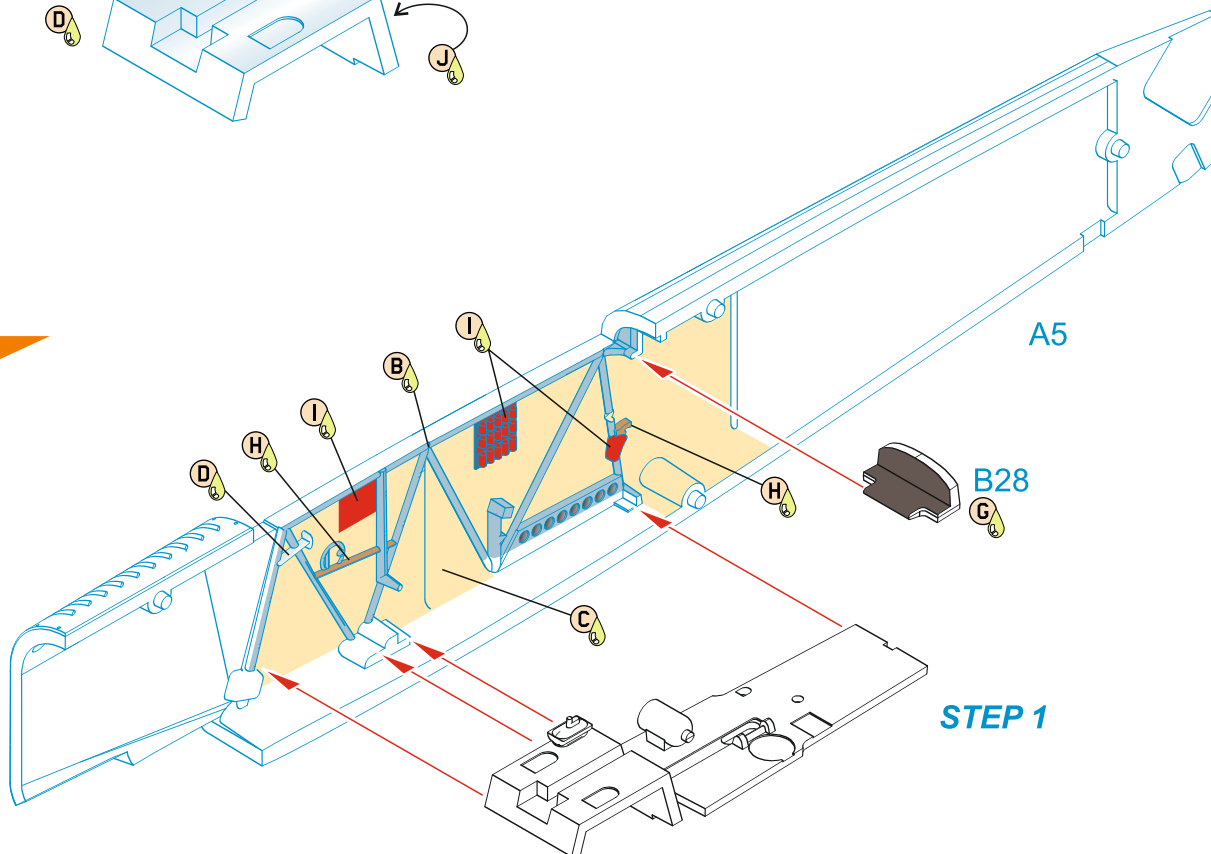
2

SH72471 Aero 11 L-BUCD 'Blue Bird'

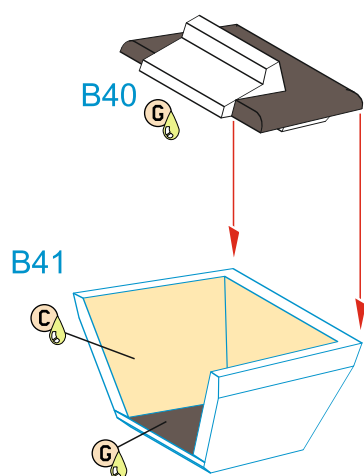
1



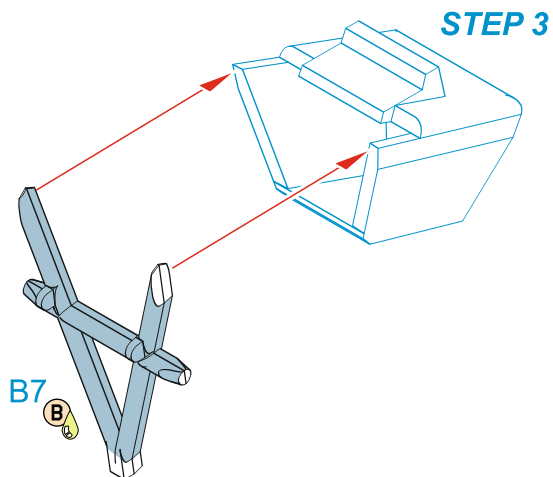
2



3

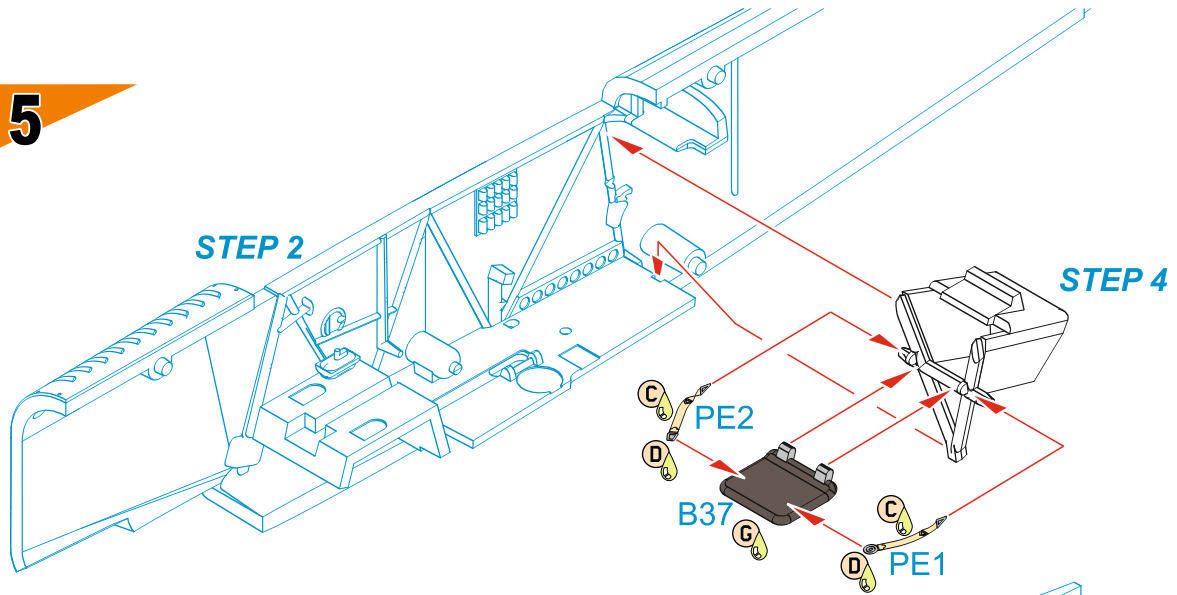


4



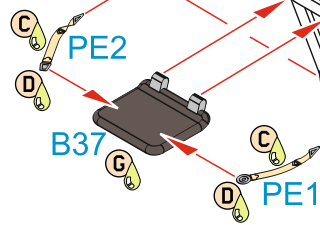
4

5

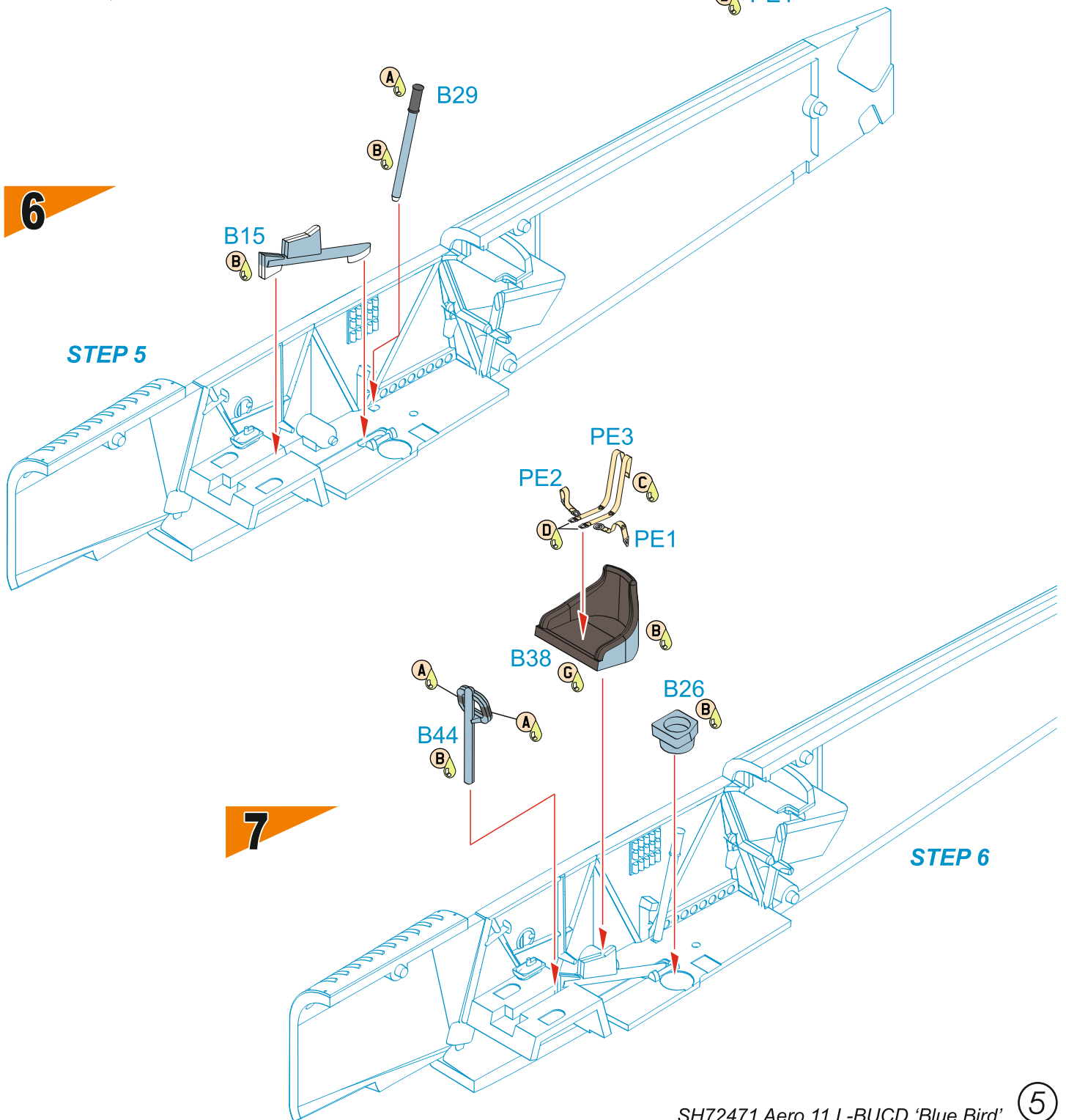


STEP 2

STEP 4



6

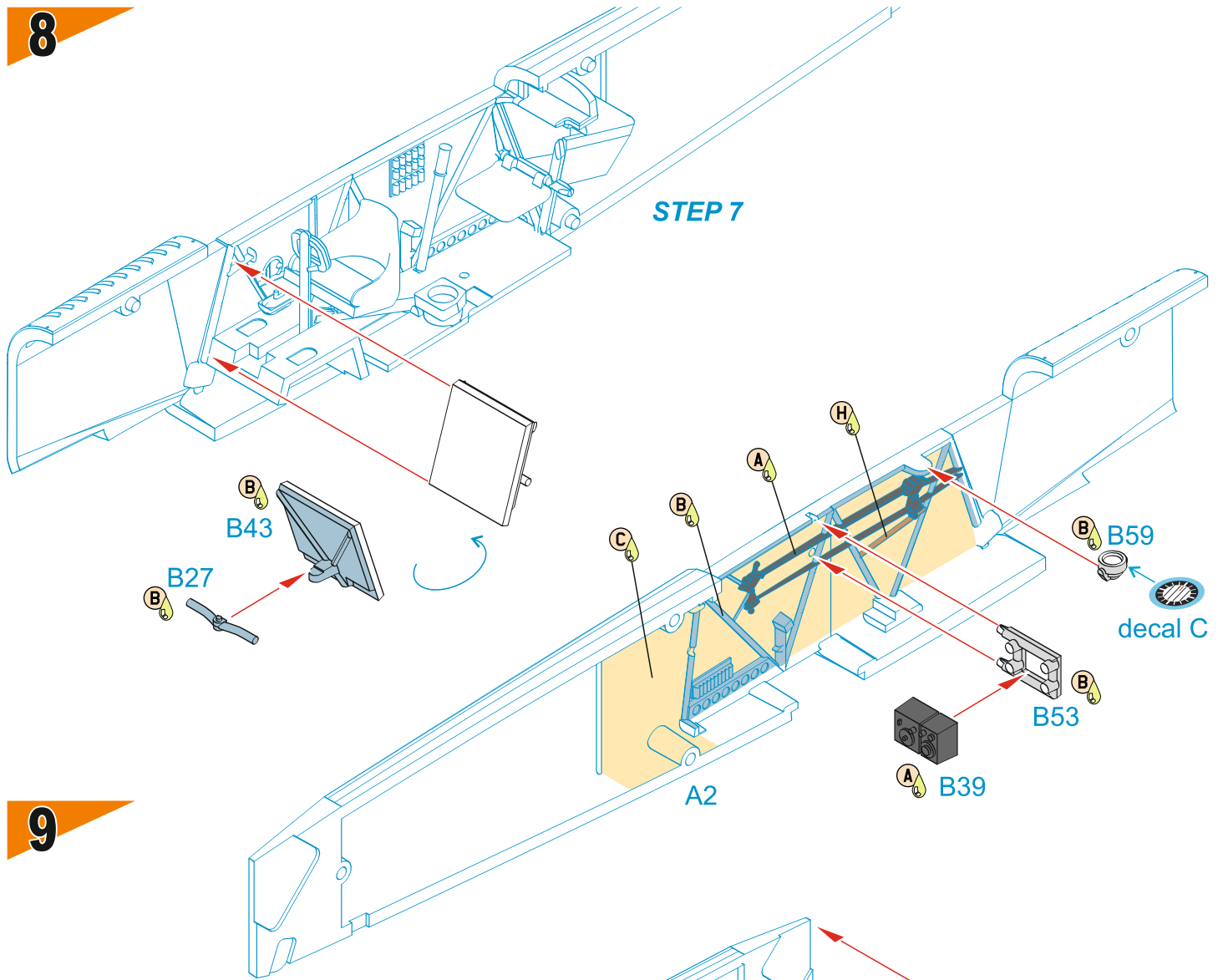


STEP 5

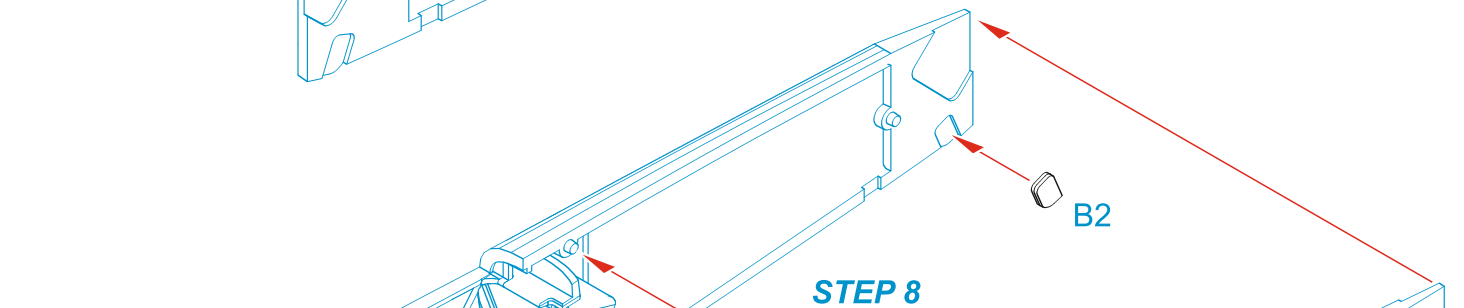
STEP 6

7

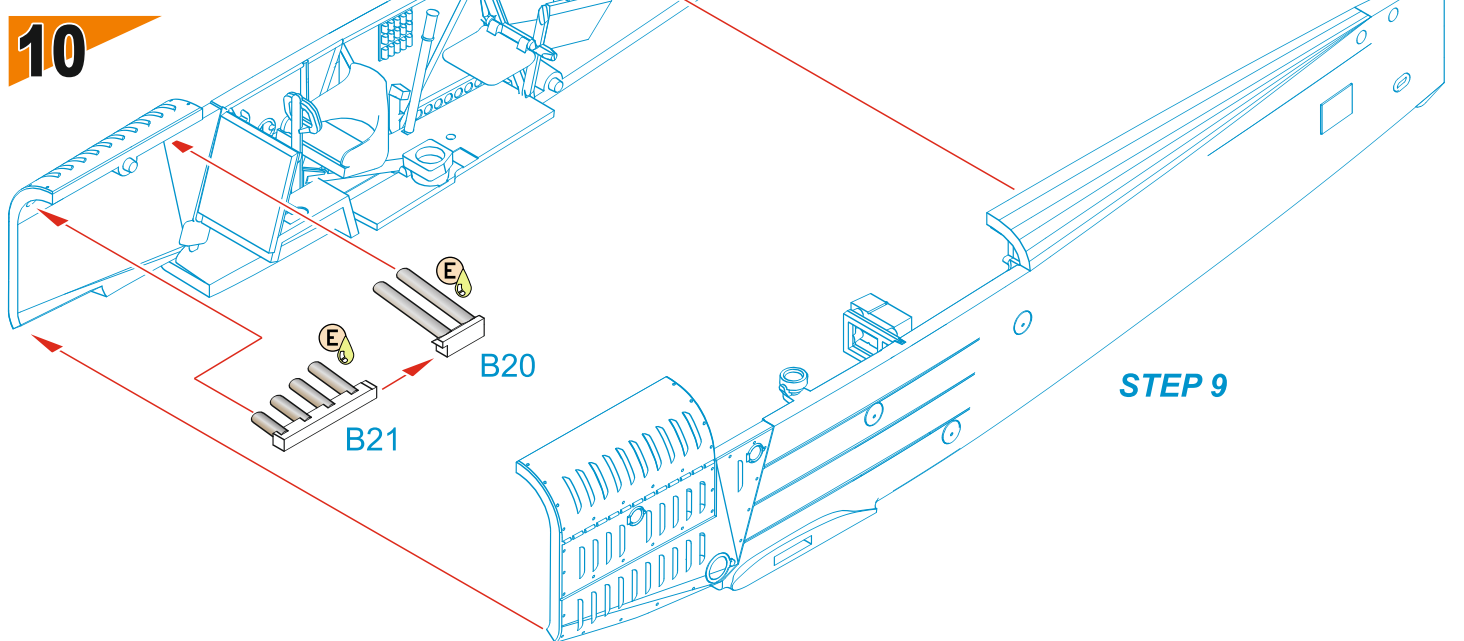
8



9

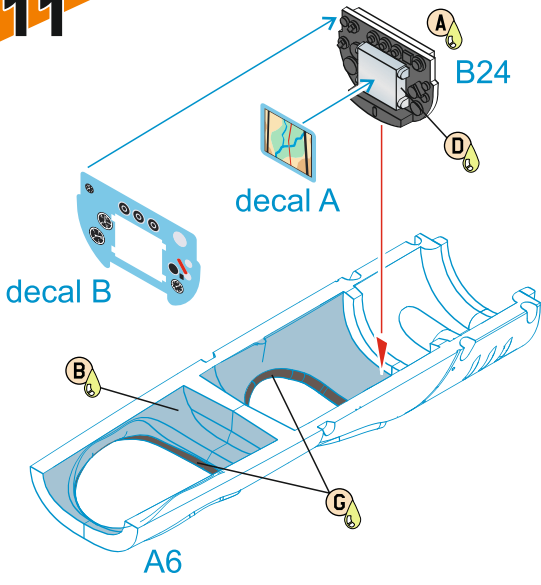


10

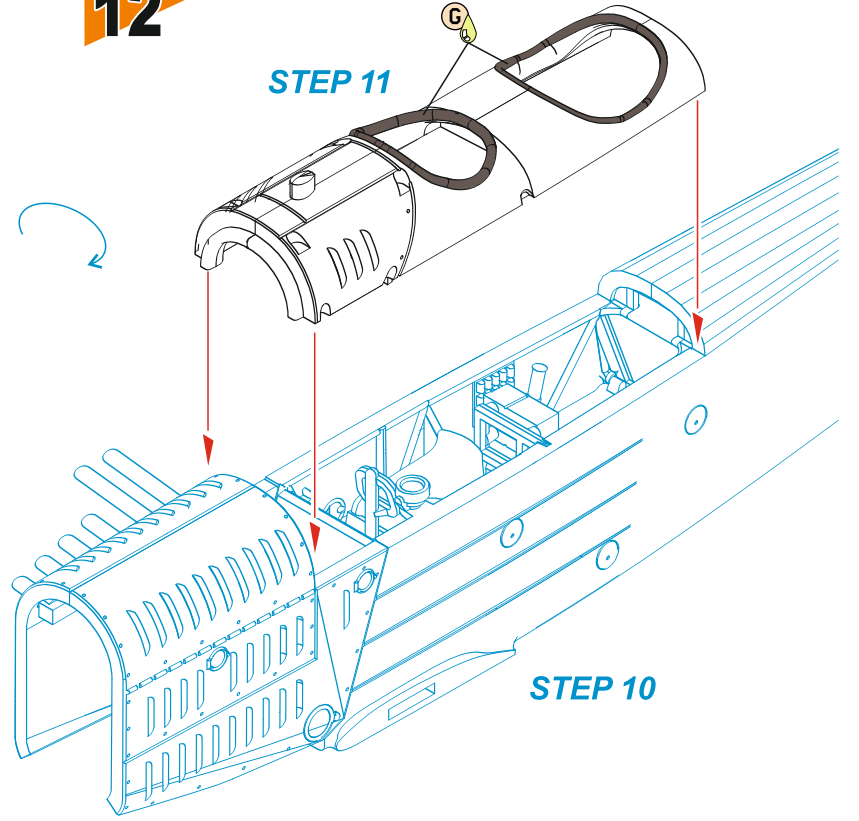


6

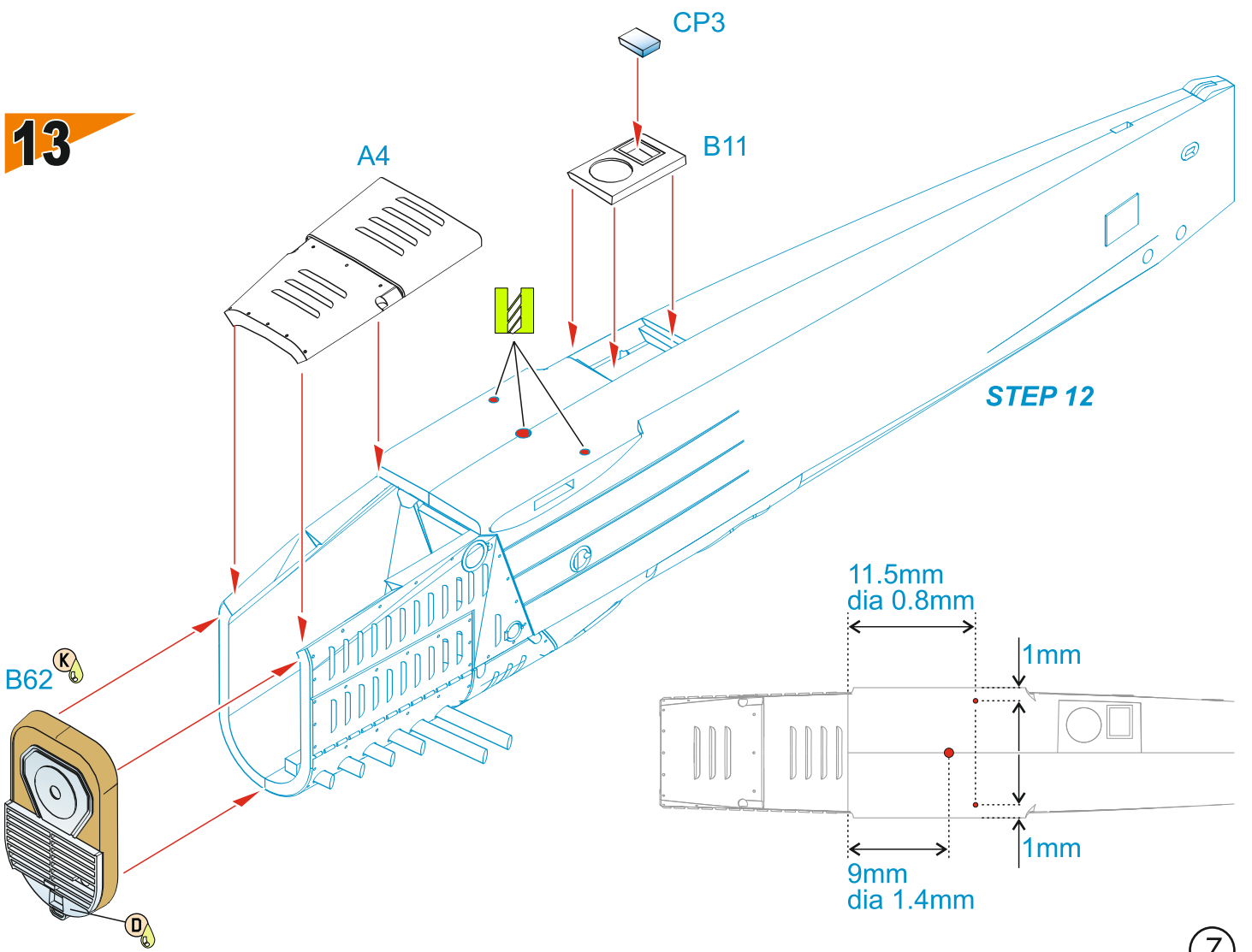
11



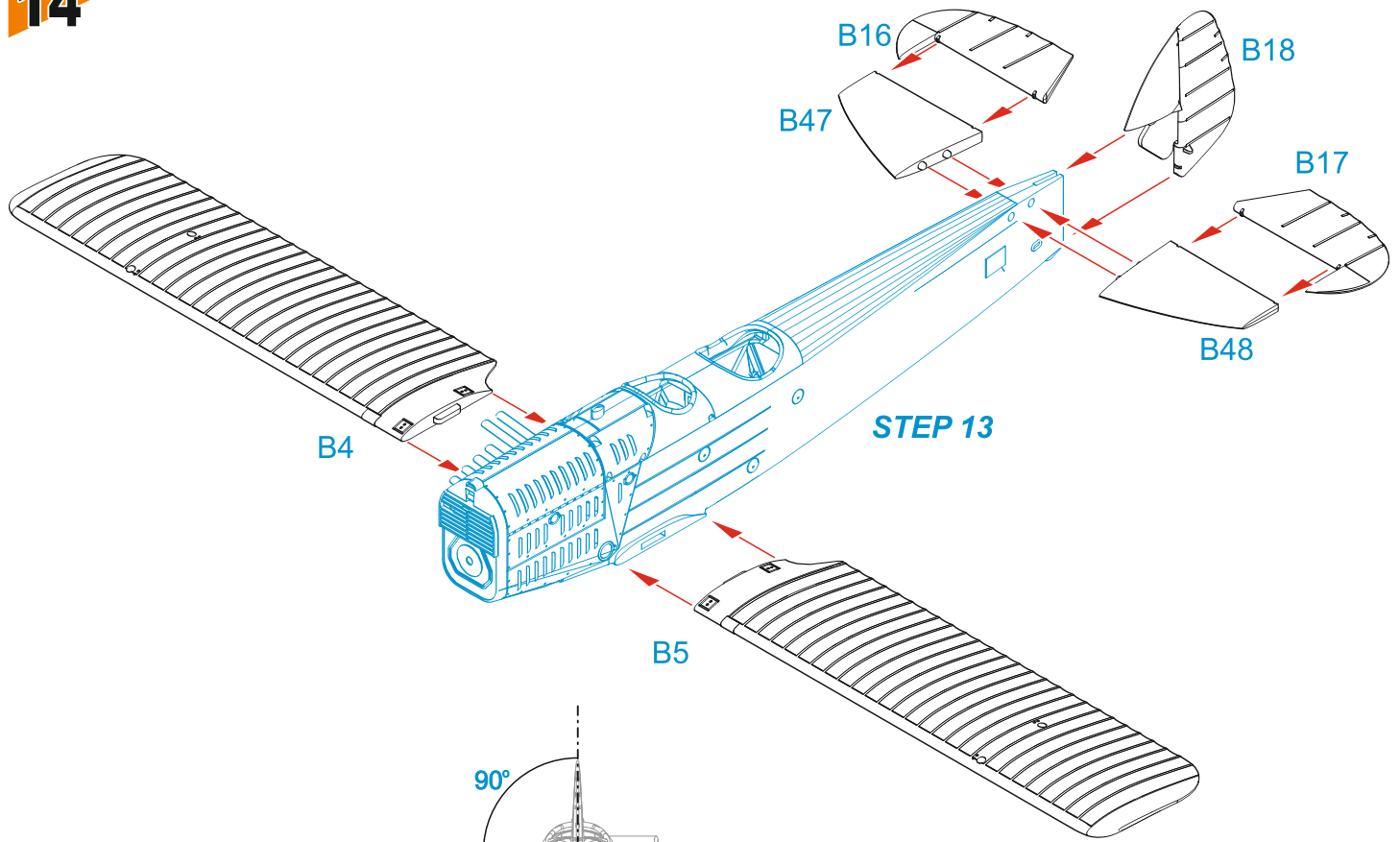
12



13

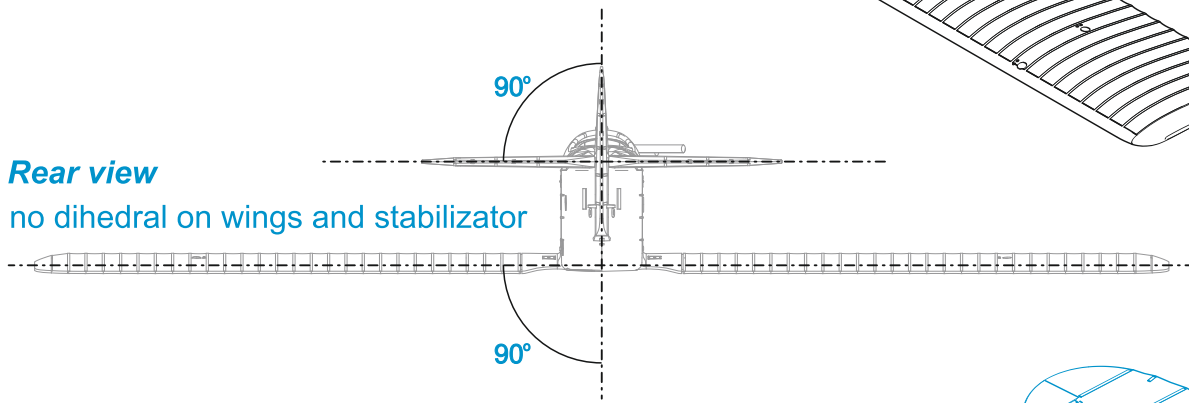


14

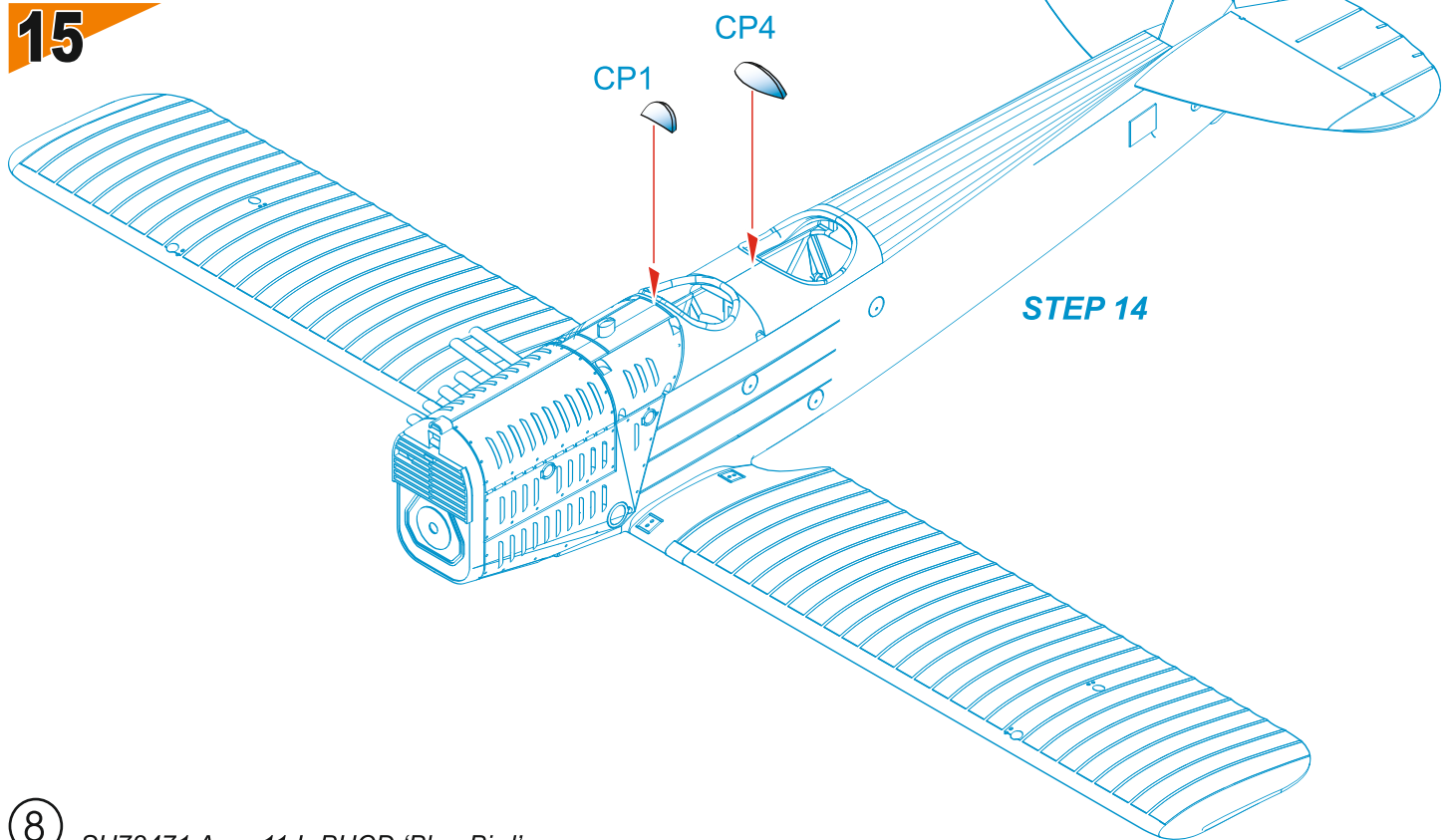


Rear view

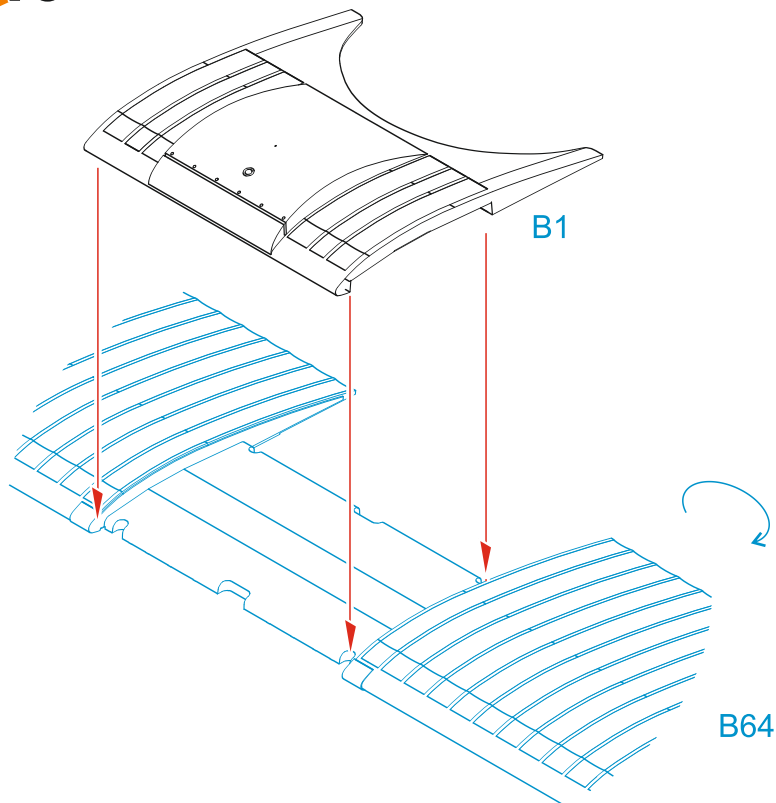
no dihedral on wings and stabilizer



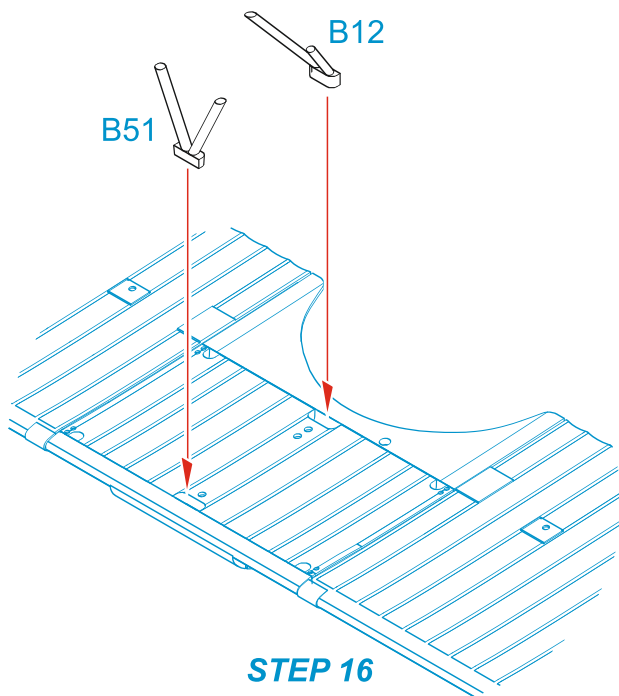
15



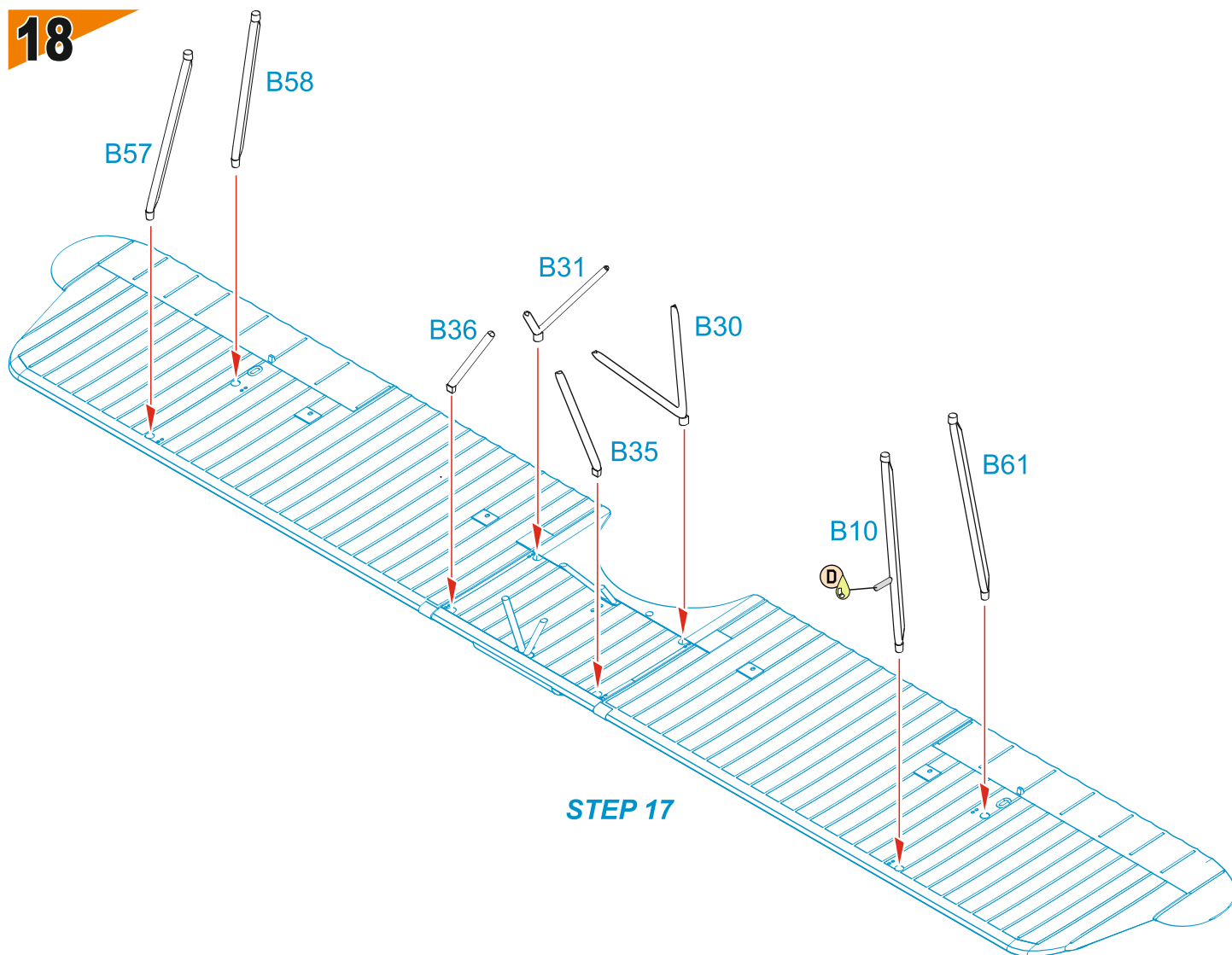
16



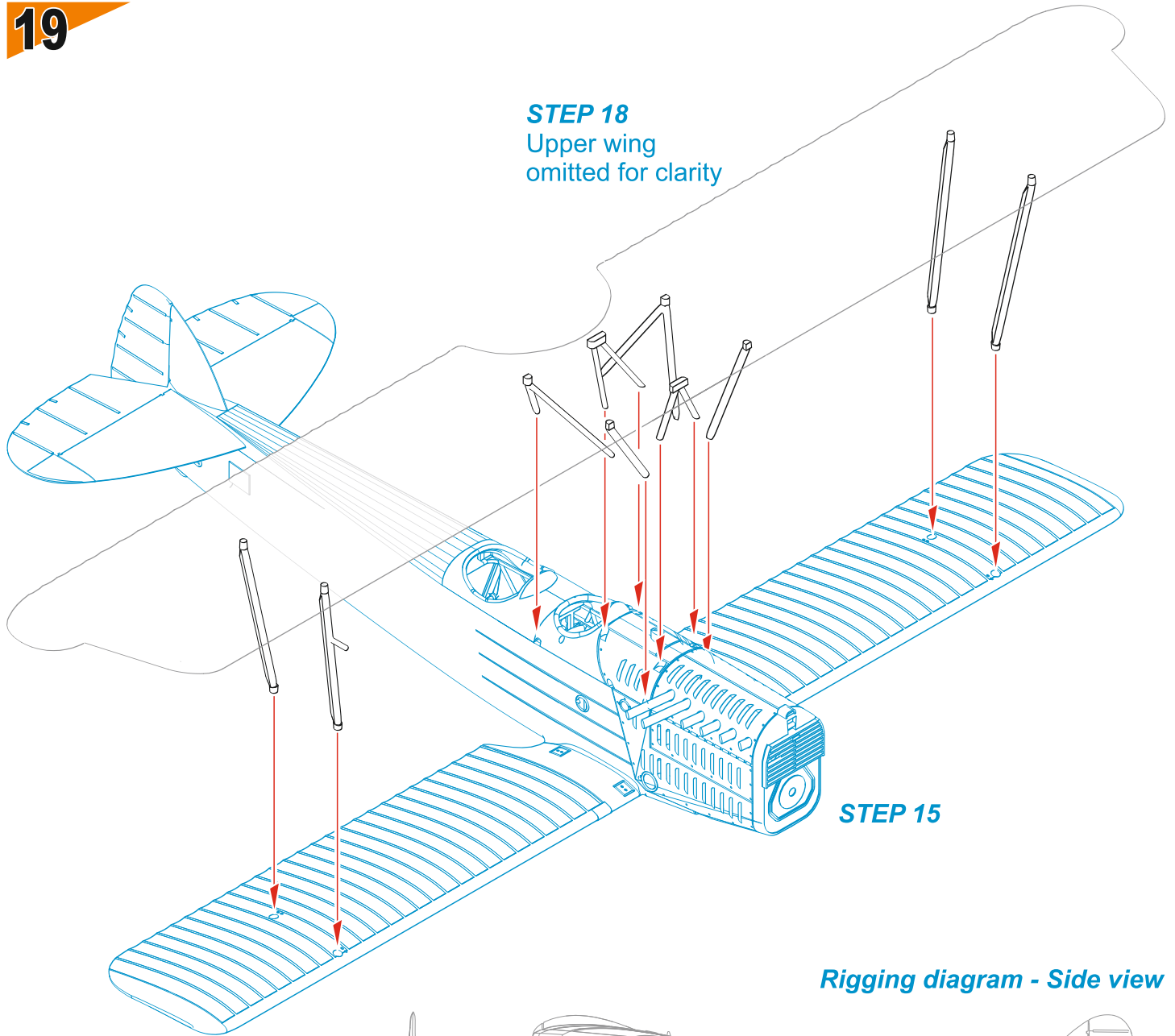
17



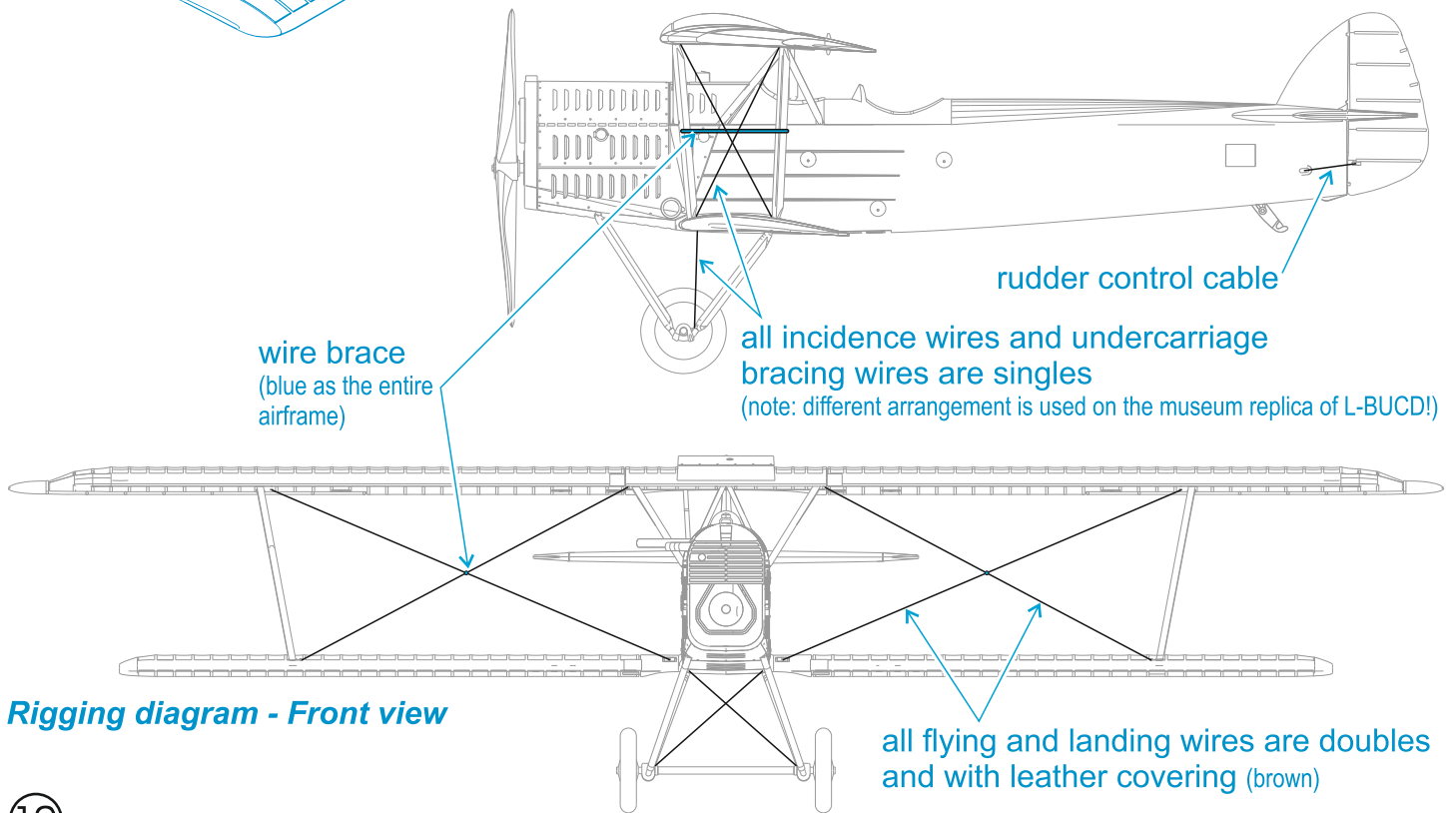
18



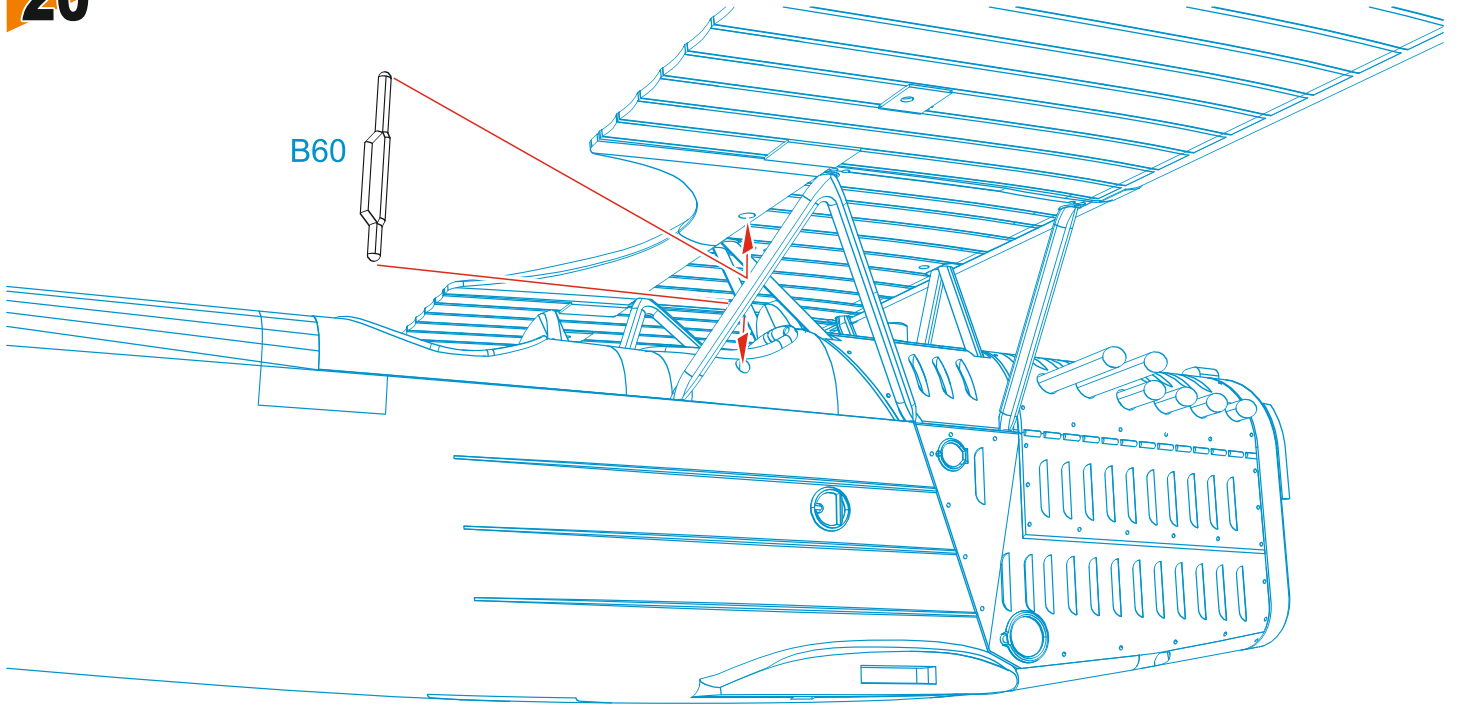
STEP 18
Upper wing
omitted for clarity



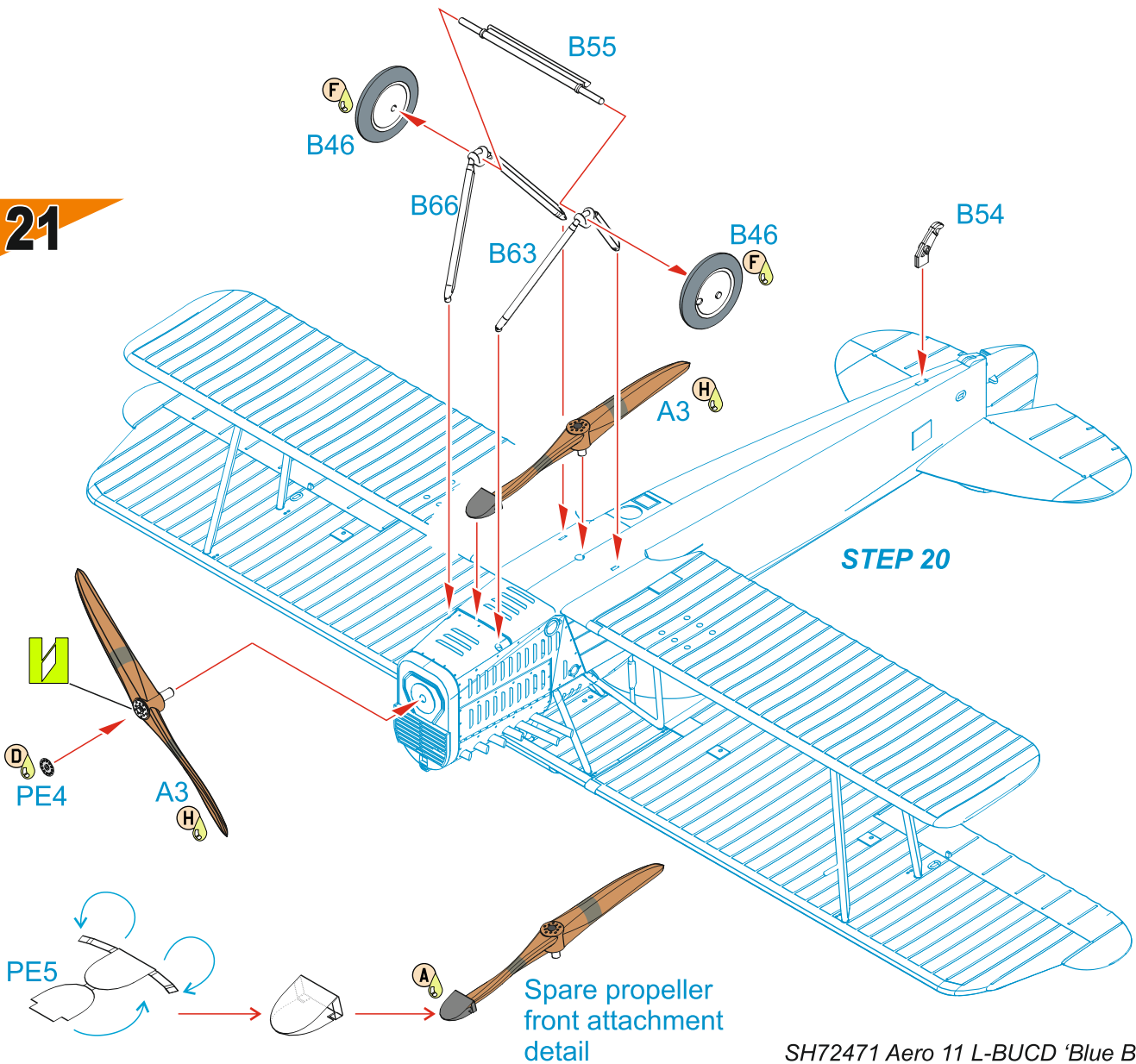
Rigging diagram - Side view



Rigging diagram - Front view

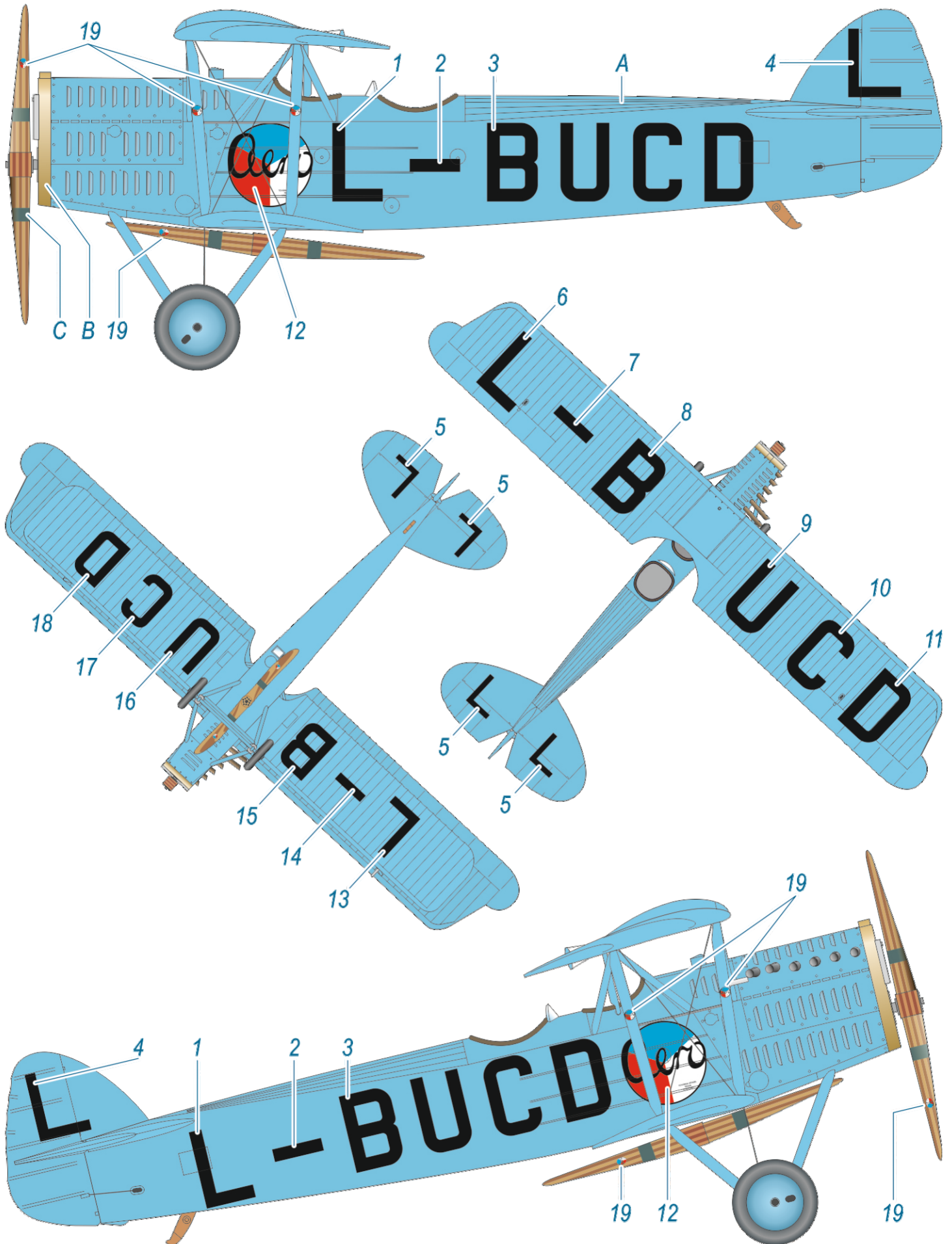


STEP 19
Some details
omitted for clarity



STEP 20

Spare propeller
front attachment
detail



- | | | |
|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| A | B | C |
| Light Blue
světle modrá
H/C323 | Brass
mosaz
MC219 | Khaki
khaki
H81/C55 |

General Vilem Stanovsky

I Know Who You Are, General, And I Know What You Have Done

The future Divisional General Vilem Stanovsky was born in Moravská Ostrava, then in Austria-Hungary, on 27 March 1896. After finishing two grades of the higher elementary school, he trained to become a carpenter. When he turned eighteen, he set out in the world to gain some life experience. And then, Paris was the very centre of the world. He found a job there and after the war broke out, he took part in anti-Austrian demonstrations of the Czech people – which in turn led to the Czechs being considered a friendly nation and not being treated as hostile nationals of Austria-Hungary. Vilem Stanovsky along with his friends volunteered for the Foreign Legion to fight for the creation of the Czechoslovak Republic, a state which had not yet existed. As a part of the Nazdar volunteer company, he fought in the Battle of Arras in May 1915 where he was severely wounded, the consequences of which he was to bear for the rest of his life.

After a long convalescence, Stanovsky met Milan Rastislav Stefanik who inspired him for aviation. Stanovsky, however, went on fighting in the trenches as a mere infantryman until November 1917.

Then he entered aviation training and in 1918, he became a member of Escadrille SPA 23 where he fought almost until the end of the war. Shortly before the war ended, Stanovsky was shot down and wounded on crash landing. After recovery, Stanovsky became the commanding officer of the Czechoslovak Aviation Unit at Istres and trained Czechoslovak airmen. He did not return to the new Czechoslovak Republic, which we had been fighting for long time, until the autumn of 1919 in the rank of the lieutenant of the aviation. Then he became the commander of the Kbely air base and pilot school. In 1922, he took over the command of the Aeronautical School at Cheb.

To promote both Czechoslovakia and the Czechoslovak aircraft design, Stanovsky in cooperation with the Aero factory planned a long-range flight around Europe, North Africa and Asia Minor. They chose the new Aero Ab-11 biplane powered with a Perun engine. The aeroplane was painted in light blue overall which got her the nickname Blue Bird. Stanovsky and his mechanic Frantisek Simek took off for the flight on 25 May 1926. In fact, they had first taken to the air during a ceremony on 21 May. Due to foul weather, they had to return after only a few miles, reaching only the nearby town of Beroun. Aero's chief designer Antonin Husnik was very upset because of their premature return, but the crew was right in responsibly deciding not to jeopardize the whole undertaking.

Between 25 May and 23 June 1926, the airmen covered the range of 15,070 km achieving an average speed of 164 kmh, they made stops at 23 countries in Europe, Africa and Asia, using only maps available at the time which were sometimes of dubious quality, sometimes they even did not have any. En route, the crew had to make two emergency landings, in Portugal they landed in a terrain so very rough that they severely damaged their aeroplane. In Greece, when flying over the sea, the engine stopped working and they only just reached the land and land on a meadow where mechanic Simek managed to fix the magneto which proved to be the cause of the engine failure. The final leg led the from Rome back to Prague where the crew received enthusiastic welcome. The successful flight did not only made Stanovsky a famous person, both Czechoslovakia and its aviation industry became famous overnight – resulting also in Finland placing an order for a batch of the Aero A-11HS aeroplanes. For Stanovsky himself, the flight had one more and quite pleasant consequence – when he was sent to a leave in the Tatra mountains, he met there his future wife, painter Ludmila Celakovska (a great-granddaughter of poet F.L.Celakovsky, a famous character of the 19th Century Czech National Revival).

Vilem Stanovsky became a well-known personality, complemented his education by hard self study and by attending military schools and among other things, he fell in love with classical French literature. He also befriended Czechoslovak presidents Masaryk and Benes. Started to publish the magazine *Letecke rozhledy – Aeronautical Horizons*, and also rose in the military ranks, in 1920 was promoted to Captain, three years later to Staff Captain and to Major in 1927. And when already in the rank of Colonel, he took the command of the 6th Bomber Regiment in Prague which had recently been equipped with the new SB-2 type bombers. Stanovsky himself also led the secret operation to ferry the Soviet Union-built SB-2 bombers to Czechoslovakia. He and his airmen were ready to defend Czechoslovakia against the enemy, the Munich Agreement prevented them from doing so though.

After the occupation of Czechoslovakia, Col. Stanovsky joined the resistance as a member of the Obrana Naroda (Defence of the Nation) military organisation. On 14 December 1939 Stanovsky was arrested by the Gestapo. First he was held in detention in the Pankrac Prison, then in solitary confinement in Brno for almost a year. Then he was sent to the Dachau concentration camp where he was imprisoned until the liberation of the camp by the US army.

After his return to Czechoslovakia, Stanovsky (promoted to the rank of Brigadier General in October 1945) began working as chairman of the commission recruiting ex-air force officers into the army. He checked the officers' attitude during the German occupation. On doing so, Stanovsky several times got into conflict with Colonel B.Reicin, a communist apparatchik and also an agent of the NKVD - Soviet Interior Ministry. In 1946, Stanovsky had to start working for the Ministry of Transport as the head of the aviation department. The Communists however wanted to get him out of the army. As he was not a member of the Communist party, he remained in the ministry only until his dismissal in 1951 at which time other ex-RAF airmen were forced to leave, mostly those who had Stanovsky's support. Even before 1948, Stanovsky had been under surveillance of the communist-controlled secret police. He had to withstand this as well as various provocation until 24 October 1952 when he was eventually arrested during one such communist provocation.

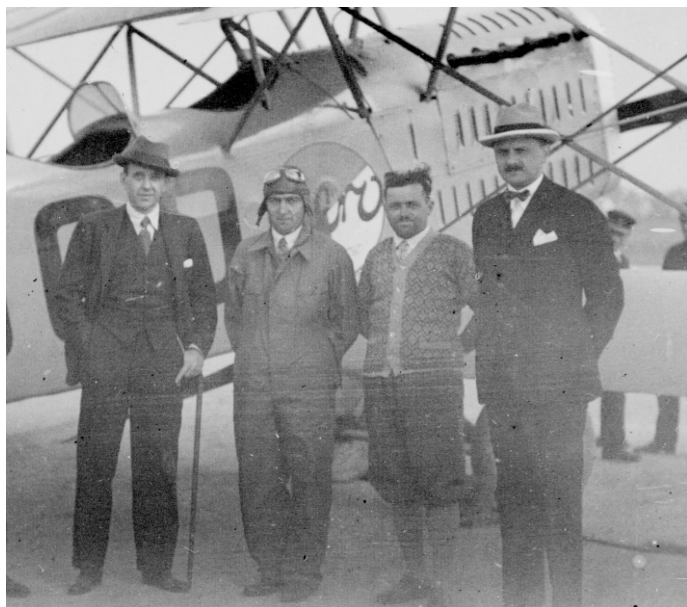
General Stanovsky was held in custody for 18 months and was both physically and mentally tortured, which did not broke him and the communist interrogators never got any confession off him. Stanovsky himself considered the communist captors much more brutal and ingenious than the Nazis had been. Eventually, Stanovsky was convicted in a fabricated trial on 2 June 1954. He was sentenced for 17 years for high treason and attempted espionage, his entire property was confiscated and he also lost his civil rights and during the imprisonment, he was held at Prague Ruzyně, Mirov and Leopoldov. He became seriously ill in prison and almost died. For two years, he had to walk using crutches. He was also diagnosed with a brain tumor. It was not until May 1960 that Gen.Stanovsky was finally released. For the rest of his life, Gen.Stanovsky fought for his rehabilitation and the abolition of unjust conviction. His requests were rejected several times and only on 10 October 1969, General Stanovsky was eventually cleared of all charges. The verdict, however, did not come into force until June 1972 and a couple of weeks later, on 11 July 1972, Gen Stanovsky died. His property, including the villa in Prague Barrandov, was never returned by the state, not even after the fall of the communism in 1989.

Beside fighting for his judicial rehabilitation, Gen.Stanovsky also had to continue work as an ancillary workman due to his ridiculously low pension. At the same time, as the chairman of the aviation branch of the Military History Club, he was involved in the preparation of the Aviation Exhibition, which later formed the basis of the Kbely Aviation Museum in Prague. It was a huge injustice for him not to be allowed by the state to travel to France to take part in the celebrations of the 50th anniversary of the Battle of Arras despite him receiving an official invitation. In 1967, the communist judiciary gave Gen.Stanovsky back his

passport and eventually allowed him to fly to France on the state invitation. The captain of the aeroplane Stanovsky was travelling by reported to him in front of the boarded crew and invited him to sit at the controls of the plane and fly it with him. At the French border, an honorary escort of Armée de l'Air fighter planes joined the airliner. On the eve of the parade, Stanovsky as the very first foreigner, was allowed to re-lit ceremonially the fire on the grave of an unknown soldier. The next day, General de Gaulle himself approached Gen.Stanovsky, shook his hand and said: 'I know who you are, General, and I know what you have done.'

General Vilem Stanovsky was the recipient of the following awards:

*Knight's Cross of the Legion of Honor
French Commemorative Medal
Czechoslovak War Cross 1918
Czechoslovak War Cross 1939
Czechoslovak Revolutionary Medal
Victory Medal
French War Cross 1918, 2x
Officer's Cross of the Legion of Honor
Verdun Medal
Honorary Legion Commander's Ribbon
French War Cross 1939-1945 with Palm
Medaille Vieilles tiges
Medal of the City of Paris
Czechoslovak Medal of Bravery 1946
Czechoslovak Medal of Merit 1946
Order of the White Lion III class (in memoriam 2000)*



Vilém Stanovský and František Šimek (in the middle / uprostřed)

generál Vilém Stanovský

VÍM, KDO JSTE, GENERÁLE, A VÍM, CO JSTE VYKONAL

Budoucí divizní generál Vilém Stanovský se narodil v Moravské Ostravě 27. 3. 1896 v tehdejší Rakousku-Uhersku. Po absolvování dvou tříd měšťanské školy se vyučil se truhlářem. Čerstvě osmnáctiletý, pak vyrazil na zkušenou do světa. A středem světa byla Paříž. Zde si našel práci a po vypuknutí války se zapojil do českých protirakouských demonstrací. Ty vedly k tomu, že Češi byli považováni za přátelský národ a nebyli bráni jako nepřátelští státní příslušníci Rakousko-Uherska. Spolu se svými přáteli se dobrovolně přihlásil do cizinecké legie, aby mohl bojovat za vznik Československé republiky, státu, který ještě neexistoval. V rámci dobrovolnické roty Nazdar se zúčastnil bitvy u Arrasu v květnu 1915, ve které byl těžce raněn. Následky zranění nohy nesl až do konce života.

Po dlouhé rekonvalescenci se setkal s Milanem Rastislavem Štefánikem, který ho nadchl pro letectví. Ale až do listopadu 1917 válel v zákopech jako pěšák. V listopadu 1917 zahájil letecký výcvik a v roce 1918 se pod válečným jménem René Renaud stal členem Escadrille SPA 23. V jejím rámci bojoval téměř do konce války. Před jejím koncem byl totiž sestřelen a nouzové přistání přežil se zraněním. Po uzdravení cvičil Stanovský, jako velitel československého leteckého oddílu, československé letce v Istres. Do nové republiky, za kterou tak dlouho bojoval, se vrátil až na podzim 1919 jako poručík letectva. Stal se velitelem letiště a pilotní školy ve Kbelích. V roce 1922 převzal velení Vzduchoplavecké školy v Chebu.

Pro propagaci Československa a konstrukce československých letadel naplánoval ve spolupráci s továrnou Aero okružní dálkový let Evropou, severní Afrikou a malou Asií. Pro let vybral nový letoun Aero Ab-11, poháněný motorem Perun. Pro let byl letoun nastříkán světlou modrou barvou a dostal přezdívku Modrý pták. Spolu s mechanikem Františkem Šimkem odstartovali 25.května 1926. Slavnostní start sice proběhl již 21.května, ale pro špatné počasí se Stanovský od Berouna vrátil. Zodpovědně nechtěl riskovat neúspěch, i když tým velmi rozladil Ing. Husníka, šéfkonstruktéra firmy Aero. Mezi 25. květnem a 23. červencem 1926 oba letci uletěli 15 070 km, průměrnou rychlostí 164 km/h, přistáli ve 23 státech Evropy, Afriky a Asie. To vše za použití map, které byly k dispozici, občas nevalné kvality či i bez map. Cestou dvakrát nouzově přistáli. V Portugalsku v tak těžkém terénu, že došlo k vážnému poškození letadla. V Řecku pak při přeletu moře začal zlobit motor. Stanovskému se podařilo doletět nad pevninu a přistát na louce, kde mechanik Šimek opravil magneto, příčinu poruchy. Když po letu z Říma přistáli v Praze, dostalo se oběma letcům nadšeného uvítání. Úspěšný let proslavil nejen Stanovského, ale hlavně Československo a její letadla. Finsko dokonce objednalo sérii letadel Aero A-11HS. Pro Stanovského měl úspěšný dálkový let ještě jeden příjemný důsledek. Odjel na dovolenou do Tater, kde se seznámil se svou budoucí ženou, malířkou Ludmilou Čelákovskou (pravnučkou básníka F.L. Čelakovského).

Stanovský se stal známou osobností, doplnil si usilovným samostudiem i studiem vojenských škol vzdělání (mj.stal se velkým milovníkem a znalcem francouzské literatury), stal se přítelem presidentů Masaryka a Beneše. Začal vydávat časopis Letecké rozhledy. Postupoval i ve své vojenské kariéře, postupně byl povyšován, v roce 1920 na kapitána, v roce 1923 na štábního kapitána. Na majora byl povýšen v roce 1927. Již jako plukovník velel 6. bombardovacímu pluku v Praze, který dostal nové bombardéry SB-2. Vedl tajnou akci, přeletu v Sovětském svazu vyrobených SB-2 do Československa. S těmi byl Stanovský a jeho letci připraveni bránit Československo. Mnichovská dohoda jim v tom ale zabránila.

Po obsazení Československa se plukovník Stanovský zapojil do odboje jako člen vojenské organizace Obrana národa. 14. prosince 1939 byl zatčen Gestapem. Po vyšetřovací vazbě v Pankrácké věznici byl držen skoro rok v samovazbě v Brně. Poté byl poslán do koncentračního tábora Dachau. Tam byl vězněn až do osvobození americkou armádou.

Po návratu do Československa začal Stanovský, v říjnu 1945 povýšený na brigádního generála, pracovat jako předseda komise pro přijímání důstojníků letectva do armády. Prověřoval chování důstojníků během okupace. Při tom se několikrát střetl s plukovníkem B. Reicinem, komunistickým aparátčíkem a agentem NKVD. V roce 1946 musel začít pracovat na Ministerstvu dopravy, jako přednosta leteckého odboru. Komunisté ho chtěli dostat z armády. Jako nestraníka na ministerstvu pracoval až do roku 1951, kdy byl propuštěn, společně s letci sloužícími za války v RAF, kterých Stanovský zastával. Už před rokem 1948 ho sledovala tajná policie, řízená komunisty. Sledování a provokace komunistické policie trvaly až do 24.10. 1952. Ten den byl generál Stanovský zatčen na základě provokace komunistické policie.

Generál Stanovský byl držen 18 měsíců ve vyšetřovací vazbě. Během vazby byl fyzicky i psychicky mučen. Jeho vyšetřovatelé

z něj žádné přiznání nedostali. On sám považoval své komunistické vězňatele za v mučení mnohem vynalézavější a krutější než nacistické vězňatele. Odsouzen byl až 2. června 1954 ve vykonstruovaném procesu. Trest 17 let za velezradu a pokus o vyzvědačství byl spojen i se zabavením majetku a ztrátou občanských práv. Vězněn byl na Ruzyni, Mírově a Leopoldově. Ve vězení těžce onemocněl a málem zemřel. Dva roky chodil o berlích. Posléze mu byl diagnostikován i mozkový nádor. Propuštěn byl v květnu 1960. Až do konce života bojoval za svou rehabilitaci a zrušení nespravedlivého odsouzení. Několikrát byly jeho žádosti odmítnuty. Až 10. října 1969 byl generál Stanovský zbaven všech obvinění. Ovšem právní moci nabyl rozsudek až v červnu 1972. 11. července 1972 generál Stanovský zemřel. Majetek, včetně vily na Barandově ale stát nikdy nevrátil a to ani po roce 1989.

Kromě boje za svou rehabilitaci musel generál Stanovský, vzhledem ke směšně nízkému důchodu, pracovat jako pomocný dělník. Zároveň se zapojil, jako předseda letecké sekce Klubu vojenské historie do přípravy letecké výstavy, základu pozdějšího expozice Leteckého muzea ve Kbelích. To že nesměl odcestovat do Francie na oslavu padesátiletého výročí bitvy u Arrasu, kam dostal státní pozvání, považoval za velkou křivdu. V roce 1967 vrátila komunistické justice generálovi Stanovskému pas a bylo mu umožněno na státní pozvání vycestovat do Francie. Kapitán letadla, kterým generál Stanovský cestoval, mu před nastoupenou osádkou podal hlášení a požádal ho, aby s ním letadlo pilotoval. Na francouzské hranici se k letounu připojila čestná eskorta stíhaček. V předvečer přehlídky, jako první cizinec vůbec, mohl slavnostně obnovit oheň na hrobě neznámého vojína. Druhý den, během vojenské přehlídky, ke generálu Stanovskému přistoupil generál de Gaulle, podal mu ruku a řekl mu: "Vím, kdo jste, generále, a vím, co jste vykonal".

Generál Vilém Stanovský byl nositelem těchto vyznamenání:

*Rytířský kříž Čestné legie
Francouzská pamětní medaile
Československý válečný kříž 1918
Československý válečný kříž 1939
Československá revoluční medaile
Medaile vítězství
2x Francouzský válečný kříž 1918
Důstojnický kříž Čestné legie
Verdunská medaile
Stuha komandéra Čestné legie
Francouzský válečný kříž 1939-1945 s palmovou ratolestí
Medaile Vieilles tiges
Medaile de la Ville de paris
Československá medaile ze chrabrost 1946
Československá medaile za zásluhy 1946
Řád bílého lva III. třídy (in memoriam 2000)*

Mechanic Frantisek Simek

In many cases, only the other one on the back seat, the one whose name was not in the newspapers headlines, and yet often mentioned alongside famous pilots' names in the articles. Mechanic Frantisek Simek was a very important person with a vital significance not only for Stanovsky's flight around Europe. Simek was born in Regen, Bavaria on 2 January 1898, the place where his Czech parent had gone to for work. At the age of 12, the family settled in the small Czech village of Hory Matky Boží near Susice. After training as a locksmith, Simek began studying an evening courses at an secondary school of industry. Having finished these studies in 1916, he had to enlist and served with the military as a aircraft mechanic at Vienna and Thalerhof. For going awol, Simek was sent to the front and was assigned to Flik 41J unit. There he become a personal mechanic of the unit's CO, Hauptmann Godwin Brumowski. At the unit, Simek met a Czech



V. Stanovský (middle / uprostřed) and F. Šimek (R / vpravo)

pilot named Josef Novak. When the front collapsed, Simek got back home and joined the Czechoslovak Army Air Corps and because of his high professional skills, he became the chief mechanic at the air corps training base at Cheb. In 1921, Simek left the military and found himself a new job at the Aero aircraft factory where he reunited with his friend from the war, pilot Josef Novak who worked at Aero as a chief pilot at the time. Simek's professional skills were once again rewarded and he was usually entrusted with important tasks at air races or show or demonstration flights. The around Europe flight of Vilem Stanovsky became a huge success also due to Simek's diligent care of the engine and the airframe. It was not just that flight, a year later, Simek and Josef Novak found themselves racing in the cockpit of an Aero A-30 in the race across the Little Entente countries. During the war year, Simek remained working for Aero in the position of a foreman. In 1948 he became a technical office worker at the Ministry of Transport, later he also worked for the Doslet defence organisation, later renamed to Svazarm where he worked as the head mechanic of Svazarm's Prague central. Eventually, Simek also took part in the development and introducing the L-29 jet trainer to mass production. After retiring, Simek joined the Kbely Aviation Museum to work there as a very knowledgeable guide. Frantisek Simek died on 29 July 1974.

Ing. Antonin Husnik

It was on 18 November 1894 that Antonin Husnik was born in Kukleny near Hradec Kralove. After finishing his secondary studies at a realgymnasium in Prague-Zizkov, he went on to study at K.u.k. Technical University in Prague where he became interested in aviation. Like many other aviation enthusiasts, Husnik was involved in making aeroplane models and promoting the idea of aviation. He became one of the founders of the Czechoslovak Aviation Club, and here an analogy can be seen with two other aviation enthusiasts, ing. Benes and ing. Hajn. Unlike them, however, Husnik did not finish his academic studies. In the autumn of 1914, Husnik suspended the studies, enlisted to the army and until the end of the war, he served in artillery reserves where he reached the rank of second lieutenant (res.). He did not finish the studies even after the war but in compliance with the law, he was in 1931 appointed the degree of engineer (abbreviated ing.) because of his outstanding merits in his line of work. In the autumn of 1918 when the independent Czechoslovak state was born, Husnik joined the Air Corps and re-established the Aviation Club. In early 1919 Husnik was demobilised but due to the increased tensions in Slovakia, he was called back to service in mid 1919. He left the army for good in the spring of 1920 and on 1 April 1920 he started working for Aero as a designer at first and cooperated with the Aero's chief designer Vlasak. Soon, however, Husnik replaced Vlasak at his position and later he even became the technical director of the company.

Not only did Husník overflow with new technical ideas and concepts, he was also good at communicating with people and leading his employees. Except for the very first Aero's projects, Husník was behind each and every project to emerge from Aero until WW2 broke out. He also led rather wild personal life and in the 1920s, he divorced his first wife.

After the German occupation of Czechoslovakia, Husník was forced to accept Aero was to work for the Luftwaffe. Because of his position at the company, he very often had to negotiate with German authorities. And also often so just to protect the Czech employees. He never betrayed his national identity. Even so, after the liberation from the Germans in 1945, Husník had to leave the company. As early as in 1945 when the Factory Revolutionary Committees and similar institutions were established, incompetent people began to muscle in, mostly with communist ideology background to start impose their ideas on all others. After leaving Aero, Husník was employed as a head of the Aviation Section of the Ministry of Engineering. He immersed himself into the new job as was always usual for him. His personal life also started to develop in rather better direction and on 30 June 1948 he got married again. His good luck did not last long, though. On 20 August 1948 he went on a business trip, flying in a D-44 transport (Siebel Si 204D). In heavy fog, the aeroplane crashed into the trees in the north-western slope of the Jested range, broke into several pieces and exploded. Most of the crew and the passengers died in the crash, only ing. Vaclav Brabec and severely injured Husník got out of the wreck. Husník, even though being badly burned and with fractured bones, pulled unconscious Brabec out of the plane as well as the bodies of the other airmen. Husník managed to stumble to the nearest road for help, but unfortunately died at Liberec hospital six days later.

Mechanik František Šimek

V mnoha případech ten druhý vzadu, ten co se vezl, jehož jméno nebylo v novinových titulcích, ale v novinových článkách doplňovalo jména slavných pilotů. Mechanik František Šimek byl ale velmi důležitou osobou, která měla nejen pro okružní let Viléma Stanovského velký význam. Narodil se v Regenu v Bavorsku 2.1. 1898, kam jeho čeští rodiče odešli za prací. Když mu bylo 12 let, jeho rodiče se odstěhovali do Hor Matky Boží u Sušice. Po vyučení zámečníkem studoval večerně průmyslovou školu. Po ukončení studií v roce 1916 musel narukovat a sloužil jako letecký mechanik ve Vídni a Thalerhofu. Za kázeňský prohřešek, opuštění jednotky, byl za trest poslán na frontu. Zařazen byl k jednotce Flik 41J. Byl přidělen přímo k letounu velitele jednotky Hauptmanna Godwina Brumowskiho. U této jednotky se spřátelil, mimo jiné, s českými pilotem Josefem Novákem. Po zhroucení fronty se dostal domů. Vstoupil do Leteckého sboru československé armády a díky své odbornosti se stal hlavním mechanikem na letišti v Chebu, tehdejší výcvikové základně Československého letectva. V roce 1921 odešel do civilu a stal se zaměstnancem letecké továrny Aero. Jako šéfpilot zde pracoval jeho přítel z Velké války J. Novák. Vzhledem ke své vysoké odbornosti mu byly svěřovány důležité úkoly při leteckých závodech nebo předváděcích letech. Let, který uskutečnil se Štábním kapitánem Vilémem Stanovským byl úspěšný také díky Šimkově péči o motor a letadlo. Nezůstalo jen u tohoto letu. O rok později závodil v Aeru A-30 spolu s Josefem Novákem v závodě zeměmi Malé dohody. V Aeru pracoval i během okupace Československa, jako dílovedoucí. V roce 1948 se stal technickým úředníkem na Ministerstvu dopravy. Později pracoval v letecké branné organizaci DOSLET, posléze přejmenované na SVAZARM, kde se stal hlavním mechanikem pražského ústředí. Nakonec se podílel na vývoji a zavádění sériové výroby proudového cvičného letounu L-29 Delfin. Po odchodu do důchodu se zapojil do práce Leteckého muzea ve Kbelích, kde pracoval jako velmi zasvěcený průvodce. František Šimek zemřel 29. července 1974.



Ing. Antonín Husník

18. listopadu 1894 se v Kuklenách u Hradce Králové narodil Antonín Husník. Vystudoval reálné gymnásium na Žižkově a v letech 1913 a 1914 studoval C.K. Vysoké učení technické. Již během studií se začal zajímat o nový obor techniky, letectví. Podobně jako jiní nadšenci se věnoval stavbě modelů a propagaci letectví. Stal se jedním ze zakladatelů Československého aviatického klubu. Zde se nabízel paraela, s jinými leteckými nadšenci, ing. Benešem a ing. Hajnem. Na rozdíl od nich ale studia nedokončil. Na podzim 1914 studium přerušil, narukoval a až do konce války sloužil jako záložní důstojník dělostřelectva (dosáhl hodnosti záložního podporučíka). Studia nedokončil ani po válce, ale dle tehdejšího československého zákona byl jmenován inženýrem za vynikající zásluhy v oboru. Stalo se tak v roce 1931. To ale předbíháme sled událostí. Na podzim 1918, po vzniku Československa, vstoupil na čas do Leteckého sboru, obnovil činnost Aviatického klubu. Demobilizoval na začátku roku 1919, ale vzhledem k situaci na Slovensku byl v létě 1919 znovu povolán do armády. Armádu definitivně opustil na jaře roku 1920. Od 1.4.1920 nastoupil k firmě Aero, nejprve jako konstruktér. Nejprve spolupracoval s šéfkonstruktérem Vlasákem. Brzy jej však vystřídal a později se stal technickým ředitelem firmy Aero. Nejenže hýřil technickými nápady, ale dokázal skvěle komunikovat s lidmi a řídit zaměstnance. Kromě prvních konstrukcí firmy Aero řídil všechny projekty letadel Aero až do začátku druhé světové války. Zároveň ale žil i bouřlivým osobním životem. Po rozvodu s první manželkou ve dvacátých letech žil bohémským životem.

Po zabrání Československa Německem musel akceptovat diktát výroby pro Luftwaffe. Ze své pozice musel často jednat s německými kontrolními orgány. Často i proto, aby ochránil české zaměstnance firmy. Nikdy se ale nezpronevřil svému češství. Přesto byl donucen po osvobození v roce 1945 z firmy Aero odejít. Už v roce 1945, se vznikem revolučních závodních výborů a podobných institucí se do jejich vedení začali drát nekompetentní lidé, zejména komunisté a začali řídit životy jiných dle svých ideologií. Ing. Husník se, po odchodu z Aera, stal vedoucím letecké sekce ministerstva strojírenství. Ponořil se do nové práce, tak dynamicky, jak byl zvyklý. Začalo se mu dařit i v osobním životě. 30. června 1948 se podruhé oženil. Jeho štěstí bohužel netrvalo dlouho. Služební cesta letadlem z Prahy do Liberce 20. srpna 1948 se mu stala osudnou. Dopravní letoun D-44 (ČS označení německého Siebelu Si 204D) zachytil v mlze o stromy na severozápadním úbočí Ještědského hřebene, zřítíl se, rozlomil na několik kusů a explodoval. Většina osádky a cestujících zahynula při explozi. Přežil pouze konstruktér Ing. Václav Brabec a těžce zraněný Ing. Antonín Husník. Ten, ač těžce popálen a se zlomeninami, vytáhl Ing. Brabce, který byl v bezvědomí a těla dalších letců z vraku a dopotácel se k silnici pro pomoc. Bohužel o šest dní později zemřel v Liberecké nemocnici.