

**Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická**

**Memoárová literatura československých pilotů.
Na Západě i Východě za 2. světové války**

Karel Štusák

**Bakalářská práce
2008**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Karel ŠTUSÁK**

Studijní program: **B7105 Historické vědy**

Studijní obor: **Historicko-literární studia**

Název tématu: **Memoárová literatura českých pilotů. Na Západě i Východě za 2. světové války. (Memoires of Czech pilots. In the West and East during WWII. literature by czech pilots in their view.)**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

V bakalářské práci se budu zabývat literaturou, psanou českými piloty, účastníky bojů za druhé světové války v řadách britského i sovětského letectva, od druhé světové války až do současnosti.

Připomenou některé důležité historické události, představím jednotlivá díla, která rozeberu z pohledu literárního i historického.

Budu vycházet ze samotného čtení děl, z odborné literatury a z vyprávění pamětníků. Cílem práce je tuto literaturu zčásti zmapovat a dokázat, že to není jen literatura memoárová, i když vychází hlavně z válečných zážitků, dále ji pak rozdělit jak chronologicky tak i tematicky

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Vedoucí bakalářské práce:

PhDr. Jan Němeček, DrSc.

Katedra historických věd

Datum zadání bakalářské práce:

30. dubna 2007


Termín odevzdání bakalářské práce:

31. března 2008


prof. PhDr. Petr Vorel, CSc.

děkan

I.S.


doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.

vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2007

Poděkování:

Na tomto místě se sluší poděkovat každému, kdo mi byl při psaní práce nápomocen. Pořadí, které uvádím, není ukazatelem, že tomu či onomu děkuji více nebo méně. Můj dík a poklona patří všem stejně.

Děkuji manželům Fajtlovým za jejich vstřícnost a ochotu, s kterou mě jako neznámého nadšence přijali a snažili se vždy mým přáním vyhovět v maximální míře.

Můj dík patří i Imrichu Gablechovi, který si na mě i přes své komplikované zdravotní potíže udělal čas a zodpověděl moje otázky; Miroslavu Liškutínovi, za jeho vstřícnou a rychlou odpověď v korespondenci. Zvláště si cením toho, že svojí odpovědí rozptýlil mé dřívější špatné zkušenosti s odesíláním korespondence do zahraničí.

Dále děkuji svému vedoucímu práce dr. Janu Němečkovi a štěstěně, že jsem si vybral právě jeho a byl ochoten vést moji práci. Zapůjčení mnoha materiálů, jeho rady a připomínky byly při vytváření práce velmi cenným aspektem, bez kterého by práce asi jen těžko vznikala.

Souhrn:

Tato bakalářská práce se zabývá literaturou, psanou Československými příslušníky britské Royal Air Force, ve které sloužili za druhé světové války. Její největší částí je především literatura memoárová, ale není to pravidlem. Ve větší šíři se zabývá osobností genpor. Františka Fajtla, který je nejvýznamnějším a nejplodnějším představitelem této literatury. Nechybí ale ani další medailony ostatních autorů. Práce si dává za úkol stát se příručkou o této literatuře, kde je zaznamenáno vše podstatné, co se čtenář o tomto tématu potřebuje dozvědět.

Klíčová slova:

Letectvo, RAF, František Fajtl, II. světová válka, memoáry, Edvard Beneš, 310 - 313 plus 68
czechoslovak squadron

Abstract:

This bachelor's thesis deals with the literature written by Czechoslovak members of the British Royal Air Force, in which they served during the Second World War. Its largest part is above all the memoir literature, but it is no rule. In a broader extent, it deals with the personality of the general lieutenant František Fajtl, who is the most significant and most prolific representant of this literature. But not even profiles of other authors are missing. The work aims to become a guidebook about this literature, where everything substantial is recorded, which the reader needs to learn about this topic.

Key words:

air force, RAF, František Fajtl, World War II., memoirs, Edvard Beneš, 310.-313. plus 68
Czechoslovak squadron

OBSAH:

ÚVOD	1
1. ČESKOSLOVENSKÉ LETECTVO A JEHO PŘÍSLUŠNÍCI:.....	3
František Novák.....	3
Josef Hubáček.....	4
František Langer.....	6
1.1 Předválečné československé letectvo	7
2. HISTORIE:.....	8
2.1 Mnichovská dohoda a rozbití Československa.....	8
2.2 Odchody za hranice.....	9
2.3 Válka v Polsku.....	9
2.4 Francie.....	10
2.5 Anglie.....	11
2.6 Bitva o Británii.....	15
2.7 Letectvo ve Slovenském národním povstání.....	16
2.8 Letci RAF v zajetí.....	17
2.9 Internační tábor Svatobořice.....	18
2.10 Každodennost letce (všední život).....	19
2.11 Československé ženy v odboji.....	21
3. LITERATURA PSANÁ LETCI:	23
3.1 Tvorba za války:	29
Generálporučík Ing. František Fajtl.....	29
Alois Volek.....	36
Alexander Hess.....	37
3.2 Tvorba v období 1945 – 1948:	40
3.3 Literatura v období 1948 – 1989:	41
Stanislav Fejfar.....	43
Antonín Liška.....	46
František Loucký.....	48
Vilém Bufka.....	48
Zdeněk Bidlo.....	50
Alois Šiška.....	51
3.4 Literatura po roce 1989:	52
František Peřina.....	55
Karel Mrázek.....	55
Karel Batelka.....	56
Ladislav Sitenský.....	57
Imrich Gablech.....	58
Jiří Hartman.....	61
Miroslav A. Liškutín.....	61
4. FRANTIŠEK FAJTL VE FILMU:.....	63

Úvod:

Nemusíme se otáčet po starých bájích a mytických příbězích, abychom našli své hrdiny. Nemusí to být ani zahraniční literatura, abychom je našli, hledejme je v naší. Chceme hrdinu jako nadpřirozenou bytost s mnoha výjimečnými schopnostmi? Proč? Ohlédněme se do historie. Ta zná obyčejné muže i ženy, kteří prosluli neobyčejnými skutky a kteří svou statečnost prokázali, a ne jednou. V situacích, ve kterých šlo o život, které nebyly jednoduché a mnohým z nás by se mohly zdát jako neřešitelné. O kom tu mluvím? O účastnících protinacistického odboje ve druhé světové válce. Právě literaturou z jejich pera se budu v této práci zabývat. Konkrétně literaturou psanou příslušníky zahraničního odboje z řad letectva.

Křídla, vystupující z meče, pod jehož rukověť je malý československý státní znak, to celé je olemováno věncem. Tak vypadá odznak, který je označením příslušnosti, hrdosti a stavovské cti. Tak vypadá odznak československého letce. Ti, o kterých má práce pojednává, získali v průběhu let k tomu československému odznaku další, podle toho, kam je válečný osud zavál. Polský, francouzský a anglický. Každý vypadá jinak, ale mají jedno společné – křídla, která měla jeho nositelům dopomoci v boji za znovuobnovení svobody v okupované vlasti. Přísaha pro ně nebyla jen prázdnou frází, ale závazkem, který bylo nutno splnit i za cenu vlastního života. Dnes už jsou ta léta zašlá prachem starším 60 let. To, co se skutečně dělo, dokazují už jen žlutnoucí fotografie, exponáty v muzeích a uniformy plné spojeneckých vyznamenání, které nosí hrstka žijících mužů, kterým je v průměru 90 let.

Když se mi dostala do ruky poprvé kniha „Sestřelen“ od Františka Fajtla, začal jsem se tématem odboje zabývat více. Knihu jsem přečetl jedním dechem. Nadchl mě fakt, že jde o skutečné a pravdivé drama, které si nemusí na nic hrát. Šlo o život, bytí a nebytí celého národa, se kterým měl Adolf Hitler a nacistické Německo své plány. V tu chvíli jsem přestal věřit, že Češi jsou národem, který nikdy nebojoval a poznal jsem, že bláboly typu nikdy jsme se nebránili, jsou nesmysl. Jejich šířitelé neznají historii a tyto knihy to mimo jiné dokazují. Měli jsme ve svých řadách spoustu statečných lidí, před kterými je nutno smeknout.

Tak tedy kniha Sestřelen nastartovala můj zájem dovědět se víc, ani ne tak z odborné literatury, jako z memoárů účastníků odboje. Zůstal jsem v leteckém prostředí, abych pochopil celou problematiku leteckého západního odboje.

Nejplodnějším spisovatelem z řad našich letců je bezpochyby František Fajtl. Jeho bibliografie čítá 17 titulů, ve kterých mapuje svou životní pouť ze všech úhlů, zvláště v jeho odbojové činnosti. Nesoustředil se jen na sebe, ale popsal osudy svých dalších přátel z odboje. Proto má Fajtl v mé práci významné místo a jeho postava prochází všemi kapitolami. Fajtl ale

nebyl zdaleka sám, kdo byl literárně činný z řad letců, budu se zabývat i jejich literárním dílem alespoň do té míry, abych čtenáře seznámil s jejich osobností. Má práce by tak měla být přehledem všeho podstatného, co k tomuto tématu vyšlo od prvních publikací až do současnosti. Se stručným vysvětlením obsahu a s medailonem autora. Ve zvláštních kapitolách se chci věnovat historickému zarámování v dějinách Československa a alespoň ve stručnosti předložit základní historický obraz leteckého odboje, včetně největších úspěchů. Další zvláštní kapitolou je naznačení charakteristiky těchto děl ve všech jejich podobách.

1. Československé letectvo a jeho příslušníci:

V čem tkvěla příčina, že byli naši letci ve druhé světové válce úspěšní? Je nesporným faktem, že okolo roku 1935 patřilo československé vojenské letectví k tomu nejlepšímu, co mohla Evropa nabídnout. To dokládají velké úspěchy, jichž dosahovali naši letci na nejrůznějších mezinárodních soutěžích. Proslulá byla trojice leteckých akrobatů, jimž se přezdívalo „Králové vzduchu“. Toto označení jim právem patřilo. Do historie se zvláště zapsal dnes již legendární úspěch, kterého naši letci dosáhli na leteckém mítinku v Curychu, který se konal roku 1937. Soutěž byla jednou z nejprestižnějších a v té době byla jakýmsi měřítkem vyspělosti letectev různých států. Jako taková byla vždy i velice silně obsazena. Návrat našich reprezentantů si nijak nezadal s dnešními návraty úspěšných sportovních kolektivů, zejména fotbalistů a hokejistů. Své hrdiny vítala celá Praha. Československo reprezentovalo 16 letců, kteří v sedmi disciplínách získali tři prvenství, tři druhá místa a čtyři třetí.¹

Tato soutěž je vzpomenua i v knize *Generál nebe* od F. Fajtla, která mapuje životní osudy Františka Peřiny, který se soutěže zúčastnil. Je zde mj. vzpomenua řeč přednosta leteckého vojenského oddělení ministerstva národní obrany (dále MNO) generála Aloise Vicherka před odletem soutěžících do Švýcarska:

„Jste vybráni a vysláni, abyste obhajovali čest našeho československého letectva a čest naší státní vlajky. Osobní zájem nesmí být ničím. Zájem celku buď vám nade vše.“²

Trofej z tohoto leteckého klání, představující sošku ženy na podstavci s nápisem města konání a letopočtem 1937, měla v bytě Františka Peřiny a to v pokoji nazývaném muzeum, čestné místo.

Za zmínku stojí alespoň v krátkosti zmínit trojici nejproslulejších letců. Byli jimi Petr Široký, Josef Hubáček a zvláště František Novák.

František Novák³ dosáhl jako akrobatický pilot světového věhlasu. Byl výborným a přitom skromným reprezentantem svého státu. Než se plně oddal své životní lásce – letectví, vyučil se zámečnickem. Povinnou vojenskou službu vykonával jako pohraničník v Děčíně, kam nastoupil v roce 1922.

V letech 1923–1924 studoval na Vojenském leteckém učilišti v Chebu, v roce 1925 se z něho stal stíhací pilot. Sloužil pak na různých místech v republice, zúčastnil se i stáže ve

¹ FAJTL, František. *Generál nebe (podle vzpomínek Františka Peřiny)*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1992. s. 50.

² Tamtéž, s. 52.

³ Další informace v publikacích RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie*. Praha: Ares, 2003.; RAJLICH, Jiří., SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře*. Praha: Naše vojsko, 1993.; „Král vzduchu“ kpt. František Novák, rytíř kříže Kristova. Sobotní příloha Pardubických novin, 12. 10.2002

Francii. Působil jako učitel na pilotní škole. Jestliže mělo Československo tolik výborných letců, byla to i jeho zásluha. Prvního mezinárodního vítězství se dočkal v roce 1933 na leteckém mítinku ve Varšavě, další úspěchy na sebe nenechaly dlouho čekat a tak si František Novák brzy vybudoval skvělé světové renomé. Zúčastnil se IX. olympijských her v Berlíně,⁴ v jejichž rámci probíhaly i letecké akrobatické soutěže. Novák tehdy nezmohl, komisaři přidávající body posadili na první místo německého pilota. U publika to však vyhrál on.

Obsadil třetí místo, přičemž jeho žák, **Petr Široký**, byl druhý. Plány přes rozpočet tak nacistům neudělal jen černošský atlet Jesse Owens,⁵ ale i naši letci, příslušníci dalšího „podřadného národa“. První tři letci se totiž měli zúčastnit slavnostního leteckého dne, a tak se divákům předvedli navzdory plánům říšského ministra letectví Hermana Göringa a dalších vysokých důstojníků. V roce 1936 bylo sovětské delegaci, která navštívila Československo, předvedeno umění F. Nováka a jeho akrobatické skupiny. Sovětskou delegaci nadchly natolik, že si vysloužily pozvání na turné do Sovětského svazu, kde skutečně nadchly.

Jak už bylo řečeno, na mítinku v Curychu, který trval od 22. 7. do 1. 8. 1937, posbíral Novák prvenství hned v několika kategoriích. Ve Francii se účastnil mnoha dalších akcí, které jen zvyšovaly jeho proslulost. Po okupaci Československa byl o F. Nováka u nacistů zájem. Nechtěli ho jako bojového pilota, ale jako leteckého učitele a instruktora. Zachoval se jako pravý vlastenec a odmítl. Přesně 7. července 1939 utekl spolu s dr. Františkem Langerem, o kterém ještě bude řeč, do Polska. Odtud se dostal do Francie, kde se ihned zapojil do výcviku nových letců v roli instruktora. Když nacisté na jeho útěk přišli, vypsalí na jeho sestřelení odměnu 100.000 říšských marek. Na podzim F. Novák však onemocněl žaludeční chorobou, která se mu nakonec stala osudnou. Na jaře 1940 se tři dny po náročné operaci opět posadil do letadla, způsobil si tak ale vnitřní zranění, kterým nakonec podlehl. Psalo se datum 27. 4. 1940. V roce 2002, byla rakev s jeho ostatky vyzvednuta z československého hřbitova v La Targette a převezena do rodné obce Sokoleč, kde byla se všemi vojenskými poctami uložena do rodinné hrobky.

Josef Hubáček poprvé spatřil světlo světa 14. října 1909 v Kdyni. Po absolvování pilotního výcviku a stíhacího kurzu v Chebu nastoupil 1. října 1930 službu u 32. letky Leteckého pluku 1 "T. G. Masaryka". Stíhací kurz v Chebu stal se pro Josefa Hubáčka osudovým. Vedoucím výcviku zde totiž tehdy byl již známý letecký akrobat František Novák

⁴ Olympijské hry se v Berlíně v roce 1936 konaly ve znamení hákového kříže a stoupající agresivity německých nacistů.

⁵ Jesse Owens byl americký atlet černé pleti, který získal čtyři zlaté olympijské medaile.

a instruktorem třetí člen budoucí slavné akrobatické trojice, Petr Široký. Novák si členy své skupiny pečlivě vybíral. Hubáček se však dostal do jeho týmu zcela po právu. Byl vynikajícím letcem, ať už při skupinové nebo sólové akrobacii. Nad rámec osnov tak začal létat skupinovou akrobacii, s Novákem a později ve trojici s Janem Kauckým⁶ a Josefem Řechkou⁷. Později létal ve složení Novák - Široký - Hubáček. Se svým vystoupením nadchli desetitisíce diváků nejen doma v Československu, ale například i v Jugoslávii, Rumunsku, v Rusku a dalších zemích.

Hubáček prokázal svoji zručnost a umění též jako sólový akrobat. Již 15. prosince 1933 byl Josef Hubáček přidělen ke cvičné letce Leteckého pluku 1 "TGM" jako učitel létání. U Leteckého pluku 5 absolvoval kurz pro noční létání. Ke stíhacímu letectvu se vrátil 31. srpna 1935, kdy nastoupil ke 43. stíhací letce.⁸

28. února 1938 odešel rtm. Hubáček do zálohy. Přijal lukrativní nabídku jako pilot u Československých aerolinií. Ale pak přišel rok 1939. S ním a dalšími dvěma společníky⁹ překročil 17. července 1939 v uhelném vagónu hranice do Polska, aby se v Krakově připojili k zárodku československé zahraniční armády. Podepsal formální závazek na službu v Cizinecké legii a odplul na parníku Chrobry do Francie. 1. srpna 1939 se vylodil se skupinou československých vojáků v Boulogne. Vzhledem k jeho bohatým zkušenostem¹⁰ byl jedním z prvních, kdo odešel k bojové jednotce. Nedoléčený¹¹ se nalodil 24. června v přístavu St. Jean de Luz na loď Arrandora Star. O tři dny později, 27. června 1940, vystoupil Hubáček i ostatní členové transportu pod velením plk. Václava Kaliny v Liverpoolu na anglickou půdu. 12. července byl přidělen k právě se formující 310. československé stíhací peruti, aby s ní za krátko úspěšně zasáhl do probíhající slavné bitvy o Británii. Později, 12. listopadu se pak stal oficiálně příslušníkem Ferry Command¹². Po příslušném zaškolení, zejména v oboru astronavigace, radionavigace a létání podle přístrojů, se stal jedním z prvních dvou Čechoslováků, kteří přeletěli Atlantický oceán.

Po válce se i on zapojil do budování a obnovy československého letectva. 31. srpna 1945 byl ustanoven velitelem letky Letecké dopravní skupiny, která byla tehdy výhradním leteckým dopravcem na našem území.

⁶ KAUCKÝ Jan, F/Lt, ruský legionář, * 7. 1.1863, † 22. 12.1927

⁷ ŘECHKA Josef AFC, F/Lt, * 12. 9.1910, † 15. 1.1984

⁸ Velitelem 43. letky, vyzbrojené tehdy nejmodernějším československým stíhacím letounem Avia B-534, byl František Novák.

⁹ čet. Půda a brig. gen. MUDr. František Langer

¹⁰ V té době měl nalétáno již cca 1600 hodin.

¹¹ Z jedné bojové operace vyvázl z boje s prostřelenou rukou. Znamenalo to pro něj pobyt v nemocnici a konec bojového nasazení ve Francii.

¹² Dopravní velitelství.

Jako šéfpilot pracoval u ČSA až do roku 1950. Po únorových událostech roku 1948 sice uvažoval o opětovném odchodu do exilu, avšak vzhledem na vážné zdravotní potíže jeho ženy, se rozhodl zůstat. V roce 1950 byl v rámci propouštění bývalých "západáků" od aerolinek vyhozen a několikrát vyslýchán. Hrozilo mu i vězení. Musel s rodinou opustit Prahu a tak se navrátil do rodné Kdyně. Válečné útrapy, nemoc a smrt manželky se však na něm hluboce podepsaly. Stále častěji měl problémy se srdcem. 9. dubna 1988 ve věku 79 let v rodné Kdyni zemřel.¹³

František Langer se zapsal do české historie hlavně jako literát a dramatik. Zmiňují se o něm z toho důvodu, že František Langer byl tím, kdo Františka Fajtla podpořil v jeho literární činnosti, proto je v jeho literárním životě důležitou osobností i když nebyl letcem. Narodil se 3. března roku 1888. V roce 1914 dokončil studia medicíny. Povolávací rozkaz do rakouské armády jej zavedl na frontu k Haliči, kde padl do zajetí. V roce 1916 vstoupil do československých legií v Rusku, ve kterých se stal šéflékařem 1. střeleckého pluku Mistra Jana Husa.¹⁴

Po návratu z války do Československa pracoval jako vojenský lékař a přispíval do Lidových novin. Někdo si možná vzpomene na film *Člověk proti zkáze*, kde je scéna, ve které si přichází jedna fanynka pro autogram ke Karlu Čapkovi. Ten jí představuje tehdy slavné osazenstvo redakce, kde F. Langra představuje řízným způsobem herec Otakar Brousek starší. V letech 1935–1938 pracoval Langer jako dramaturg v divadle na Vinohradech.

S okupací Československa se nehodlal smířit. Také vytušil nebezpečí, které mu jako židovi hrozilo, a tak emigroval spolu s králem vzduchu F. Novákem. Ve Francii a po jejím pádu i v Anglii byl vedoucím vojenského zdravotnictví. Po osvobození Československa se vrátil do republiky. Po únoru 1948 přestal publikovat. Jeho pozice se dá popsat tak, že nebyl zakázán, ale trpěn. Langrovy knihy vycházely jen sporadicky. Ocenění jeho práce i odbojové činnosti ve dvou světových válkách přišlo až in memoriam v roce 1995, kdy mu byl propůjčen řád T. G. Masaryka II. stupně.

Jeho stěžejním dílem je drama, ve které se zabýval právě legiemi. Známa jsou i jeho díla, kde se zabývá otázkami, týkajícími se zločinu. Asi nejznámějším dílem je drama *Jízdní hlídka*, které bylo i zfilmováno.¹⁵

¹³ URL: < <http://www.valka.cz> >.

¹⁴ Připomeňme některé jeho „legionářské“ práce: *Pamětní kniha I. střeleckého pluku Jana Husi* (red. František Langer, Praha 1920) či literární ztvárnění: LANGER František, *Pes druhé roty*, Praha 1925.

¹⁵ Vydána v roce 1935 v Praze.

Je představitelem tzv. legionářské prózy, do které patřil spolu s dalšími druhy z legií Rudolfem Medkem a Josefem Koptou. Ve srovnání s Medkem patří spolu s Koptou k tomu střízlivějšímu a méně patetickému. Snaží se zachytit hlavně statečnost člověka bez příkras.

1.1 Předválečné československé letectvo

Československé letectvo se v meziválečném období skládalo z šesti leteckých pluků, které byly rovnoměrně rozloženy po celém území Československa. Stíhací letectvo se skládalo z 55 letek, které používaly 326 stíhacích dvouplošníků Avia B 534.

Krátce k tomuto letounu. Vznikl na objednávku ministerstva národní obrany v souvislosti se zhoršující se mezinárodní situací. Bohužel, Československo je k obraně svého státu nevyužilo. V březnu 1939 je použili Slováci v boji proti Maďarům v tzv. malé vojně.¹⁶

Posloužila také okupantům v útoku na Polsko a posléze v bojích na východní frontě, a to jako letouny, které sloužily spíše k podpoře, než jako samostatná bojová letadla. Nejslavnější období těchto letadel přišlo ve Slovenském národním povstání, kdy je povstalci používali jako podporu pozemním jednotkám a jako průzkumné stroje.

Bombardovací letectvo sestávalo z lehkých bombardérů Aero A.100 a Ab.101. Dále z dvoumotorových bombardérů Avia B.71 a těžkých bombardérů Avia-Fokker F.IX a Marcel Bloch MB.200. Celkový počet těchto letadel byl 155. Československé letectvo disponovalo také pozorovacími letouny, z nichž většina byla typu Letov Š.328. To byla síla, která byla připravena čelit nacistickému letectvu.

Nebudu se pouštět do polemik typu „co by kdyby,“ ale můj názor je, že by tato síla německé Luftwaffe odolávala jen těžko, vzhledem k modernější technice, kterou Němci disponovali.

Přehled leteckých pluků:

1. letecký pluk (smíšený) – Praha
2. letecký pluk (smíšený) – Olomouc
3. letecký pluk (smíšený) – Piešťany
4. letecký pluk (stíhací) – Hradec Králové
5. letecký pluk (bombardovací) – Brno
6. letecký pluk (bombardovací) – Praha - Milovice

¹⁶ Malá vojna je ve slovenské historiografii užívaný termín k vojenskému střetnutí mezi armádou nově vzniklého Slovenského štátu a armádou maďarskou v polovině března 1939. Blíže viz DEÁK Ladislav (ed.), Malá vojna (Vojenský konflikt medzi Maďarskom a Slovenskom v marci 1939), Bratislava 1993

2. Historie:

2.1 Mnichovská dohoda a rozbití Československa

Pro obyvatele Československa je tento akt chápán spíše jako mnichovská zrada, či diktát. Mnichovská dohoda byla podepsána zástupci čtyř velmocí 29. září 1938 v Mnichově. Neville Chamberlain za Velkou Británii, Édouard Daladier za Francii, Benito Mussolini za Itálii a konečně Adolf Hitler za Německo se dohodli, že Československo musí do 10. října odstoupit svá pohraniční území.¹⁷ Zdálo se, že jde o vyvrcholení snah říšského kancléře Hitlera o rozbití Československa, totální zničení však přišlo až v březnu 1939. Mnichovská dohoda, jež znamenala nejen zabor rozsáhlých území i hluboko ve vnitrozemí Čech a Moravy, ale také přenechání zhruba 600 tisíc Čechů v těchto územích, je dodnes důkazem neúčinnosti politiky ústupků. Zástupce Československa, vyslanec v Berlíně Vojtěch Mastný, který byl v Mnichově přítomen, k samotnému jednání ale nebyl přizván.¹⁸ Velká Británie a Francie daly Československu již předem jasně na vědomí, že v případě napadení nebudou plnit svoje dřívější spojenecké závazky, vyplývající z předchozích smluv.

Následky mnichovského diktátu byly zdrcující. Odstoupení pohraničních území znamenalo hluboký zásah do hospodářského života republiky, z něhož se do března 1939 nevzpamatovala. Nehledě na vyhánění českého obyvatelstva ze Sudet, utrpěli Čechoslováci velkou újmu na morálce a víře v demokratické zřízení, což posílilo fašizující tendence ve společnosti.¹⁹ Zvláště těžce pak byla nesena zrada západních spojenců.

15. březen 1939:

„Pláčeš Praho, a také ty budeš plakat Německo. Budeš pro dnešní den ronit trpké slzy. Prokleješ vítěze, kterého dnes slaviš, neboť zanesl tvým jménem do dlužní knihy strašlivý dluh, ježž bude muset zaplatit. Tohoto osudného 15. března dopustilo ses nesmiřitelného zločinu. Porušilo si právo svobodných národů na seburčení. Uchvátila jsi a zotročila hrdý národ, který vzdoroval po staletí cizovládě a vyšel z ní nezlomený a nezlomný. Předmět

¹⁷ Literatura k mnichovské dohodě je velmi obsáhlá, z mnoha titulů je možno zmínit např. KVAČEK Robert, CHALUPA Aleš, *Československý rok 1938*, Praha 1988; DEJMEK Jindřich, *Historik v čele diplomacie: Kamil Krofta*, Praha 1998; z publikovaných dokumentů pak příslušný svazek Dokumentů československé zahraniční politiky: *Československá zahraniční politika v roce 1938*, Dokumenty československé zahraniční politiky, sv. A/20/2, ed. Dejmek Jindřich ve spolupráci s Janem Němečkem, Helenou Nováčkovou a Ivanem Šťovíčkem, Praha, Ústav mezinárodních vztahů – Karolinum – Historický ústav AV ČR 2001.

¹⁸ MASTNÝ Vojtěch, *Vzpomínky diplomata*, ed. Eduard Kubů, Petr Luňák, Otto Novák, Praha 1997.

¹⁹ K této problematice srov. RATAJ Jan, KLIMEK Antonín, ZUDOVÁ-LEŠKOVÁ Zlatica, *Z druhé republiky*, díl I, II, Praha 1993 a první kapitolu práce GEBHART Jan, KUKLÍK, Jan, *Velké dějiny země Koruny české*, sv. XVa, Praha 2006 a další jejich knihu *Druhá republika. Svár demokracie a totality v politickém, společenském a kulturním životě*, Praha, Karolinum 2004.

*obdivu a lásky pro celý svět. Vstane zase, ale spáchaný zločin se obrátí proti tobě. A den vpádu do Prahy bude dnem smutku pro všechny Němce.*²⁰

2.2 Odchody za hranice

Po okupaci Československa se velké množství vojáků rozhodlo odejít za hranice protektorátu. Nabídku Němců sloužit v Luftwaffe drtivá většina letců odmítla. První stanicí se stalo Polsko, pro většinu letců to byla jen přestupová stanice na cestě do Francie. První ubytování pro uprchlíky se našlo v Krakově v Turistickém domě. Ten brzy svou kapacitou přílivu uprchlíků nestačil. Řešení přišlo v podobě uvolnění bývalých rakousko-uherských kasáren v Malých Bronowicích, které byly vším, jen ne obyvatelné. Čechoslováci si však dokázali vše opravit tak, aby ve svém provizoriu bydleli důstojně. Polské úřady však nechtěly nejprve letce přijmout. Když přišla chvíle nejvyšší nouze a válka s Německem byla na spadnutí, přišli zástupci polské armády na loď, která mířila do Francie, a přemlouvali naše vojáky ve vstupu do polských jednotek. Někteří se dali umluvit a nakonec několik desítek Čechoslováků v Polsku zůstalo.

2.3 Válka v Polsku

Nejstrašnější konflikt světa, II. světová válka, začal právě napadením Polska nacistickým Německem v září 1939. Nikoliv náhodou první českoslovenští padlí v druhé světové válce byli právě letci: Dne 2. září 1939 napadly německé bombardéry leteckou základnu v Dęblině, kde se nacházela skupina československých letců. Při náletu zahynuli npor. Štefan Kůrka, por. Zdeněk Rous a Ondřej Šandor.²¹ Brzy se ukázalo, že polská armáda není na konflikt připravená, bylo jen otázkou času, kdy podlehne tlaku hitlerovských hord. Od počátku jen ustupovala.

Marný boj Poláků i Čechoslováků na zastaralých strojích trval až do kapitulace 28. září. Základem pro československý letecký kádr byly tři skupiny letců: první byla skupina 8 slovenských letců, kteří uletěli ze Slovenska 7. června a byli přijati do polského letectva již 1. srpna. Druhou část tvořilo 13 letců, kteří 26. července dali před naloděním transportu v Gdyni přednost zařazení do polské armády před odjezdem do Francie, třetí, nejpočetnější (72 letců) byla začleněna do polského letectva 29. srpna. Těchto 93 letců vytvořilo dvě jednotky. První z nich, Czechoślowska Eskadra Rozpoznawcza, začala být organizována na

²⁰ Romain Rolland, rozhlasový pořad Českého rozhlasu Výročí týdne

²¹ Národní archiv, Praha, práce ze soutěž Českého svazu bojovníků za svobodu, vzpomínky Václava Kiliána, č. 902, s. 20–23.

polním letišti Góra Puławska. Před postupujícími Němci přelétávala směrem k Tarnopoli, kde byly osádky i personál eskadry zajaty Rudou armádou, jež okupovala východní oblasti Polska. Českoslovenští letci aktivně do bojů nezasáhli, protože jejich letouny nebyly vyzbrojené.²² Druhou leteckou jednotkou byl Pluton Rozpoznawczy, který vznikl 7. září. Jednotka, disponující 15 letouny typu RWD-8 a PWS-26, přeletěla na letiště Sosnowice Wielke u Parczewa. Zde byla doplněna československými letci, mj. později slavným Josefem Františkem a plnila průzkumné a spojovací úkoly. Českoslovenští piloti, létající na neozbrojených letadlech, plnili své úkoly bravurně a jejich odvážné kousky vyvolávaly úctu i obdiv polských vojáků. Dne 22. září odletělo posledních šest letounů této jednotky s gen. Stefanem Strzemińskim a jeho štábem do Rumunska. Ještě na polské půdě byli J. František, Matěj Pavlovič a Josef Balejka jako první Čechoslováci vyznamenáni polským Válečným křížem.²³

Československým letcům tak opět nezbývalo nic jiného než prchat složitými cestami.

2.4 Francie

Ještě před vypuknutím války se do Francie různými transporty dostalo okolo 500 letců. To byli ti, kteří odešli z Československa mezi prvními. Pro ně nastalo těžké dilema. Jediná možnost, jak zůstat ve Francii byla podepsat pětiletý závazek do cizinecké legie na dobu pěti let, a to s ústním příslibem, že v případě vypuknutí války budou tohoto závazku zproštěni. Došlo tak k paradoxu, že Čechoslováci, konající legionářský pěchotní výcvik v severní Africe často sloužili pod velením německých poddůstojníků.

Když vypukla válka, Francie do ní záhy vstoupila spolu s Velkou Británií na straně Polska. Avšak teprve 2. října 1939 dala francouzská vláda podpisem československo-francouzské smlouvy o obnovení československé armády ve Francii povolení k organizování československých jednotek na svém území.

Už od září 1939 totiž vyvíjela formující se československá vojenská správa úsilí, aby na kompetentních francouzských místech vymohla zřízení samostatného československého letectva jako organické součásti československé armády na půdě Francie. Francouzské úřady přijaly československý návrh příznivě, což se projevilo v dohodě o obnovení československé armády ve Francii, v níž se mimo jiné konstatovalo, že kromě jednotek pěchoty „*podle prostředků mohou být později postaveny jednotky jiných zbraní*“, tedy i letectvo.²⁴ Stejnokroj

²² PAWLAK Jerzy, *Wrzesień 1939. Polskie eskadry w wojne obronnej*, Varšava 1991, s. 489-492.

²³ Tamtéž, s. 492; srv. Z. Šmoldas, c.d., s. 26–28.

²⁴ Text dohody viz Úřední věstník československý, roč. I, č. 1, Paříž 1940, s. 1.

československých letců, pokud šlo o střih a hodnotní označení, měl zůstat stejný, pouze barva látky měla být totožná s uniformou francouzského letectva.

Jak ale ukázaly příští týdny a měsíce, zůstávala ustanovení říjnové dohody i další ujednání přes opětovné žádosti jen na papíře. Přesto se přes všechny potíže podařilo většinu československých letců rozmístit na francouzských základnách v metropoli anebo v severní Africe. Letecká skupina působila také v Agde.

Dne 10. května překročili Němci hranice Belgie a Holandska a letadly zaútočili na severofrancouzská města. V této chvíli se projevila nepřipravenost Francie na válku. Armáda nebyla dostatečně vyzbrojena a chyběla i výstroj, střelivo, vše bylo zastaralé. Bojeschopnost armády nahloďávaly korupce a krádeže vojenských zásob, velká sláva to nebyla ani s bojovou morálkou francouzských vojáků. Před Francií vyvstala reálná hrozba neodvratné porážky.

Naši letci, zejména stíhači tvořili nezanedbatelnou část francouzského frontového letectva. 1. června 1940 byla v budově ministerstva zahraničních věcí na Quasi d'Orsay slavnostně podepsána československo-francouzská dohoda o zřízení samostatného československého letectva ve Francii.²⁵ Tato dohoda ovšem zůstala jen na papíře. Spád válečných událostí byl příliš rychlý: Dříve než došly příslušné směrnice na jednotlivá velitelství, Francie kapitulovala. Výsledky vydobyté velkým bojovým úsilím letců byly zmařeny.²⁶

Situace se pro československé letce stala nebezpečnou. Zajetí by pro ně znamenalo smrt, v nejlepším případě koncentrační tábor za vlastizradu. Po kapitulaci Francie jim nezbylo nic jiného, než se přemístit do relativně bezpečné Velké Británie, kde se shromáždila většina československých letců. Už 12. července 1940 byl zřízen Inspektorát československého letectva. Naši letci byli po zápisu do Royal Air Force postupně posíláni na letecké základny, kde se začaly formovat československé perutě.

2.5 Anglie

Dá se říci, že v Anglii českoslovenští letci našli to, co hledali. Chaos, zmatek a poraženectví, které poznali ve Francii, vystřídal klid a odhodlání britského obyvatelstva bojovat s nepřítelem. A navíc, měli možnost bojovat společně s Brity na jejich půdě. Fakt, že lidé je přijali, působil jako hojivý balzám na duši pro každého z nich. Do 15. srpna 1940 se v Anglii shromáždilo celkem 904 československých letců, přechodně ubytovaných

²⁵ *Od rozpadu Česko-Slovenska do uznání československé prozatímní vlády 1939–1940*, Dokumenty československé zahraniční politiky, díl B/1, Němeček Jan (ved. kol.), Kuklík Jan, Nováčková Helena, Šťovíček Ivan, Praha 2002, dok. č. 253.

²⁶ ČEJKA, Eduard. *Československý odboj na Západě (1939 – 1945)*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1997.

v kasárnách a táborech Warrington, Bridgenorth, Innsworth a Cholmondeley, odkud později přecházeli na jiné základny.

Poté, co byla 21. července 1940 Velkou Británií s určitými zahraničně - politickými a právními výhradami uznána československá prozatímní exilová vláda,²⁷ došlo i na obnovu československých jednotek. 25. října 1940 byla v Londýně podepsána oběma ministry zahraničních věcí Janem Masarykem a lordem Halifaxem československo-anglická dohoda o československé branné moci.²⁸ Tím byla umožněna mobilizace a nabírání nových členů. Letci se stali součástí československé armády přiřčené k Royal Air Force (RAF), oděni do anglických stejnokrojů. Všichni Čechoslováci nosili britskou uniformu s nášivkou Czechoslovakia. Instruktory se stali přidělení Britové. Po vzájemné dohodě se prvními veliteli letek a perutí stali britští i českoslovenští důstojníci. Jednotce mohl velet československý velitel pouze tehdy, zvládl-li dostatečně anglický jazyk a seznámil se se službou v britském letectvu. Příslušníci československého letectva byli přijímáni do Britské královské dobrovolnické základny (RAFVR) po absolvování zpravodajského šetření.²⁹

310. československá stíhací peruč

Ve znaku lva s mečem, heslo „*We fight to rebuild*“³⁰ a kódová písmena NN (7/40-2/46). To byla první ryze československá peruč, která byla vytvořena 12. 7.1940. V její výzbroji byl nejprve Hurricane Mk.I. a za ním následovaly v průběhu války další typy. Bojeschopnou se peruč stala 17. srpna 1940 a její první leteckou základnou se stal Duxford.

Dne 18. července vydal major Alexandr Hess tento denní rozkaz:

„Vojáci, kamarádi.

Po dlouhé době čekání se nám dnes splňuje jedno ze společných přání nás všech. První československá letecká jednotka v Anglii – československá stíhací peruč 310 – začíná svou činnost. A vám byla dopřána čest být jejími příslušníky. Víím, že všichni cítíte povinnosti, které vám vaše nové zařazení ukládá. Připomínám vám proto jen stále zásady československé armády. Pevnou kázeň a přátelství druhu k druhu – za všech okolností. Velká část československých stíhacích pilotů s mechaniky prokázala již na francouzské frontě, za těžkých okolností, svoje vynikající schopnosti; tvrdého bojového ducha a pevnou vůli vítězství.

²⁷ *Od uznání československé prozatímní vlády do vyhlášení válečného stavu Německu 1940–1941*, Dokumenty československé zahraniční politiky, sv. B/2/1, Němeček Jan (ved. kol.), Kuklík Jan, Nováčková Helena, Šťovíček Ivan, Praha 2006, dok. č. 22.

²⁸ *Tamtéž*, dok. č. 74

²⁹ ČEJKA, Eduard. *Československý odboj na Západě (1939 – 1945)*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1997.

³⁰ Bojujeme, abychom opět vybudovali.

Je proto též na vás, příslušníci všech ostatních kategorií personálu, abyste potvrdili, že jste svých druhů, bojujících ve vzduchu hodni a že přispějete k tomu, aby jméno naší perutě patřilo k mezi nejlepších. Uctíte tak nejlépe památku našich drahých kamarádů padlých za vlast ve Francii a přispějete ke konečnému vítězství. A protože každý jednotlivec z vás bude stále představovat na každém svém kroku československého občana, bude z jeho vystupování a chování usuzováno na vlastnosti a hodnoty československého národa jako celku. Svým vzorným vystupováním za všech okolností a získáním sympatií občanů Velké Británie pro sebe získáte sympatie pro československý národ – a to v dobách pro něj nejtěžších.

Bud'te si toho neustále vědomi a řiďte se tím vždy.

Do vaší nové činnosti vám přeji všem mnoho zdaru a úspěchů.

Československé stíhací peruti 310 – NAZDAR!"³¹

Pro začátek, než se českoslovenští důstojníci plně seznámili s britskými předpisy, byly důležité funkce jako velitel peruti, velitelé letek, technický a zpravodajský důstojník zdvojeni tak, že britský velitel spolupracoval s československým. V čele perutě spolu s Britem S/Ldr. G. Blackwoodem stál i Čechoslovák S/Ldr. Alexander Hess.

310. peruč byla zařazena do 12. stíhací skupiny. Přišly první úspěchy, ale i ztráty. Tím prvním byl poručík Jaroslav Štěrbáček, který zahynul 31. 8. 1940. Právě na přelomu srpna a září se štáb 12. stíhací skupiny rozhodl založit vyšší taktickou jednotku, tzv. wing, který tvořila 310. spolu s 242. a 19. perutí. První společný bojový vzlet nastal 7. září. To byl také den, který se uvádí jako příprava Hitlera na invazi do Velké Británie, když Luftwaffe začala pořádat masové nálety na Londýn a další anglická města.³²

311. československá stíhací peruč

Ve znaku perutě se kříží dvě husitské zbraně, řemdih a okovaný cep. Slavné zbraně, které nenašly přemožitele. Od husitů pocházelo i heslo ve znaku „*Na množství nehled'te*“³³. To byla 311. bombardovací peruč, jejíž kódová písmena byla KX (7/40-1/43), (1/43-12/44 bez kódů) PP (12/44-12/45).

³¹ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. dotisk. Praha: Naše vojsko, 2006. (1. vydání New York 1943). s. 14-15.

³² Další informace o všech československých stíhacích perutích je možné získat z publikací např.: HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2005.; RAJLICH, J., SEHNAL, J. *Stíhači nad kanálem*, Praha: Naše vojsko, 2003; RAJLICH, J. *Na nebi hrdého Albionu* 1.-7. díl, Svět křídel. (2003-2006), a další.

³³ Never begard their numbers.

Československá bombardovací peruč vznikla 2. srpna 1940 v Honingtonu. O letiště se dělila s IX. perutí, která měla za úkol provádět noční operace. Výsledkem intenzivního výcviku byla bojeschopnost některých osádek už po 40 dnech. Bojová činnost začala na konci srpna roku 1940 v bitvě o Británii v rámci Bomber Command (Bombardovací velitelství).³⁴

Hlavní náplní byly nálety na cíle různého charakteru nad Německem, ale i nad jím okupovanými zeměmi. Tyto nálety trvaly až do poloviny roku 1942. Ztráty posádek byly velké, až 54 %. Z 52 posádek se jich 23 nevrátilo. V zájmu zachování 311. československé bombardovací peruti bylo rozhodnuto převelení na neméně důležitou službu u Pobřežního velitelství, kde se mimo jiné projevila schopnost nejlepších navigátorů v posádkách celého RAF.

V květnu roku 1943 byla peruč převedena do podřízenosti Coastal Command (Pobřežní velitelství) a přemístila na jih Anglie do Beaulieu. Hlavním úkolem našich letců bylo útočit na německé ponorky, které ohrožovaly zásobování Anglie, a pozorovací lety nad Atlantikem. Při plnění tohoto úkolu patřila třístajedenáctka k nejlepším perutím Pobřežního velitelství. 311. československá bombardovací peruč se zúčastnila a dosáhla mnohých úspěchů v bitvě o Atlantik v letech 1942–1945. Potopení loď Alsterufer byl jeden z největších úspěchů 311. peruč v rámci Coastal Command. Alsterufer byla německá ozbrojená nákladní loď, která vezla z Japonska důležité suroviny pro válečný průmysl. Loď vplula do Biskajského zálivu s cílem dosáhnout přístavu Bordeaux. Byla však objevena letadly od 201. peruč, ale jejich útok byl odražen. Smrtelný se pro ni stal až útok posádky letounu Liberator P/O Oldřicha Doležala 27. 12. 1943.

312. československá stíhací peruč

Ve znaku čáp, „*Non multi set multa*“³⁵. Kódová písmena DU (9/40-2/46): 5. září 1940, kdy už bitva o Británii byla v plném proudu, byla v Duxfordu postavena další stíhací peruč – 312. Vzhledem k velkému množství vycvičených pilotů, kteří se do Anglie dostali po kapitulaci Francie, bylo po dohodě mezi československými orgány a britským ministerstvem letectví rozhodnuto o vytvoření další československé stíhací jednotky, aby měli možnost se uplatnit i dosud nezařazení letci.

26. září 1940 se peruč přemístila na letiště Speke nedaleko Liverpoolu, kde byla dne 2. října 1940 prohlášena za plně bojeschopnou. Jejím úkolem se stala hned od počátku obrana města Liverpoolu, který byl cílem denních i nočních náletů Luftwaffe. Peruč měla neustálou

³⁴ PAJER Miloslav, *Křídla míří na Německo*, Cheb 1994.

³⁵ Ne mnoho, ale množství.

pohotovost – od svítání až po setmění. V této době bylo nutností zvládnout i noční létání, proto se naši letci v této činnosti vycvičovali.

Na svůj první úspěch čekali piloti perutě jen do 8. října. V tento den se odehrál první let, který byl také prvním úspěšným letem třístadvanáctky. V 16.15 hod. byl vyhlášen poplach. Jednomu z našich pilotů nejprve nechtěl naskočit motor a tak odstartoval opožděně. Díky tomu se však dostal přímo před nepřátelský letoun. Okamžitě zahájil palbu a brzy se k němu přidali i zbylí dva piloti. Společnými silami poté německého průzkumníka sestřelili nedaleko Liverpoolu. Vzhledem k tomu, že od startu až do přistání hotovostního roje uběhlo pouze 11 minut, je tento sestřel britskými historiky považován za nejrychlejší v dějinách Fighter Command.³⁶

313. československá stíhací peruč

10. května 1941 byla na letišti v Cattericku založena 313. československá stíhací peruč. Byla to první smíšená československo-britská jednotka. Heslo „*One hawk chase away many crows*“.³⁷

Přesně za měsíc po svém založení se třístajedenáctka stala operační – 11. června 1942. 1. července byla peruč přemístěna do Leconfieldu, kde se její bojovou náplní stala ochrana lodních konvojů a doprovod bombardovacích a bitevních letounů nad okupovanou Francií.

10. ledna 1942, zahájila letka noční létání, ale hned tento den se staly dvě havárie. 12. února se peruč zúčastnila náletů proti unikajícím německým válečným lodím Gneisenau, Scharnhorst a Prinz Eugen, které propluly Britům doslova před nosem kanálem La Manche při úniku do Německa.³⁸

Během března 1942, docílila peruč svých prvních úspěchů. 313. československá stíhací peruč nalétala během prvního roku své činnosti 5377 hodin, z nejvýznamnějších leteckých operací je nutno zmínit 7 nočních náletů na cíle v Brestu, 41 stíhacích letů a doprovodu bombardovacích letounů na cíle v severozápadní Francii, Belgii a Nizozemí. Mezi nepopiratelný úspěch je „vychování“ prvního československého leteckého důstojníka, který se stal 28. dubna 1942 velitelem anglické peručě – **Františka Fajtla**.³⁹

³⁶ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2005.

³⁷ Jeden jestřáb mnoho vran rozhání.

³⁸ Tamtéž, s. 42-50.

³⁹ FAJTL, František. *Létal jsem s Třístatřináctkou*. 1. vyd. Praha: Naše Vojsko, 1991.

2.6 Bitva o Británii

Válečná situace po pádu Francie byla složitá. V plánech rozpínavosti hitlerovského Německa byla zamýšlená invaze do Velké Británie. K povolnosti Britů měl právě přispět pád Francie, ale tím se Hitler zmylil. Spoléhal na to, že hlavní síla Velké Británie tkví v mohutnosti jejího námořnictva. Toho si byl Hitler vědom, proto věřil síle Luftwaffe, která měla invazi do Británie připravit. V této situaci byli naši letci platnou a vítanou posilou. 16. 7. 1940 podepsal Hitler v Berlíně směrnici číslo 16 pro operaci „Seelowe“, pod níž se skrýval právě záměr invaze do Velké Británie. 19. července 1940 podal Hitler Churchillovi poslední výzvu, aby je Británie požádala o příměří. Je těžké stanovit začátek a konec bitvy, historici britští a němečtí se v periodizaci rozcházejí, ale je uváděn počátek července do 31. října 1940.

2.7 Letectvo ve Slovenském národním povstání

Vybudování československých leteckých jednotek na východní frontě umožnil až obrat ve válečné situaci na sovětsko-německé frontě a přechod Rudé armády do protiútoků. Na vytvoření leteckých jednotek se dohodla československá exilová vláda v Londýně, Československá vojenská mise v Moskvě a vrchní velení Rudé armády. Sovětské vrchní velení se zavázalo poskytnout této jednotce potřebný letecký materiál, zahrnující garanci pozemního technického personálu a všech dalších potřebných služeb.

V průběhu jednání vrchní velení Rudé armády dalo souhlas k vytvoření jednoho samostatného stíhacího pluku o 32 letounech a současně zajistilo výcvik československých pilotů a leteckých specialistů z řad příslušníků Československého náhradního praporu v Buzuluku. Současně byl vysloven požadavek, aby z Velké Británie bylo do SSSR odesláno 30 až 40 československých stíhacích letců. Jednání o uvolnění letců z Velké Británie byla velmi obtížná, protože podle dohody, uzavřené 25. října 1940 mezi československou a britskou vládou, podléhali českoslovenští letci právně i vojensky RAF.⁴⁰ 31. ledna 1944 byla skupina 21 stíhačů propuštěna ze svazku RAF, s podmínkou, že letecký personál dodá sovětská strana. Tito letci byli zkušení operační piloti. První samostatná československá stíhací peruť s určením pro SSSR se zrodila dnem 1. února 1944 ještě na půdě Velké Británie. 3. února byl v místnosti Československého institutu v Londýně proveden slavnostní nástup všech příslušníků perute. Po rozloučení a zhodnocení dosavadní činnosti v RAF ministrem A. C. Beaumontem a sovětským velvyslancem u československé vlády v Londýně Viktorem

⁴⁰ URL: < <http://www.valka.cz> >.

Zacharovičem Lebeděvem byla několika příslušníkům perutě odevzdána československá vyznamenání a pilotní odznaky.

Na řadu přišly přípravy na dlouhý a náročný přesun do SSSR. Nezbytná byla také zdravotní opatření jako očkování proti černým neštovicím, žluté horečce a protityfové injekce. Samozřejmě byla výuka ruského jazyka. Z Moskvy se přesunuli do Ivanova a 16. dubna započali českoslovenští letci s výcvikem. 1. československý samostatný stíhací letecký pluk vznikl 1. června 1944 v čele s velitelem štábním kapitánem Františkem Fajtlem.

Do bojů mohli jeho příslušníci zasáhnout poměrně brzy, po vypuknutí Slovenského národního povstání (dále SNP) 29. srpna 1944, kdy československá exilová vláda požádala sovětskou vládu o vojenskou pomoc. Rozpoutaly se kruté a velmi krvavé boje.

Dne 17. září 1944 odletěla jednotka na Slovensko pomáhat 1. československé armádě na Slovensku a partyzánům v SNP v boji proti nacistickým okupantům. Den 17. září 1944, kdy 1. československý samostatný stíhací letecký pluk přistál na svobodné půdě povstaleckého Slovenska, byl prohlášen za Den československého letectva.

1. československý samostatný stíhací letecký pluk bojoval v SNP za zvláštních podmínek. Nepřítel obklíčil území dvěma frontami: vnitřní, která celá probíhala na území Slovenska, a vnější, která se ztotožňovala s hlavní válečnou linií. Pluk tedy operoval hluboko v týlu nepřítele, v obklíčení, a stal se vlastně leteckým partyzánem. Teprve bezprostřední ohrožení mateřského slovenského letiště Tri duby postupujícími německými jednotkami způsobilo, že se jednotka musela vrátit na sovětskou stranu.

2.8 Letci RAF v zajetí

Do německého zajetí se v průběhu 2. světové války až do jejího konce dostalo celkem 51 československých letců. V rámci repatriace se v letech 1943 a 1944 vrátili do Velké Británie 3 českoslovenští letci. Osvobozeno s postupem zahraničních armád jich bylo 46. Nevrátil se npor. Arnošt Valenta, který byl zavražděn gestapem v odvetu za pokus o útěk ze zajateckého tábora. Pokusů o útěk bylo mnoho, nejrůznějšími rafinovanými způsoby, nejčastěji za pomoci podzemních tunelů. Těžší bylo pohybovat se mimo tábor, neboť uprchlíci neměli potřebné vybavení doklady, peníze a chyběly i jazykové schopnosti (znalost němčiny). Většinou byli chyceni hned druhý den. Následovaly tvrdé tresty.

První českoslovenští letci, kteří se dostali do zajetí, v roce 1940, byli zavíráni gestapem a souzeni pro velezradu a pozvednutí zbraně proti říši. I přes výhrůžky se podařilo všem kromě nešťastného A. Valenty vrátit. Soudní řízení proti zajatým československým

letcům (jimž hrozil trest smrti) bylo na zásah britské vlády prostřednictvím mezinárodní organizace Červeného kříže odročeno až na „vítězný konec války“ a letci byli převezeni koncem roku 1941 do zajateckých táborů, kde se dočkali osvobození.⁴¹

2.9 Internační tábor Svatobořice

Zápas o holou existenci nečekal jen letce bojující na všech frontách, ale ohrožení byli i jejich rodinní příslušníci. Po tzv. akci E, byla celá řada příbuzných příslušníků našich zahraničních armád na Východě i Západě internována ve Svatobořicích u Kyjova. Bylo přitom jedno, zda jde o rodinné příslušníky generálů, vysokých důstojníků nebo řadových vojáků.

Historie tohoto tábora sahá do hlubší minulosti. Sloužil většinou jako tábor pro uprchlíky. 17. září 1942 zde byl právě zřízen internační tábor pro dospělé příbuzné osoby těch, kteří za války uprchli do zahraničí. Pro celou řadu lidí byl tento tábor jen přestupní stanicí do koncentračních táborů. Tábor byl osvětlen reflektory a obehnan dvojím plotem. Strážní službu zde konali protektorátní četníci.⁴²

Zajímavé informace mi podal loni v září v Kyjově na mezinárodním kolokviu věnovanému historii tábora Zdeněk Janko. Vyprávěl příhodu, jak šel se sestrou do tábora s cílem dát své matce nějaké jídlo. Ocitl se uvnitř tábora, když se díky benevolenci českého četníka protáhl pod plotem. Smutně proslulý velitel tábora byl František Kaiser, jehož metody byly vpravdě nacistické. Internovaní zde byli zaměstnání na stavbách nových baráků, šití a dalších pracích. Nejprísnějším byl zákaz „přiblíží-li se někdo z vězňů k plotu, četník má bez vyzvání okamžitě střílet“. Další zákazy se týkaly čtení, psaní dopisů, mluvení s židy.

Nejsmutnějším transportem, který do tábora přijel, bylo 50 dětí z pražské Jenerálky, a to 14. dubna 1944 ve věku 2–16 let. Byly to děti bez rodičů, Ti byli popraveni v Mauthausenu za podíl na atentátu na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha. Nejkrutější úděl měli v táboře židé, pro něž to byla jen přestupní stanice na cestě do vyhlazovacích táborů. Museli snášet hlad, zimu, mučení, ponižování a těžkou práci.

Osvobození přišlo 12. dubna 1945. Přijelo gestapo a většina vězňů byla propuštěna. Pouze část asi 120 vězňů bylo převezeno do Plané nad Lužnicí. Poslední vězni opustili tábor 13. a 14. dubna 1945. Celkový počet vězňů byl 2683 osob. 17. dubna obsadilo tábor německé

⁴¹ PAJER Miloslav, c. d., s. 74.

⁴² KUX Jan, *Internační tábor Svatobořice*, Brno 1995.

vojsko a zapálením správní budovy se mu podařilo odstranit a zničit dokumenty. 19. dubna byly Svatobořice osvobozeny Rudou armádou.

Mezi internovanými byla celá řada osobností. Za všechny jmenujme medailéra Otakara Španiela. Po celou dobu fungování internačního tábora se našlo ve Svatobořicích a okolí mnoho odvážných lidí, kteří internovaným doručovali potravinové balíčky, dopisy. Internace se tak stala snesitelnější.⁴³

2.10 Každodennost letce (všední život)

Život v Anglii přinášel našim letcům různá specifika, která byla odlišná od života v Československu. Byli to obyčejní lidé, kteří měli také svoje potřeby. Zajímavé bylo například slavení svátků. Například o Vánocích píše Alexander Hess, že se snažili slavit své svátky po svém a Angličané jim vycházeli vstříc: *„Bylo to opravdu hezké od Angličanů, jak nám se vším pomáhali. V Anglii se totiž slaví až Hod boží a Svatý večer po našem způsobu je skoro neznámý. Ale protože nám vždycky a ve všem dávali Angličani přednost jako hostům, udělali pro nás všechno tak, abychom měli Štědrý večer aspoň částečně československý.*

Na Hod boží měli vánoce zase Angličani. Ten den podle vžitých starých zvyklostí jsou seržanti hosty v důstojnickém kasinu. Na oplátku jdou důstojníci do jídelny seržantů a potom se jde do jídelny mužstva, kde nadřízení důstojníci obstarávají obsluhu. Byla to pro nás velká legrace dívat se na tu vřavu a bujnost vojáků, rozradostněných tím, že jednou v roce si mohou dát posluhovat svými veliteli. Mlátili příbory do talířů, smáli se, řvali a chudáci důstojníci si mohli nohy uběhat mezi kuchyní a jídelnou.“⁴⁴

„Vánoce, již třetí v cizině, jsem prožil s Čárlem v české rodině pana JUDr. Zdeňka Procházky v Mill Hillu na předměstí Londýna. V milém prostředí, obklopeni přátelstvím a pravým našim vánočním pohoštěním, jsme vzpomínali na domovy, zpívali české koledy a dostáli našim starým tradicím. Rozsvítili jsme stromeček, rozdali dárky a v družné besedě poseděli dlouho přes půlnoc....“⁴⁵

„Naše letištní posádka se chystala oslavit vánoční svátky tradičním britským způsobem. Asi hodinu před svátečním obědem s nepostradatelným krocanem měli být pozváni do důstojnických jídelen poddůstojníci na přípitek a v poledne jsme měli všichni společně odejít do jídelny mužstva, abychom obsloužili, jedenkrát v roce, prosté vojáky. Příslušníci RAF bez hodností jsou ten den velkými pány; jídlo jim přinese na stůl i sám letecký maršál.

⁴³ VLACHOVSKÝ, Hynek. *Svatobořice 650 let*. Obecní úřad Svatobořice – Mistřín, 1999.

⁴⁴ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. dotisk. Praha: Naše vojsko, 2006. s. 95.

⁴⁵ FAJTL, František. *Létal jsem s Třistatřináctkou*. 1. vyd. Praha: Naše Vojsko, 1991. s. 78.

Večer se všude pořádají hlučné zábavy s tancem a pod jmelím, zavěšeným na lustrech i jinde, žádná žena neodmítne muži polibek. To všechno mě lákalo, abych první vánoce v Anglii prožil místním způsobem, avšak dva dopisy rozhodly jinak. Prvým jsem byl zván do rodiny Dr. Procházky do Londýna a ve druhé mne prosil Tonč, abych určitě k Procházkovým přijel, že tam bude také. Co asi dělají doma? Snad právě snídají bílou kávu s vánočkou. Ach ty máminy dobroty! Potom se táta zvedne a půjde na dvůr zamést sněh, pokud přes noc napadl. Udělá pěšinku ke stodole a ke králíkům, aby je mohl nakrmit. Maminka bude po celý den vzpomínat na své tři děti a z nich asi nejvíce na jediného syna, který je v cizině, ani neví kde. Popláče si....“⁴⁶

Různé slavení narozenin a párty:

„Russian party – ruský večírek!’ Zvolal někdo. Neorganizovaně, ale unisono jsme svlékli blůzy uniforem, odepjali si límečky u košil, které jsme si vysoukali z kalhot, přepásali je černými kravatami, takže košile tvořily jakousi imitaci ruských rubášek. Začali jsme zpívat české a ruské písně, pokud jsme je znali, chytli se jeden druhého a v dlouhé řadě jsme hadovitě pochodovali po jídelně. Pak jsme se pustili i do kozáčka.“⁴⁷

Volný čas:

„Rozhlédl se velké společenské místnosti a s uspokojením zjistil, že je téměř prázdná. Dva Angličané z administrativy šoupali u jednoho stolu penny, oblíbenou anglickou stolní hru, a ve dvou klubovkách seděli čeští piloti ponořeni do novin.“⁴⁸

Dívky:

„Každý večer před spaním, někdy i ve dne, když zbyl čas, vytahoval poručík Korec z náprsní tašky malou fotografii půvabné české blondýnky. Stačil krátký pohled do rozesmáté tváře černošské dívky a byl spokojen, šťasten.“⁴⁹

„Přivřel oči a všechny vzpomínky zmizely. Zůstala jen Hanka, její hezká tvářička s dolíčky, husté blond vlasy, pevné hedvábné tělíčko, sladká ústa a nejhezčí nohy na světě. Stála opravdu za to, aby se jí kořil i na dálku, líbal a miloval ji v duchu, aby se nadržbou ani nepodíval, aby jí zůstal věrný a opovrhoval svody, které na něho útočily z operačního sálu a z jídelny. Často nevěděl co si s nimi počít. Nosily jídlo, nápoje, pochodovaly po letišti v krátkých slušivých sukních, parádily se, na vycházce vymydlené, načesané, naličené, voňavé. Takové chvíle uprostřed nich přežít v klidu, to bylo hotové utrpení. Kdopak to má, moje zlatá Haničko, vydržet? Nezlob se, prosím, na mě, ale včera jsem už podlehl. Katrin, ta

⁴⁶ FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1980. s. 117-118.

⁴⁷ Tamtéž, s. 151.

⁴⁸ Tamtéž, s. 225.

⁴⁹ Tamtéž, s. 19

blondatá, která je celá jako ty, se na mě zase smála jako celý týden před tím, a tak jsem ji pozval na dnes večer k „Bílému koni“ na drink. Asi to čekala, protože ihned svolila a že se moc těší....“⁵⁰

Různé spolky, akce, divadla:

„Ve výcvikovém a přeškolovacím táboru pro stíhací letce ve francouzském městě Chartres jsme měli sokolské družstvo. Poručík Emil Fechtner patřil mezi jeho nejlepší borce. Byli jsme zváni na různá vystoupení, protože se Francouzi zřejmě rádi na naše cvičení dívali. Jednou na jevišti malém jako dlaň došlo k nehodě, kdy vedoucí obou čtveřic spadli do jezera. Bylo namalované na velkém závěsu, který byl spuštěn na konci pódia. Při hvězdici, kterou se vystoupení mělo zakončit, projely nohy Stanislava Plzáka a Emila Fechtnera při prudkém zášvihu zpuchřelým plátnem závěsu a celé ho rozpáraly. Divákům se neplánovaný kousek nesmírně líbil.“⁵¹

2.11 Československé ženy v odboji

Ženy začaly přicházet z Československa ve větším počtu do Velké Británie od podzimu 1938 a jejich společenství nebylo ani politicky, ani sociálně jednotné. Většinou v té době pracovaly jako au pair girl nebo zdravotní sestry. Většina z nich byla organizovaná v různých spolcích.

Po příchodu československých vojáků do Velké Británie projevilo několik žen zájem stát se příslušnicemi československé jednotky, ze které byla v srpnu 1940 zřízena Československá smíšená brigáda.

Ambice žen provázely problémy hlavně v legislativní oblasti, která neřeší postavení žen v armádě. Ani dohoda o československé branné moci uzavřená 25. října 1940 se o přímém začlenění žen do československého vojska nezmiňovala. Ke změně došlo na jaře 1941, kdy britská vláda oficiálně povolila vstup do vojenských pomocných služeb i ženám.

Naše ženy byly zařazeny do ženských pomocných služeb letectva WAAF (Women's Auxiliary Air Force). Po krátkém základním výcviku byly zařazeny do několikaměsíčních odborných kurzů, kde se připravovaly na službu ve zdravotnictví nebo na práci operátorek, leteckých mechaniček a elektrikářek.

Do WAAF nebyly ženy povolávány, ze začátku platila zásada dobrovolnosti, teprve později, v souvislosti s nepříznivým vývojem na jednotlivých frontách, velení britské armády povolalo do služby několik set mladých žen.

⁵⁰ FAJTL, František. *Boje a návraty*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987. s. 135 – 136.

⁵¹ FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1980. s. 53-54.

Existovaly i další zásady: pro vdané ženy, hlavně matky, platila stále zásada dobrovolnosti; ženy musely dovršit 17,5 let, u nedospělých vyžadován souhlas rodičů. Důsledně byla dodržována zásada, že ženy nemohou sloužit v takových útvarech a jednotkách, kde jim hrozilo přímé nebezpečí smrti.⁵²

Československé ženy pracovaly jako spojačky, operátorky radarů, překladatelky, administrativní pracovnice. Byly zařazeny v československých jednotkách pozemní armády a také u 310., 312. a 313. československé stíhací peruti RAF, 311. československé bombardovací peruti RAF a u československé letky 68. britské noční stíhací peruti. Většinou byly naše ženy rozmístěny na nejrůznějších místech a jedna o druhé často nevěděla, proto není dodnes známo, kolik jich za 2. světové války ve službách WAAF skutečně působilo. Nelze nevzpomenout jména jako Dolly Prchalová, Jiřina Tondrová, Ida Sudická-Šumová, Mariana Vodáková, Renata Grollová, Věra Uhlířová, Anděla Beníčková-Haida, Margita Rytířová, Edita Weitzenová, Edita Rudingerová, Hana Voglová a další...

⁵² Kolektiv členek Českého svazu bojovníků za svobodu, *Ženy bojující v zahraničních jednotkách za druhé světové války*, 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1992.

3. Literatura psaná letci:

Dá se říct, že bez druhé světové války by tato literatura asi nikdy nevznikla. Celá řada dnes známých autorů by se psaní nikdy nevěnovala, kdyby nebyla obohacena válečnými zážitky a neměla tak potřebu se s ostatními o ně podělit. Pohnutky k psaní byly různé. Dovolím si tvrdit, že jedna byla všem společná. Není to tak těžké ji poznat. Vžijme se do role autorů a zkusme si představit sami sebe v průběhu válečných let. Jak bychom se asi cítili. Obětující vše pro jednu ideu. Daleko od rodin, o kterých není zpráv, daleko od přátel, od domova, bez jistoty, že se tam někdy vrátíme. Válečná situace dělá ze spolubojovníků skutečné přátele. Druhý den tu přátelé již nemusí být, když padnou hrdinnou smrtí, a nebo i nešťastnou náhodou, jak se nezdálo. Právě ve vzpomínce na ty, kteří už se domů nikdy nevrátili, je věnováno snad každé dílo bez výjimky. Až už jde o jakýkoli druh literatury.

Nabízí se dva způsoby, jak tuto literaturu rozdělit: Ten první je literaturu psanou letci rozdělit podle času. Doby vzniku a doby vydání. Ve svém přehledu se právě přidržím doby vydání titulu.

Do prvního období se řadí tituly, které vyšly už *v průběhu druhé světové války*. Spadají sem počátky vzpomínkového nebo spíše zážitkového spisování (vše bylo ještě čerstvé). Pro toto období jsou specifická opatření, kterou museli autoři dodržovat. Můžeme to při četbě poznat sami. Jména postav zakládajících se na žijících lidech jsou v zájmu ochrany jejich příbuzných v protektorátu změněna, nebo jsou jmenováni iniciálami, a nebo přehozena. Podle slov paní Hany Fajtlové byl tím, kdo letce nabádal k psaní a zachycování svých zážitků na papír, spisovatel a bývalý legionář František Langer. Radil vojákům a doporučoval jim, aby své vzpomínky zaznamenali a publikovali. Periodikem, kde se mohl uplatnit literární talent každého jednotlivce, byl oficiální exilový list *Čechoslovák*, který byl první publikační možností pro vzpomínky, zaslouží alespoň zmínku. Tento časopis, který se po vzniku československé prozatímní vlády v Londýně v červenci 1940 stal jejím oficiálním periodikem, nabádal příslušníky armády, aby sepisovali své vzpomínky, zážitky a postřehy z důvodu nějaké náplně časopisu. Právě František Langer byl ten, kdo rozpoznal talent ve Františku Fajtlovi a povzbudil jej k dalšímu psaní.

Nebyl to však jen *Čechoslovák*, kde mohli letci uplatnit svůj literární talent, časopisů, které vydávaly československé vojenské jednotky, bylo více. Nejvýznamnějším periodikem v tomto směru byly *Naše noviny*, vydávané ministerstvem národní obrany (ty začaly vycházet při přesunu z poražené Francie do Anglie), svoje časopisy (které ovšem vycházely jen

v jednoduché typografické úpravě) měly i vojenské jednotky, např. 311. československá bombardovací peruť.

Dalším obdobím je mezičas *od konce druhé světové války až do února roku 1948*. Do té doby mohly vzpomínky letců vycházet bez ideologických zásahů. Čtenáři byli dychtiví dovědět se stále něco nového o příbězích a životě našich zahraničních letců. Navíc s koncem války odpadly problémy s publikací skutečných jmen jednotlivých aktérů.

Po roce 1948 přichází období, ve kterém se dělo mnoho křivd vůči lidem, kteří za svobodu Československa bojovali. A bylo úplně jedno, zda bojovali na Východě či Západě.

Sám František Fajtl to v knize *Dva údery pod pás* popisuje takto:

*„...a odsuzujete se do tábora nucených prací na dobu šesti měsíců, končil jeden z mužů, asi předseda. Prosím, abyste mi řekli za co. Paragraf, který jste mi tu řekli neznám. To se dozvíte později. Další řekl předseda pohrdlivě a byl jsem vyřizen. Když jsem otálel, dloubl do mne můj ozbrojený doprovod a dirigoval mě do chodby. Otevřel jedny dveře a vybídl, abych do nich vstoupil. Ocítl jsem se ve velké místnosti, asi učebně, kde porůznu seděli na lavicích chlapi. Jako na povel z jejich hrdel vyrazil hlasitý povzdech následovaný hurónským údivem a smíchem. Hele, Fajtl. Von taky? Pocházel z úst mých bojových kamarádů letců i pozemků, čistých západáků, kteří asi těžko chápali, že já, příšlý z vojny domů z východu, jsem dostal totéž co oni. Poprvé v dnešním dnu jsem pocítil velkou úlevu, usmál jsem se také a zamával jim oběma sepnutýma rukama.“*⁵³ Tak vypadal vděk. Literatura západních, ale i východních

letců vychází jen sporadicky, to až z posvěcením cenzurních míst. Specifickou úlohu sehrál Československý svaz protifašistických bojovníků, který v rámci své vlastní publikační činnosti vydal některé práce.

Posledním obdobím jsou devadesátá léta. *Po tzv. sametové revoluci* přichází obrovský boom, ale ne vždy je předložené dílo odpovídající kvality. Celá řada autorů je již na sklonku svého života, a ti, kteří ještě žijí, už nepublikují.

Nejčastější jsou **memoáry**, které mají několik základních rysů. Autor se v nich snaží zachytit historické okolnosti tak, jak je sám prožíval. První kapitoly bývají věnovány dětství, rodině a tomu, co jej vždy formovalo. V dalších kapitolách se věnují cestě k letectvu. Následující kapitoly obsahují dramatické okolnosti let 1938 a 1939, útěku za hranice a cesty v odboji. Většinou jde o cestu do Francie přes Polsko nebo přes tzv. balkánskou cestu, Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii, Střední východ až do Francie. Následují osudy v Anglii, které se už u každého autora liší, stejně jako bojové operace.

⁵³ FAJTL, František. *Dva údery pod pás*. Praha: DITA, 1993. s. 47.

„Po Mnichovu a následném předávání našeho území v Čechách jsem byl koncem října 1938 přeložen na Slovensko. Tady jsem zažil další rozčarování. Všechny nás překvapily různé nápisy jako: Čecha do mecha a mech do Dunaja. Drzé výroky Hlinkových gardistů a jejich chování k občanům české národnosti. Mně osobně se stal následující případ: Seděl jsem v kavárně v Trnavě. Náhle do kavárny vtrhla skupina příslušníků Hlinkovy gardy a s pokřikem „Čechůni von!“ vyhazovala všechny české občany. Přišli i ke mně a s výrokem „Vraveli sme vám Čechůni, von“ doufali, že i já opustím místnost. Na opakovanou výzvu, kdo vlastně jsem, prohlásil jsem, že Moravák, načež se zarazili, poradili...a odešli.“

„Pak přišel 15. březen 1939. Hitler se objevil v Praze a dokonce i v Brně. Já i moji kamarádi jsme nemohli uvěřit tomu, co se okolo nás dělo. Všude jásání, německé odznaky a německé uniformy a na druhé straně pláč, nářek a vztek lidí, kteří zatínali pěsti a toužili po odvetě, ale byli bezmocní.“

„Začali jsme intenzivně uvažovat o odchodu za hranice. Zprávy o možnostech byly všelijaké. Stále jsme nemohli získat kontakty. Nakonec jsme se rozhodli, že odejdeme v květnu přes Beskydy do Polska.“

„V Aleppu nás ubytovali v kasárnách s tím, že budeme zařazeni do cizinecké legie. Naštěstí náš zmocněnec projednal náš odjezd z Aleppa směrem na Bejrút s tím, že náš odvod do legie byl prakticky symbolický, jelikož se mezitím vytvořila ve Francii naše armáda. Takže máme možnost bojovat ve svých vojenských jednotkách jako Čechoslováci a ne jako cizinečtí legionáři.“⁵⁴

„Březnem 1939 dopadla na Radvanice a jeho obyvatele těžká deprese. Koloběh všedního života ztratil svůj rytmus. Vyrojila se celá řada: to se nesmí, to se zakazuje a trestá, jezdit se musí vpravo. Objevovaly se německé nápisy. Cítili jsme se poníženi, zavládla nespravedlnost, vzrůstalo násilí. Občané se nemohli s „novým pořádkem“, tak to Němci pojmenovali, smířit.“

„S kamarádem Robertem Matulou ze Zárubku jsme se rozhodli pro odchod za hranice a pro vstup do čs. vojenské jednotky. Od úmyslu nebylo daleko k uskutečnění. Přejít do Polska byl pro nás snadný. Po zaboru našeho území Polskem vedla nová polská hranice přes Radvanice okolo uhelného dolu Ludvík. Terén jsme dobře znali. Nenápadně bez zavazadel, letním oblečením bez čepice a v polobotkách jsme se dostali do Orlové. Robert tam měl příbuzné. Dali nám polské peníze, koupili jízdenky do Bielska a odtud jsme odjeli vlakem dále

⁵⁴ KRÉZEK, Bohumír. *CANSO – Osudy čs. letce u kanadského letectva*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 1993. s. 7-8., s. 20.

do Krakova na čs. konzulát. Jeho pracovníci nás odeslali do čs. tábora v Malých Bronowicích nedaleko Krakova, kde již bylo několik stovek čs. občanů. Můj kamarád Matula byl poslán ještě týž měsíc s lodním transportem do Francie.“

„Vstup Francie do války zastavil odsun čs. letců z Francie do Afriky do cizinecké legie. Přijetí čs. letci byli odesíláni do přeškolovacích leteckých středisek ve střední a jižní Francii, ale i do afrického Oranu a jinam. Tam je oblékli do francouzských uniforem a dali jim možnost létat, avšak s nedostatečným hmotným zajištěním. Všichni toužili po rychlém přecvičení na francouzských letounech, aby co nejdříve mohli zasáhnout do bojů.“⁵⁵

„Dne 15. března 1939 hitlerovské Německo obsadilo zbytek Československa. Den předtím, tj. 14. března, se odtrhlo Slovensko, kde byla utvořena klerofašistická vláda. Československá republika přestala existovat jako samostatný stát. V té době jsem stále sloužil u prvního leteckého pluku TGM v Hradci Králové u stíhací perutě, 32. letky pod vedením škpt. Čížka. Veškerý letecký materiál, včetně letounů, zůstal na letišti v hangárech, které byly uzamčeny. Po okupaci jsme byli z leteckých kasáren přemístěni do jezdeckých kasáren v Hradci Králové, kde jsme čekali na demobilizaci. Za několik dnů po zdravotních prohlídkách jsme byli z armády propuštěni.“

„Od té doby jsem začal vážně uvažovat o tom, že v továrně pro Němce pracovat nebudu. Z toho důvodu jsem zajel za svým kamarádem, který pracoval jako strojní zámečnick v Novém Bydžově. Vzal jsem si na jeden den volno a jel jsem za ním. Našel jsem ho po krátkém hledání. U vchodu do dílen jsem si ho nechal vyvolat. Byl velice rád, že mne zase vidí. Přistoupil jsem hned k hlavnímu důvodu své návštěvy. Řekl jsem mu, že chci odejít za hranice. Uvažoval jsem o cestě do Ostravy a odtamtud do Bohumína, který byl v té době již obsazen Poláky. Frantík s mým návrhem ihned souhlasil a hned jsme se domluvili, že příští týden v pondělí dne 1. června 1939 budu na něho čekat v Moravanech.“

„V Krakově jsme byli až do 16. června 1939. Za tu dobu bylo rozhodnuto o našem osudu. Museli jsme podepsat závazek do francouzské cizinecké legie na 5 let. Není prý jiné východisko. „

„Potom už nám nastal normální denní výcvik nováčků cizinecké legie. Budíček ve 4 hod., nástup na snídani, kterou přinesla z nás určená skupina na světlici. Většinou to byla černá káva, chléb, kousek čokolády a ryby v oleji. Pak byl nástup a vydali nám ze zamřížovaného okénka pušky. Ty byly velice starého původu, snad z I. světové války. Připadaly nám strašně staré a těžké. ...“

⁵⁵ IVÁNEK, Boleslav. *Vzpomínky příslušníků čs. zahraniční armády-západ na léta 1939 – 1945*. 1. vyd. Frýdek – Místek: OV ČSPB, 1988. s. 22 – 25.

„...Při debatách se vždy stočila řeč na situaci ve Francii. Pan Janák nás ujišťoval, že Francie dá Hitlerovi určitě na frak a my se budeme moci vrátit do osvobozeného Československa. Myslel to upřímně a přál nám to, ale přehled o situaci ve Francii a o síle Německa mu scházel.“⁵⁶

„Ráno 15. března 1939, brzy po budičku, rádio oznámilo, že německá armáda zahájila okupaci naší republiky. Skoro jsme svým uším nemohli věřit... Vždyť nám přece zaručili svobodu, hranice! Co západní mocnosti budou dělat?“

„Doma jsem zabalil něco málo osobních věcí, a když se maminka zeptala, kam jdu, odpověděl jsem jí: „No, uvidím tě později.“ Ono později se protáhlo na dlouhých šest let... Dostal jsem zprávu, že se k útěku připravuje i kamarád, poručík letectva Oldřich Hořejší. Sedl jsem na vlak a rozjel se za ním. Vysvětlil jsem mu situaci, a pokud chce, můžeme vyrazit společně. Okamžitě se rozhodl, zabalil si, podobně jako já, několik nejn nutnějších věcí a už jsme sháněli taxi, které by nás odvezlo do Moravské Ostravy. Do jedné z tamních hospod totiž každý den v určitou hodinu přicházela spojka s informací pro zájemce, jakým způsobem se půjde přes hranice.“

„Druhý den časně ráno jsme tedy vyrazili. Na tremp. S batohy na zádech a s dvěma hezkými děvčaty po boku. Krátce po poledni jsme už byli v lesích, které se rozprostíraly na obou stranách hranice. Nedaleko od ní jsme postavili stan a začali jsme „hrát“ studenty na prázdninách. Ovšem brzy došlo k velmi nepříjemnému překvapení v podobě skupiny uniform. Němci!“

„Po absolvování náročných lékařských prohlídek jsme se již viděli v uniformách francouzského letectva. Jenže jednoho dne nám řekli, že francouzské zákony sloužit cizincům u jejich armády nedovolují. Máme však zůstat klidní. Pouze pro formu podepíšeme závazek do Cizinecké legie a pak prý budeme přeloženi k letectvu v našich, československých hodnostech. Všichni jsme o tomto slibu po dosavadních zkušenostech hodně pochybovali. V podstatě jsme ale neměli žádnou jinou možnost, než podepsat.“⁵⁷

„Každé slovo drásalo mou duši, ponižovalo, uráželo můj vojenský a vlastenecký cit. Posadil jsem se na posteli a snažil se zadržet zlost a bolest.“

„Útěk za hranice byl nejvhodnější způsob, jak bezohlednou ránu pod pás vydržet, jak se po ní vzchopit, vstát a doufat, že najdeme příležitost k odplatě.“

⁵⁶ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* 1. vyd. Brno: Návrat, 1993. s. 25 – 30.

⁵⁷ HARTMAN, Jiří. *Letec.* 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1995. s. 18., s. 20., s. 22., s. 26.

„Po příkrém svahu jsme sešli do údolí a proměnili se v exulanty. Za několik minut jsme narazili na polské celníky. Zastavili nás bez násilí a dali najevo, abychom je následovali.“

„Proč pán přišel do Polska? Ptal se mě zpravodajský major. Protože věříme, že nám vaše zem poskytne přístřeší a také proto, že věříme, že bude válka. Po nás pravděpodobně přijde na řadu Polsko. Pane majore, ještě něco. Nejsme dobrodruzi, ale řádní vojáci a nabízíme Polsku pomoc jako zkušený piloti.' 'Za nabídku děkujeme, ale my si vojnu s Hitlerem vyřídíme sami. Budeme bojovat na zemi a nedáme se „odpichnut' od Baltyka“. Odmlčel se a najednou ťal do živého: 'A proč jste se, proše pana, nebránili?' “⁵⁸

„Ze čtrnáctého na patnáctého března 1939 jsem držel službu dozorčího důstojníka pluku. Už kolem osmé hodiny, dne 14. 3., se ve městě srocovali henleinovci, zpívali nacistické písně a hajlovali. V ranních hodinách 15. března jsem po inspekci strážnice zaslechl v rádiu zvláštní zprávu, pronášenou jménem našeho nového prezidenta tzv. druhé republiky. Co slovo to urážka a ponížení. Bylo to úděsné.“

„Oblečení jako turisté, jsme do exilu vyrazili 29. května 1939, v pondělí ráno vlakem do Rožnova, kde jsme přestoupili na autobus a rozjeli se s panem Hubálkem, spojkou, dál.“

„Spěšně jsme začali upalovat dolů s kopce přes údolí do protější stráně, kde jsme nakonec objevili vesničku. Opatrně jsme ji obešli a asi kilometr za ní se ocitli tváří v tvář polským četníkům. Zastavili nás, začali se vyptávat a nakonec pokynuli, abychom šli s nimi zpět do vesnice. K naší radosti jsme se tam sešli s kamarády, kteří do vesničky raději přímo vstoupili a nejednali tak ustrašeně jako my. Smáli se na nás, nakazili nás dobrou náladou, že jsme v bezpečí.“

„Nejvíce nás trápila starost o budoucnost. Dozvěděli jsme se na večerních debatách v turistickém domě, že nás Poláci do svých vojenských služeb nemohou přijmout. O letce prý má zájem Francie, ale přijímá pouze do koloniálního vojska a „Cizinecké legie“, na pět let pěší služby. Výhodou této nabídky byl dodatek, že je ochotna nás závazku okamžitě zbavit, vypukne-li válka. To bylo slibné, s tím jsme souhlasili.“

„Dozvěděli jsme se, že první dva roky budeme pobírat 1, 80 franku denního žoldu a že máme nárok na 350 franků vstupní premie. Bití a šikanování je v legii zakázáno, dojde-li k němu, máme si ihned stěžovat. Rovněž krádež je přísně trestána. Ven do města a okolí máme chodit vždy nejméně ve dvou. Arabové nejsou vždy přátelští. Vlastí je nám nyní legie, ať jsme

⁵⁸ FAJTL, František. *Dva údery pod pás*. Praha: DITA, 1993. s. 7-16.

odkudkoli. Legio patria nostra. Musíme pro ni bojovat i proti těm arabům, kteří vidí ve Francii svého okupanta.“

*„Francouzská vojska marně bojovala ústupový boj a pod strašným tlakem v zoufalém „pořádku“ se hrnula stále na jih. Bylo mi do breku, stále jsem myslel na svůj osud a stále veliteli připomínal svou žádost, aby mne poslal do Francie na frontu.“*⁵⁹

Dalším druhem literatury jsou **deníky**. K tomu není co říci. Každý letec si musel povinně vést deník. Chronologické seřazení událostí, pocitů, příhod, tužeb a nadějí. Asi nejznámější deníkovou prací je deník Stanislava Fejfara⁶⁰.

Objevuje se i **beletrie**. Příběhy s fiktivní osobou, fiktivními boji, které se ale tak nějak podobně mohli stát, mnohdy vycházející ze skutečných událostí. Jsou to většinou romány, nesoucí autobiografické prvky.

3.1 Tvorba za války:

Generálporučík Ing. František Fajtl

Z obyčejného kluka, který si hrával s ostatními a dělal lumpárny, se stal generálem, legendou. Když mu učarovalo letectvo, bylo jasné, že při své pílí a houževnatosti půjde za svým cílem a stane se letcem. Když si promítneme jeho životní osudy, brzy poznáme, že na jeho životním příběhu si můžeme promítnout válečné dějiny. Ale i poválečné osudy, zvláště po únoru roku 1948. Když se vysloví jeho jméno, málokdo si nevybaví světlomasého elegantního pána s bradkou. Když si obyčejný člověk nikoho z letců nevybaví, jeho většinou ano. Dokazuje to i jeho umístění v anketě Největší Čech. Měl z toho radost, i když nad kritérii této „soutěže“ kroutil hlavou.⁶¹ V povědomí lidí je i pro to, že jim zprostředkoval nahlédnout pod pokličku jejich života ve svých poutavých knihách. A to je právě důvod, proč se mu chci věnovat.

Narodil se 20. srpna 1912 v obci Donín na Lounsku. Po vychození měšťanské školy studoval na obchodní akademii v Teplicích, kde 24. června 1932 úspěšně maturoval. Měl štěstí na výborné jazykové kantory, zvláště na angličtináře, který své žáky držel neustále v aktivitě. Lepší jazykovou přípravu pro život si František Fajtl nemohl přát. Jazyk by sám o sobě nestačil. Fyzicky byl též připraven výborně, a to díky cvičení v Sokole.

⁵⁹ FAJTL, František. *Velet jsem stíhačům*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1997. s. 30-31., s. 34., s. 40.

⁶⁰ FEJFAR, Stanislav. *Deník stíhače*, Hradec Králové, 1970.

⁶¹ Osobní rozhovory s Františkem Fajtlem se konaly v období od 8.2.2006 do 21.6.2006, kdy jsem vykonal celkem 6 návštěv.

Po maturitě narukoval na vojnu, kde nejprve absolvoval Školu pro důstojníky pěšího vojska v záloze v Praze a pak vojákoval u horských pěších jednotek ve slovenském Bardějově a Sabinově. Protože se rozhodl pro dráhu vojáka z povolání, přihlásil se na Vojenskou akademii, z níž byl slavnostně vyřazen v roce 1935 jako novopečený poručík letectva.

„15. března 1939 k ránu mě probudil jemný šramot vycházející z mého rádia na nočním stolku. Zapomněl jsem je před usnutím vypnout. Stávalo se mi to často. Zvykl jsem si po odložení knížky ještě si dopřát trochu lehké hudby, která zpravidla uzavírala večerní program. Stačilo natáhnout ruku, otočit knoflíkem, přehodit se na druhou stranu a pokračovat v dřímotě. Najednou jsem si uvědomil jakousi zvláštnost. Můj oblíbený „Modrý bod“ neprodukoval jenom atmosférické poruchy jako obvykle v tuto dobu, ale slova, samá slova, kterým jsem pro slabý příjem nerozuměl. To přece nebylo normální. Zesílil jsem hlas svého přijímače a začal vnímat celé věty. Strašily mě a přiváděly v údēs. Rázem mě probudili.“⁶²

Nacistická okupace jej zastihla na letišti v Přerově, kde namísto nemocného velitele letky musel ke své velké nelibosti předat letouny a další vojenský materiál okupantům. *„Prohráli jsme bitvu, kterou jsme vůbec nezačali,“* vzpomínal hořce. *„Vítězové, kteří neztratili ani kapku krve, si přišli pro prapory poražených a veškerý jejich majetek.“*

„Cítil jsem vhodnou atmosféru k mlčenlivému monologu a k osobní přísaze: ‘Sbohem věrní kamarádi, Děkuji vám, že jste mi umožnili prožívat kouzlo mého povolání. Prohlašuji, že z této země prchnu, protože odmítám sloužit nepříteli; Přísahám, že budu vyhledávat příležitost, abych mu spíše škodil’.“⁶³

Z okupované vlasti prechal s devíti jinými mladými důstojníky. Skupina „trampů“, kteří měli v bařozích letecké legitimace, diplomy, odznaky a pistole, přešla u vesnice Velký Polom na polskou stranu a v Krakově se přihlásila ke vznikajícímu zahraničnímu odboji. Pak následoval odjezd švédskou lodí Castelholm do Francie, která československým dobrovolníkům nemohla nabídnout nic jiného nežli službu v cizinecké legii.

Opravdová válka pro něj začala v květnu 1940, v době, kdy se už spojenecká fronta začala hroutit. Za neustálých ústupových bojů stačil na zastaralých stíhačkách nalétat patnáct operačních hodin, nežli ho v Usselu zastihla zpráva o tom, že maršál Pétain začal vyjednávat o příměří. Československá letka pak po přistání na posledním letišti v Bergeraku odevzdala své záplatované Morany MS 406 Francouzům. Z odpočítávané Francie se pak hrstce českých pilotů podařilo na nákladním autě dostat se do malého přístavu Port Vendres, malého přístavu

⁶² FAJTL, František. *Dva údery pod pás*. Praha: DITA, 1993. s. 7.

⁶³ Tamtéž, s. 12.

pod východními Pyrenejemi, kde se atmosféra vařila napětím, obavami a netrpělivostí uprchlíků, toužících uniknout z poražené země. Po složitém vyjednávání, kdy Francouzi odmítli do přístavu vpustit jakoukoli spojeneckou loď, se nakonec 24. června Čechoslováci nalodili na paluby dvou plavidel a pod ochranou děl britského torpédoorborce vypluli na širé moře.

„Dvanáctý den spatřili břehy Anglie. Měli radost, že už je nepotopí žádná podmořská bestie. Byli u cíle.“

„Hned po příjezdu do Anglie českoslovenští letci s úlevou poznávali, že v novém azylu panuje pořádek, organizovanost, chuť do práce i bojového odporu proti nepříteli. Utečenci se museli podrobit povinné karanténě pod stany v polních podmínkách. Jenom málo šťastlivcům se podařilo odbýt si ji v pohodlí a hojnosti.“⁶⁴

Po krátkém bojovém výcviku na britských Hurricanech zasáhl do zuřící bitvy o Británii, v níž nyní šlo o bytí a nebytí ostrovní velmoci, která tehdy jediná zůstala tváří v tvář dosud vítězícímu nepříteli. Bitvu prodělal jako příslušník britských stíhacích perutí č. 1 a 17 a přitom konečně otevřel své bojové skóre – ve spolupráci se svými britskými druhy dva letouny sestřelil a třetí vážně poškodil.

„Zuřivá letecká bitva o Velkou Británii se rozbíhala do šířky i do výšky. Nepřítel měnil účinně svou taktiku. Veliteli britského stíhacího letectva přibývali na čele vrásky. Letecké továrny i letiště byly bombardovány, výroba stíhacích letounů nestačila nahrazovat ztráty.“⁶⁵

Zdaleka nejznámějším se však stalo Fajtlovo působení u 313. československé stíhací peruti, k níž nastoupil v květnu 1941 a u níž sloužil s určitými přestávkami dva a půl roku. Brzy se ujal velení nad jednou z jejích letek, v jejímž čele pak podnikal ofenzivní výpady nad okupovanou západní Evropou. Získal přitom další dva potvrzené sestřely a jeden letoun poškodil.

„Čtvrtá československá letecká jednotka v Anglii vznikla 10. května 1941 v rámci Královského letectva (Royal Air Force – RAF) na letecké bázi Catterick. Byla to 313. československá stíhací peruč (No 313. Czechoslovak Fighter Squadron). Pojmenovali jsme si ji jako „Třistatřináctku“. Narodila se a rostla v údobí, kdy po vyhrané letecké bitvě o Británii přecházelo RAF k ofenzivě na evropský kontinent.“⁶⁶

Po úspěších následovala nejen první vyznamenání, ale i povyšování a svěřování stále zodpovědnějších funkcí. Dne 27. dubna 1942 se jako první československý důstojník dokonce

⁶⁴ FAJTL, František. *Boje a návraty*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987. s. 99-100.

⁶⁵ Tamtéž, s. 134.

⁶⁶ FAJTL, František. *Létal jsem s Třistatřináctkou*. 1. vyd. Praha: Naše Vojsko, 1991. s. 7.

stal velitelem britské stíhací peruti. Osud mu však dopřál bojovat v čele 122. stíhací peruti City of Bombay pouhý týden. Pátý květen 1942 totiž pro něj znamenal takřka soudný den.

Po velké bitvě, která se tehdy nad severní Francií rozpoutala, učinil zpravodajský důstojník u jeho jména zlověstnou poznámku: „*missing, presumed killed.*“⁶⁷ Pancíř za jeho zády mu sice zachránil život a jarní oranice, do níž se mu podařilo nouzově přistát, uhasila oheň na jeho Spitfíru, ale tím veškerá pozitiva skončila.

*„Vyskočil jsem z letadla s pocitem ohromné úlevy. Zůstal jsem živ – ale co teď? Z nespokojenosti jsem zaklel a ani vlastně nepomyslel, že bych měl prozřetelnosti vzdát díky za záchranu. Musel jsem co nejrychleji zmizet. Letadlo může každým okamžikem vybuchnout – nebylo bezpečné tu prodlévat. A setkání s Němci by nebylo nic příjemného.“*⁶⁸

Němečtí vojáci na něj udělali zátah, ale v noci se mu s bušícím srdcem podařilo dovedně proklouznout řetězem jejich stráží a vydal se jižním směrem. Po osmi dnech nabitých mnoha dobrodružstvími a s nezbytnou dávkou štěstí dorazil konečně 14. května do Puteaux v okupované Paříži, k rodině svého známého, kde se dva týdny zotavoval a připravoval k další cestě - nejprve do neokupované části Francie, spravované pétainovskou vládou ve Vichy, a pak do neutrálního Španělska. Za cenu vlastního zranění se mu zdařil náročný přechod Pyrenejí, ale pak už mu nezbylo nežli zvednout ruce před namířenými zbraněmi frankistických vojáků. Po mnoha bezútešných týdnech a měsících ve věznicích a koncentračních táborech jej nakonec britský konzul v Madridu vyreklamoval a přes Gibraltar odeslal zpátky do Anglie.

Po nějakém čase, vyplněným funkcemi styčného důstojníka a velitele letiště, se skutečně dočkal a od září 1943 až do konce ledna 1944 bojoval v čele 313. peruti. O měsíc později opouštěl Velkou Británii stejným způsobem, jakým se do ní dostal, tedy na lodi. S dvacetičlennou skupinou dobrovolníků odplul do Sovětského svazu, kde se stal velitelem 1. čs. samostatného stíhacího leteckého pluku, jímž pak zůstal až do konce války. Vedl ho nejen v průběhu jeho známých bojů v obklíčení na povstaleckém Slovensku, ale i v závěrečných bojích na Ostravsku. Tam také major Fajtl vykonal svůj poslední bojový let – shodou okolností ve stejných místech, kde svou šestiletou válečnou anabázi zahájil.

Po válce vystudoval Vysokou školu válečnou, která mu v nově budované armádě otevírala nové perspektivy. Působil pak jako zástupce velitele 1. letecké divize v Praze. Kromě toho se aktivně zúčastnil na práci obnovené stavovské organizace letců.

⁶⁷ Missing, presumed killed = nezvěstný, pravděpodobně zabit

⁶⁸ FAJTL, František. *Sestřelen*. 4. přepracované vyd. Praha: Lidové nakladatelství, 1991. s. 24

Na obnovovací schůzi Svazu letců v roce 1945 se stal jeho předsedou. Byl jím až do nástupu akčního výboru v únoru 1948. V následujícím roce však byl jako politicky nespolehlivý z armády propuštěn.

Po sedmnácti letech služby v armádě stál najednou před volbou, co dál. Opětovný odchod do exilu zavrhl. Rodičům, vězněným za války ve Svatobořicích za jeho válečnou činnost slíbil, že je již nikdy neopustí. Navíc byl ženatý a měl malou dcerku. Našel si místo pomocného archiváře, ale jen několik málo týdnů. Za rozbřesku 10. ledna 1950 byl ve svém pražském bytě zatčen a odvezen do tábora nucených prací (TNP) na Mírově, kde strávil šestnáct měsíců. Mezitím byl degradován z podplukovníka na vojína a manželku Hanu s půlroční dcerkou vystěhovali z Prahy. Po propuštění pak nenalezl jinou práci nežli jako pomocný dělník a skladník, později „povýšil“ na účetního. V roce 1964 byl částečně rehabilitován a nastoupil u Státní letecké inspekce na místo samostatného inspektora pro vyšetřování leteckých nehod.

Listopad znamenal pro něj a pochopitelně i pro další „západní“ letce morální satisfakci. V roce 1990 byl jedním ze tří prvních, povýšených na generálmajory a o dvanáct roků později se stal generálporučíkem ve výslužbě. K jeho dosavadním patnácti československým, francouzským, britským, sovětským, rumunským a jugoslávským vyznamenáním pak v roce 1994 přibyl ještě prestižní francouzský řád Čestné legie a o deset roků později i nejvyšší český vojenský řád Bílého lva „Za vítězství“.⁶⁹

Celý poválečný život Františka Fajtla, s výjimkou padesátých a části šedesátých let, doprovází jeho nepřehlédnutelná *literární činnost*, jak časopisecká, tak zejména knižní, díky níž je znám i v řadách mimo letecké veřejnosti. Určitý čas byl prakticky jediným bývalým západním letcem, jenž mohl v tehdejší Československu publikovat. Svou roli v tom sehrála zejména okolnost, že část války strávil na režimem preferované východní frontě. Nutno však dodat, že pokud mohl, vždy se snažil do svých knih prosadit i „západní“ problematiku, nejednou za cenu nemalých obtíží ze strany nakladatelství či „lektorů“. Jen samotný výčet Fajtlových knih, převážně memoárového charakteru, je úctyhodný.

Rádcem nejpovolanejším mi v objasňování Fajtlova spisovatelství nebyl nikdo jiný než jeho manželka Hana. Půjčila mi k nahlédnutí bohatý archiv, který dokazuje, jak aktivním pisatelem F. Fajtl byl. Paní Hana Fajtllová byla svědkem manželova spisování od dob, kdy se vzali. To bylo v roce 1947. Stala se tak nejen manželkou, ale také první recenzentkou. Poskytla mi unikátní svědectví ohledně manželova spisovatelství. Jak vznikla knížka?

⁶⁹ Vyplývá z rozhovorů s Františkem Fajtlem. Vyznamenání měl zavěšené na zdi ve svém bytě.

„Třeba ležel a říkal, já nespím, já píšu na strop.“⁷⁰ Začíná své povídání a směje se. Všechny svoje knížky psal zásadně tužkou, a to na cokoliv, co měl po ruce. Jako důkaz mi ukazuje např. rukopis knihy Pouta nebes.⁷¹ Chybí v něm stránky a některé jsou z druhé strany popsány poznámkami, které k této knize jistě nepatří.

Na papír si nejprve dělal body, které dále rozvíjel. Když měl pocit, že už je základ knihy dostatečný, přepsal vše na psacím stroji. Další fází bylo upravování a upřesňování v již napsaném základu. Neustále vylepšoval až do chvíle částečné spokojenosti, kdy své dílo dal přepsat písaře. I v této fázi se snažil vše vybarvit do té nejlepší podoby, než odešel dát knížku do nakladatelství. První knížka vyšla u nás, byl právě Sestřelen v Našem vojsku. Nakladatelství ho samo žádalo o další tituly, tematicky zaměřené na boje z východní fronty. Politická situace se však vyvinula nepříznivě a tak uplynul dlouhý čas, než mohla vyjít další publikace.

Když jsem hovořil s Hanou Fajtlovou o počátcích Fajtlova psaní v Anglii, je nutné se zmínit o novinářském „pravěku“ F. Fajtla. Když mimořádně přistál v Přerově slavný letec Charles Lindbergh⁷², byl mu Fajtl díky svým znalostem angličtiny přidělen jako tlumočnick. Hana Fajtlová pak našla v Důstojnických novinách krátký článek o této události, pod nímž je podepsán por. let. F. Fajtl.

Jeho knižní prvotinou, která vyšla za války, byly *Letecké povídky*, vydané v Londýně roku 1944. V upravené podobě a pod názvem *Přítel mraků* vyšly doma v roce 1946 a znovu v roce 1991. František Fajtl tuto knihu v Anglii publikoval pod pseudonymem František Donín, podle jeho rodné vesnice. Nebylo to z uměleckých ambicí a napodobování spisovatelů, ale bylo to kvůli ochraně příbuzných doma v protektorátu. Jak ale už víme, jeho rodiče se ocitli v internačním táboře ve Svatobořicích.

K této útlé knížce je dost obtížné se dostat. Opět mi pomohla paní Fajtlová, která mi ji ochotně zapůjčila.⁷³ Jedná se o soubor povídek, které nejsou jen o válečných událostech, ale snaží se humorným způsobem zachytit celou řadu příhod, které se staly, nebo se mohly stát. Jde především o potykáni se letců se zvládnutím létání a letecké techniky, potíží z toho vzniklých, někdy s veselým, jindy se smutným koncem. Jedním z hlavních rysů této knižní prvotiny je zdůraznění přátelství mezi československými a britskými piloty. Někdy se to zdá až přehnané. Nicméně, jak uvádí Hana Fajtlová, bylo to tak.

⁷⁰ Svědectví Hany Fajtlové, které jsem obdržel, když jsem s ní hovořil 3. 8.2007.

⁷¹ Pozůstalost Františka Fajtla.

⁷² Charles Lindbergh byl známý především prvním sólovým přeletem Atlantského oceánu v roce 1927, ale také obdivem k Hitlerově režimu v Německu.

⁷³ Soukromá sbírka Hany Fajtlové.

Leci byli často přijímáni na návštěvách nejen v českých rodinách. František Fajtl například často chodil do rodiny Procházkových, jejichž dceru si později vzal za manželku velký Fajtlův přítel Karel Mrázek. Na období života v Anglii vzpomínali letci jako na nejhezčí období svého života, i když šlo o léta válečná, kde si nikdo nebyl jist svým životem. Přátelství a soudržnost přetrvaly léta až do současnosti. Velká Británie je ocenila mnohem dříve než československá, potažmo česká vláda. Zatímco u nás se politici dohadovali, z Velké Británie začalo chodit našim letcům přilepšení z tzv. „Bennevolent fund.“⁷⁴ Vážnost dokládají i časté pozvání na britské velvyslanectví v dny různých výročí.

Když František Fajtl zemřel, na jeho pohřeb přiletěl z Británie současný velitel Royal Air Force,⁷⁵ aby se mohl poklonit jeho památce. Čili pokud František Fajtl zdůraznil přátelství československých letců s britskými, nijak nepřeháněl.

Tak například povídka s názvem *Pilotem za krávu*. Je o prostáčkovi, kterému se líbilo létání, chodil na letiště a chtěl, aby ho letci vzali mezi sebe do svých řad. Mazáci vytušili příležitost jak si vylepšit jídelníček, a tak mu to slíbili za to, když jim přivede krávu. Samozřejmě se na vše přišlo, když prostáčka náhodou potkal důstojník a ten ho správně po vojensku nepozdravil. Z rozhovoru vše důstojníkovi došlo, a tak byli výtečníci předvoláni k raportu a hoch si s brekem odváděl kravičku domů.

Nebo povídka *Prápora Krákora*: začátek povídky je jako v pohádce, Byl jednou jeden letec. Důstojník, který při nástupech uměl sekýrovat své podřízené, ale jeho létání za nic nestálo, nicméně vyžadoval chválu. Následuje výčet důstojníkových kousků. Jednoho dne se důstojníkovi jeden z pilotů postavil, a tak skončilo důstojníkově létání.

Trošku práce: povídka mapující jeden „všední den“ pilotů. Těžko říci, zda všední, každý let mohl znamenat souboj a možnou smrt, ale proto piloti za hranice odcházeli. Jedná se o jednotlivá stadia dne, od chvíle kdy je pilot vzbuzen, nasedá do letadla, kde splní bojový let, někdo se třeba nevrátí, ale v tomhle případě pilot přistál na jiném letišti. Ten pilot, který měl naplánovanou dovolenou, o ni kvůli velkému vytížení přichází. Popisuje to tak, jak to běžně chodilo.

Nebo třeba povídka *Angličtí přátelé*: představuje velitele anglické letky, ve které byli začleněni někteří českoslovenští letci, jako člověka se všemi ctnostmi. Utvářela se československá peruť a Češi měli odejít. Byl uspořádán večírek na rozloučenou, na kterém naši letci zpívali hymnu, při níž Angličané povstali a vzdali poctu – kamarádi, kteří neváhali položit život.

⁷⁴ Je to zvláštní fond, kterým byli podporováni piloti, kteří za druhé světové války bojovali v RAF.

⁷⁵ Současným velitelem Royal Air Force je Air Chief Marshal Sir Glenn Torpy.

A ještě například povídka *Radiooperátor*: je to napínavá povídka, jejíž hlavní postavou je radiooperátor Jaroslav a posádka bombardovacího letounu. Jaroslav byl člověk se zkušenostmi se sudetskými Němci v pohraničí. Povídka popisuje, jak padl v boji a celý průběh náletu na Hamburk a následný boj o přežití při zásahu letounu granátem a útoku stíhačů. Jde o statečnost člověka, který nechtěl zabít, ale považoval za nutné se bránit.

Alois Volek

Narodil se 11. května 1916 ve Vídni. V létě 1939 odešel do Polska, kde vstoupil do československé vojenské jednotky v Malých Bronowicích v Krakově. Spolu s tímto tzv. polským regionem se dostal do sovětské internace, odkud byl spolu s dalšími svými druhy propuštěn na Západ. V Anglii sloužil nejprve u pěších jednotek, poté byl přecvičen jako navigátor, nejprve u 311. československé bombardovací perutě, po odlétání předepsané túry (která činila u Bomber Command 200 hodin, u Coastal Command 400 hodin) létal u dopravního letectva RAF. Zahynul s celou osádkou těsně po startu k letu do Anglie. Spolu s ním zahynuli D. Brochard, V. Jílek a L. Kondziolka. Pohřben je na hřbitově RAF Lajes na ostrově Terceira, který leží v Azorském souostroví.⁷⁶

Volek je zástupcem básnické linie literatury československých letců. *Nad větrným mořem*⁷⁷ se jmenuje básnická sbírka, vydaná ke třetímu výročí 311. československé bombardovací perutě. Obsahuje 19 básní, které spojuje několik témat, která se dají ve výsledku shrnout do několika slov. Každodenní boje, touha po domovu, víra v návrat. Nejsou to chvástava slova o statečnosti vojáků plná patosu, číší z nich smíření s údělem těch, kteří si zvolili cestu odboje a za cenu útrap a životů.

V metaforách jsou líčeny operační lety, ze kterých se osádka nemusí vrátit. Jsou to prostinké verše, opěvující lásku k domovu, touha vrátit se tam, kam tíhne srdce všech ostatních. V básnických metaforách je ukryt každodenní chléb příslušníků RAF, například jako v básni *Briefing*:⁷⁸

„Na mapách leží plísněmi cest,
kde nenajdeš smilování,
kde cítíš tvrdou těžkou pěst,
cosi ů jak boje zrání. „

⁷⁶ O Aloisi Volkovi se můžeme dočíst také v článku *Veselý parták*, Hlasu revoluce, v roce 1989 a také BÍČÍK, Zdeněk., NĚMEČEK, Jan., *Českoslovenští letci z Pardubicka ve druhé světové válce*, Pardubice, Východočeské muzeum 1992.

⁷⁷ VOLEK, Alois. *Nad větrným mořem*. Beaulieu, srpen 1943.

⁷⁸ Tamtéž, s. 19.

Do básnické řeči veršů plných metafor, zaklíná vše, co nyní obklopuje jeho život. Dokládají to i názvy dalších básní, např. *Noční stíhač*:⁷⁹

*„Vzal sebou kříž,
nočního stíhače,
přisedl smrti blíž,
se slovy rouhače...“*

Alexander Hess

„Věnováno druhům od 310. kteří se již nedočkají.“⁸⁰

Alexander Hess se narodil 4. 5.1898. Po absolvování reálného gymnasia v Praze byl v červnu 1916 odveden a jako jednoroční dobrovolník nastoupil k Infanterie-Regiment Nr. 88,⁸¹ od října 1916 velel četě na ruské a od dubna 1917 na italské frontě, kde byl dvakrát zraněn, válku zakončil v hodnosti poručíka a velitele protiplynové jednotky. Po návratu z fronty začal studovat strojní obor na Českém vysokém učení technickém v Praze, v červnu 1919 vstoupil dobrovolně do armády a sloužil jako velitel čety 71. pěšího pluku domácího vojska v Nových Hradech a Žilině.

V květnu 1920 přešel do stavu vzduchoplavectva, absolvoval kurs pro letecké pozorovatele a působil u Letecké roty 1 v rámci Leteckého pluku 2 v Olomouci. V létě 1924 absolvoval kurs na piloty jednomotorových letadel a kurs na stíhací piloty v rámci Vojenského leteckého učiliště v Chebu a byl zařazen k Letce 33. pluku. V září 1924 byl přemístěn k Letce 2 od Leteckého pluku 1 ve Kbelích, v rámci pluku velel od února 1925 Letce 32, od května 1925 Letce 34, od září 1926 Letce 11, od března 1927 Letce 36 a zároveň se účastnil činnosti leteckého détachementu v Komboru. V červnu 1928 se stal opět velitelem Letky 11, od března 1929 velel Letce 10, od října 1929 Letce 2 a od března 1931 zastával funkci velitele cvičné letky Leteckého pluku 1 Tomáše Garrigue Masaryka ve Kbelích. V březnu 1934 byl jmenován výcvikovým referentem na III. odboru [leteckém] Ministerstva národní obrany, jako velitel letecké výpravy reprezentoval Československo na XI. letních olympijských hrách v Berlíně v červenci 1936 a na IV. mezinárodním leteckém závodě v Curychu v červenci a srpnu 1937. Po absolvování Kursu pro velitele oddílů a vojskových

⁷⁹ VOLEK, Alois. *Nad větrným mořem*. Beaulieu, srpen 1943. s. 17.

⁸⁰ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. dotisk. Praha: Naše vojsko, 2006. (1. vydání New York 1943)

⁸¹ Pěší pluk č. 88 vytvořený v roce 1883.

těles v Praze byl v prosinci 1937 jmenován velitelem peruti Leteckého pluku 4 v Pardubicích, za branné pohotovosti státu na podzim 1938 velel Polní peruti III/4, dosáhl hodnosti majora letectva.

Po okupaci českých zemí byl v létě 1939 převeden k zemské správě, v lednu 1940 však odešel do exilu a přes Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii se dostal do Francie, kde vstoupil do československých vojenských jednotek. Krátce působil jako referent III. odboru [leteckého] Vojenské správy, od poloviny dubna 1940 pak zastával neoficiální funkci velitele československých pilotů v Chestres, kde se přeučovali na francouzskou bojovou techniku. V červnu 1940 se zúčastnil bojů nad Francií v rámci Escadrille Légère de Défense Chartres,⁸² po francouzské kapitulaci se mu podařilo na lodi Arry Scheffer dostat do Velké Británie. Zde byl po krátkém přeškolení 12. července 1940 jmenován velitelem 310. stíhací peruti v Duxfordu, velel jí během jejího nasazení v bitvě o Británii a až do 28. února 1941. Jeho podřízení do konce roku 1940 dosáhli 40 jistých sestřelů, 11 pravděpodobných sestřelů a šesti poškozených nepřátelských letadel při vlastní ztrátě čtyř pilotů, přičemž on sám dosáhl dvou jistých sestřelů, a to dokonce v jediném dni 31. srpna 1940. Počátkem března 1941 byl jmenován styčným důstojníkem u Fighter Command v Betley Priory a byla mu propůjčena britská hodnost Group Captain. V lednu 1942 se ocitl v čele Úřadu leteckého přidělence ve Washingtonu, podílel se na náboru dobrovolníků do letectva, propagoval úspěšné boje, působil ve funkci styčného důstojníka při 111th Operational Training Unit⁸³ na Bahamách a koncem roku vedl československou delegaci při vzniku Mezinárodní organizace civilního letectví v Chicagu.

V září 1945 byl postaven do čela Úřadu leteckého přidělence v Ottavě, v březnu 1946 se vrátil domů a stal se přednostou Studijní skupiny při Velitelství letectva Ministerstva národní obrany v Praze, od listopadu 1946 zastával funkci velitele letectva Vojenské oblasti 2 a v červnu 1947 se stal velitelem Leteckého sboru II. Po převzetí moci komunisty v ještě únoru 1948 odvolán z funkce a v červnu 1948 pensionován. Ve stejné době se mu podařilo odejít do exilu, dostal se do Spojených států amerických⁸⁴, kde později působil jako technický poradce letecké společnosti Pan American World Airways a na podzim 1965 odešel na odpočinek.

⁸² Lehká obranná letka Chartres, jejím velitelem byl Cdt. Rabatel. Výzbroj: Bloch MB.151, Morane MS.406

⁸³ 111. operačně výcviková jednotka.

⁸⁴ Proto vyšla jeho kniha právě v New Yorku.

Po smrti byly jeho tělesné ostatky pohřbeny na československém oddělení vojenského hřbitova v britském Brookwoodu, v září 1991 mu byla udělena hodnost generálmajora in memoriam.⁸⁵

Jeho kniha vyšla uprostřed války v roce 1943 v New Yorku. Zemřel 10. 8.1981 v USA. Alexander Hess je věrný názvu své knihy, *Byli jsme v bitvě o Anglii*⁸⁶ (viz. příloha), kterou podle všeho psal s odstupem dvou let, jak je naznačeno v doslovu. Nicméně podle všeho se základem knížky stal jeho letecký deník. Kapitoly na sebe chronologicky navazují, i když ne každá má přesné datové označení. A. Hess se nezaměřuje jen na ozvěny bojů, ale rád si i „zabásní“ v líčení krajiny:

„Září, úvodní slovo překrásného anglického podzimu. Zahrady Albionu, Essen a kouzelný Kent rozkvetlý barevnými kytkami zažloutlých stromů a trávníky, unavené prázdninovými měsíci, omládlý jiskrnými rány. Vzduch byl jadrnější a večery se protáhly časným stmíváním a malátností černých hodiněk. Vzlétali jsme teď denně. Němci bušili na vrata anglické nezdolnosti a snažili se všemožně o vzdušnou převahu – bez ohledu na krvavé ztráty, jež přesahovaly trojnásobek ztrát britských.“⁸⁷

Kapitoly věnuje i padlým letcům, všímá si nejen svého působení v bojích, ale snaží se zachytit a nastínit celou situaci na frontě. To, že text vznikl za války, dokazuje např. to, že málokdy své spolubojovníky jmenuje. Např. používá pouze iniciály, jméno bez příjmení, a nebo je prohodí, jako to udělal v případě padlého letce Josefa Františka, kterého přejmenoval na František Josef, což v dějinných souvislostech působí dost komicky.

„U jedné z polských perutí byl zařazen český pilot. František Josef se účastnil leteckých bojů ještě v Polsku a v řadách svých polských bratrů později ve Francii a již tam prokázal vynikající vlastnosti nadprůměrného letce.“⁸⁸

To, že život v Anglii byl těžký a šlo o život kdekoli a kdykoli, osud připravoval i zajímavé situace, které A. Hess umí ve své knížce podat se zajímavým náhledem.

„Náhle ohromila prostor příšerná rána, tak ohlušující, že mi málem prorazila bubínky. Otrásl jsem se a polkl jsem v naději, že se zbavím dutého pocitu v hlavě, ranou mi docela zalehlo v uších. Vtom jsem ucítil na tváři vlasy vonící levandulí a čísi ruce mě prudce objaly. Ani jsem si ve tmě neuvědomoval, že nejsem v oddělení sám. Držel jsem v náruči chvějící se stvoření v hedvábné blůzičce a sametové sukni, s obličejem přitisknutým

⁸⁵ URL: < <http://www.valka.cz> >.

⁸⁶ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. dotisk. Praha: Naše vojsko, 2006. (1. vydání New York 1943).

⁸⁷ Tamtéž, s. 46.

⁸⁸ Tamtéž, s. 69.

instinktivně na mém rameni. Její paže, jimiž mě svírala, se rozechvěly tichým usedavým pláčem. ...

Vzal jsem její neviditelný obličej do dlaní a začal jsem ji konejšit. Neboj...řikal jsem tónem, jakým jsem kolébal svoje děcko. Musela si podle přízvuku uvědomit, že jsem cizinec, protože se vzápětí napřímila a přestala plakat.“⁸⁹

V úvodu knihy nás zaujme citát „*Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few.*“⁹⁰ Tento citát bývá obvykle překládán takto: „Dosud nikdy v dějinách lidstva neprokázala tak malá hrstka jedinců tolik služeb tak mnohým.“

3.2 Tvorba v období 1945 – 1948:

Do této kategorie patří znovu František Fajtl a jeho vysoce ceněná memoárová kniha *Sestřelen*,⁹¹ v níž popisuje svůj dobrodružný útěk z okupace Francie po sestřelení nepřátelským stíhačem. Vyšla roku 1947 a je pojata jako válečný deník. Vydání knihy provázelo obrovský úspěch. O tom vypovídají pochvalné recenze i několik dotisků. Výloha prodejny nakladatelství Naše vojsko na Václavském náměstí byla doslova v obležení. Kolemjdoucí v ní mohli spatřit malou, ale poutavou výstavku, která byla složena z památek, které měl František Fajtl z války (viz příloha). V průběhu let dozněla přepracování, ale o tom až v následujících kapitolách. Úspěch knihy také dokládají cizojazyčné překlady. Příběh o útěku Františka Fajtla z obklíčení nacisty přes Francii a Španělsko zpět do Velké Británie si mohou přečíst v Polsku, Maďarsku a dokonce v Japonsku. Jeden takový výtisk Hana Fajtlová vlastní.⁹²

Příběh tohoto překladu je takový: jeden japonský student, jehož jméno si H. Fajtlová nepamatuje, se pídil po nějaké české četbě. Kdosi mu poradil přečíst si právě dílo *Sestřelen*. Knížka ho uchvátila natolik, že ji přeložil a v Japonsku vydal.

Smutný osud mělo slovenské vydání. Kniha už byla vytištěna a připravena k dodání na pulty knihkupectví, jenže jak to chodilo, někdo dal zákaz a celý náklad byl zničen. Přesto se jeden výtisk ve sbírce Fajtkových nachází. Řidič automobilu, který vezl knihy ke zničení, si jednoduše pro sebe několik výtisků zachránil a jeden Fajtlovým, jako důkaz poslal.⁹³

⁸⁹ Tamtéž. s. 98.

⁹⁰ Autorem citátu z podzimu 1940 je britský ministerský předseda Winston Churchill.

⁹¹ FAJTL, František. *Sestřelen*. 4. přepracované vyd. Praha: Lidové nakladatelství, 1991.

⁹² Soukromá sbírka Hany Fajtlové.

⁹³ Vzpomínky paní H. Fajtlové, při osobním rozhovoru ze dne a 31. 10.2007.

Ke knize Sestřelen se váže také další zajímavá příhoda, která se stala poměrně nedávno. V roce 2005 byla Fajtlůva dcera společně s manželem a se synem ve Francii, kde našli pole, na kterém tehdy F. Fajtl nouzově přistál. Ve skleněné vitríně u Fajtlů v bytě je křišťálová krabička a v ní je hlína. Tak jsem to viděl já, než mi vysvětlili, o co se jedná. Byla to zemina z pole, na kterém Fajtl nouzově přistál. A mohli si být opravdu jistí, že je to opravdu to pole, které hledali, protože našli nejen pole, ale i živého svědka. Z chlapce, který tehdy pomáhal mamince na poli, byl samozřejmě starý pán, ale dobře si všechno pamatoval. Fajtlůva rodina do pole uložila dlažební kostku s datem a jménem. Poslední, nejsmutnější neliterární kapitola k Sestřelenému byla dopsána v roce 2006. Když F. Fajtl 4. 10. 2006 zemřel, syn německého stíhače, který tehdy Fajtla sestřelil, byl jeden z prvních, kdo paní Fajtlové napsal kondolenci.

3.3 Literatura v období 1948 – 1989:

Toto z hlediska režimu zdánlivě homogenní období se v otázce literatury československých letců rozlišuje na několik etap. Pochopitelně z hlediska vydávání tohoto druhu literatury byla nejhorší doba prvních 15 let, kdy byla literatura týkající se západních letců tabu. Částečné uvolnění v polovině 60. let 20. století, které přineslo vlnu zájmu nejen veřejnosti, ale i historiků o tuto etapu československých dějin, znamenalo oživení vydávání historických i memoárových knih o československém odboji za druhé světové války. Československý výbor pro dějiny protifašistického odboje, který vznikl v polovině 60. let jako zájmové sdružení historiků a zájemců o dějiny odboje, začal vydávat periodikum Zprávy, kde se vedle odborných článků objevily i vzpomínky pamětníků. Ve spektru literatury s leteckou problematikou se zaskvěli Nebeští jezci od Filipa Jánského, které proslavil i natočený film. Znovu se dočkala v edici Máj vydání i Fajtlůva kniha Sestřelen, která šla takřikajíc na dračku. Poté přišel s nástupem normalizace na konci 60. let 20. století znovu útlum, který byl překonán až v druhé polovině osmdesátých let.

Znovu je sem možno na prvním místě zařadit Františka Fajtla a jeho memoárové publikace *První doma*⁹⁴ a *Podruhé doma*,⁹⁵ které vyšly jen díky tomu, že šlo o jeho vzpomínky na boje na východní frontě, jelikož byla doba nejtěžší normalizace. První zmíněná vzbudila u skalních straníků nelibost. „*Jak to, že v ní není jediná zmínka o soudruhu Husákovi a komunistické straně, vedoucí složce povstání.*” *Napadli mě. Chodil jsem často na porady ke generálu Goliášovi, veliteli povstání a do jeho štábu, kde zasedali i civilisté.*

⁹⁴ FAJTL, František. *První doma*. 2. vyd. Praha: Naše vojsko, 1980.

⁹⁵ FAJTL, František. *Podruhé doma*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1984.

Husáka jsem tam však nikdy neviděl, ani jsem o něm neslyšel mluvit. Rovněž o straně se nemluvilo. Bránil jsem se po poradě, ale oni pokračovali: 'Také se nezmiňujete o politrukovi, který je duší každé jednotky.' Žádného jsme neměli, odpovídal jsem, věřte ani nepotřebovali.“⁹⁶

První doma je svědectví o přesunu skupiny československých pilotů z Velké Británie do Sovětského svazu, kde jako první složka československé zahraniční armády zasáhla ve slovenském národním povstání. Zobrazuje jejich těžké boje, úspěchy i vynucený ústup z povstaleckého území.

Druhá kniha z východní fronty *Podruhé doma* by dnes dobře mohla sloužit jako příklad věrolomnosti sluhů Klementa Gottwalda. Dne 26. 4. 1945 přijel tento představitel Komunistické strany Československa na vládní návštěvu.

*„Tehdy přijel na polní letiště v Polsku na vládní návštěvu. Vyzvali i mne, abych promluvil za mladé. Krátkou řeč jsem zakončil nadějí, že naši odpovědní činitelé vojenští i političtí, by neměli zapomínat na zásluhy raněných, popálených, zmrzačených druhů. Byl jsem překvapen, když na má slova reagoval Gottwald. Vstal a prohlásil, že každý bojovník proti fašismu musí být po zásluze odměněn. Musíme vybudovat demokratickou armádu – pokračoval, kde najdou uplatnění zkušenosti a zasloužili bojovníci. Zranění a tělesně postižení vojáci musí být i se svými rodinami hmotně zajištěni. Bude nutné připomenout jejich hrdinské činy dalším generacím. Jak krátkou paměť měl K. Gottwald. Sotva se jeho strana ujala moci, dal souhlas, aby i ti nejvíce postižení byli vrženi do vězení a jejich rodiny vrženy napospas budoucímu osudu. Největší radost jsem měl, když Mladá Fronta vydala mou knihu *Vzpomínky na padlé kamarády*.“⁹⁷* Publikace *Podruhé doma* tedy líčí boje v Ostravské operaci o osvobození Československa.

Obě knihy vznikly na vyžádání nakladatelství Našeho vojska, ale před vydáním byly velké problémy, jak již bylo možné vnímat z ukázky. Problémy byly hlavně s tím, co v obsahu není, a to zdůraznění vedoucí úlohy KSČ v odboji. Dále byl problém s uveřejňováním jmen, která byla z mnoha důvodů pro publikování nežádoucí. Hana Fajtllová si vzpomněla na jméno Štička, který v té době žil v emigraci.

Hold přátelům, kteří válku nepřežili, pak složil v knize *Vzpomínky na padlé kamarády*,⁹⁸ která byla snahou vystavět pomník svým známým a přátelům, bojovníkům, „na které si za minulého režimu málokdo vzpomněl“, zatímco podle jeho slov ostatní složky

⁹⁶ Tuto citaci mi předčítala Hana Fajfková z poznámek Františka Fajfka.

⁹⁷ FAJTL, František. *Podruhé doma*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1984. s. 217.

⁹⁸ FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1980.

odboje, zvláště partyzánské, rostly jako houby po dešti. O této knížce jsem už s autorem nemluvil, nicméně od jeho paní vím, že měl s jejím vydáním velké problémy. Celou řadu jmen tehdy žijících letců v Anglii musel pozměnit, nebo úplně vynechat. Dokonce existovala recenze, že ti, kterým je kniha věnována, jsou rádoby čítankoví hrdinové. Nemohu uvést ani zdroj, ani autora, protože tuto recenzi jsem v bohatém archivu po Františku Fajtlvi nenalezl. Tehdy bylo všechno možné, ostatně stejně jako dnes, takže tomu věřím.

František Fajtl se nikdy s žádnou knížkou nepodbízel žádnému nakladatelství. V případě této knížky udělal výjimku, o její vydání hodně stál. Obrátil se na Naše vojsko. Přišla mu skutečně povzbudivá odpověď, že knížka se jim velice líbí, je velice dobře napsána, ale že v současné době nemají vhodnou edici, kam by mohl být titul zařazen. Fajtl se nevzdal a nabízel knihu, kde se dalo. Odvahu našla až Mladá fronta. Kniha se žlutou obálkou byla hned rozebrána. Dotisk byl připraven, ale po zásahu „shora“ už nevyšel.

Kniha se mnoho neliší od ostatních, opět je velmi čtivá. Ani jedna osoba popisovaná v knize není líčena jako rek bez bázně, ale jako obyčejný člověk, jehož morálka a touha osvobodit Československo z potupné okupace byla na prvním místě. V knize je přesně dvacet medailonů. Vzpomínky patří těmto letcům: Otakar Korec, Josef František, Emil Fechtner, Jindřich Bartoš, Stanislav Plzák, Antonín Zimer, Miroslav Holomoucký, Jaroslav Kulháněk, Vladimír Michálek, Prokop Brázda, Stanislav Fejfar, Alois Vašátko, Jan Šťastný, Pavel Kohn-Kubín, František Vaculík, Bohuslav Mráz, Tomáš Motyčka, Rudolf Borovec, Václav Jícha a Michal Minka.

Následovala fikce *Boje a návraty*.⁹⁹ Shrnul autentické příběhy našich letců, do románové podoby, která se snaží zachytit osudy všech letců, tak jak je mohl každý prožívat. Opět se stejnou postupností, od útěku až do bojových nasazení na frontě. Největší část děje se odehrává ve Velké Británii. Kniha je volnou beletrií, která je postavena na základě vlastních vzpomínek i těch, které mu jeho spolubojovníci svěřili. Jde o knihu, ve které s nadhledem sobě vlastním dokázal pečlivě zachytit radosti, obavy i zklamání, které přinášel každodenní život. Nejde jen o zachycení toho našeho, ale jde i o zachycení povahových rysů založených na národnostním složení.

Stanislav Fejfar

Narodil se 25. 11.1912 ve Štikově u Nové Paky. Po úspěšném zakončení studia maturitou nastupuje 9. 10.1932 do Školy důstojníků letectva v Prostějově do čtyř pozorovatelů. Od září následujícího roku se stává posluchačem Vojenské akademie

⁹⁹ FAJTL, František. *Boje a návraty*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987.

v Hranicích a v Prostějově. 1. července 1935 je vyřazen jako poručík letectva a zároveň jmenován pilotem. Je přidělen k leteckému pluku č. 1 v Praze k 6. letce. Zanedlouho je odvelen do aplikačního kurzu do Prostějova, odkud přichází k 61. letce téhož pluku. Zde působí až do dubna 1936, kdy přechází k leteckému pluku č. 3 Vajnory k 38. a později k 37. letce. V období mobilizace v roce 1938 je ustanoven zatímním velitelem 45. letky v Piešťanech, s níž pak zajišťuje v rámci 4. armády jižní hranice Moravy. Až do rozpuštění československé armády slouží jako nižší důstojník 45. letky ve Spišské Nové Vsi na Slovensku.

Po okupaci Československa německou armádou odjíždí 4. června 1939 s četařem O. Hrubým z Nové Paky do Prahy. Odtud společně se štábním kapitánem Josefem Dudou pokračují nočním rychlíkem do Moravské Ostravy. V Pardubicích přistupuje k této skupině npor. Hudec. Hranice do Polska přecházejí 8. června u vesnice Dobrá na Těšínsku. Za devět dní pak odplouvají na lodi Sobieski do Francie. Po krátkém pobytu v Paříži je S. Fejfar poslán do Marseille, kde je v pevnosti St. Jean přijat jako sergent do Cizinecké legie a odplouvá do Oranu v Alžíru. Odtud pokračuje do výcvikového střediska v Sidi-bel-Abbes. Již 2. září je přemístěn zpět do Oranu na leteckou základnu La Senia. Zde je také přidělen 13. prosince k formující se GC I/6, která je vyzbrojena letouny Morane Saulnier MS-400. S touto jednotkou odplouvá lodí Sidi Brahim do Francie.

V roce 1940 se účastní bojů o Francii. Svůj první úspěch zaznamenal 20. května 1940 sestřelením 1 Messerschmidt Me u Amiensu. O pět dní později přidal pravděpodobný sestřel 1 Heinkela He 111 a 5. června další jistý sestřel 1 Henschela Hs 123 u Chaulness. Za tyto skvělé výkony byl dekorován francouzským válečným křížem Croix de Guerre se třemi palmami a jednou zlatou hvězdou. Po smutné kapitulaci odplul z přístavu Port Vendres do afrického Oranu, odtud vlakem do Casablanky a opět lodí do Gibraltaru. Dále pokračoval lodí Neuralia do Liverpoolu, kam příplul 12. července 1940.

Následoval krátký pobyt ve stanovém táboře v Cholmondeley Park a poté jej odeslali k československému depotu RAF v Cosfordu. Zde byl také 1. srpna přijat do RAF VR jako Pilot Officer P/O. V následujících dnech se přeškoluje v 6. OTU (Operational Training Unit) v Sutton Bridge na britské letouny Hurricane Mk I. Začátkem září je přemístěn k 310. čs. stíhací peruti v Duxfordu jako operační pilot letky B. Zásahuje bezprostředně do právě probíhající „Bitvy o Británii“ a jeho osobní skóre se zvyšuje. Nicméně je stažen z operační činnosti a pro vážný zánět dutin odeslán do nemocnice RAF v Ely, kde se léčí celé čtyři měsíce. Po propuštění je začátkem dubna 1941 přidělen Inspektorátu československého letectva do Londýna, kde působí až do 21. července. Jako velitel letky B v britské hodnosti

Fl/Lt je přemístěn k nejmladší 313. čs. stíhací peruti, která se právě zformovala na základně v Leckonfieldu. Svě osobní konto opět zvyšuje. Následovalo i vyznamenání československou medailí Za chrabrost. Stává se skutečným leteckým esem¹⁰⁰.

Přichází ale osudný 17. květen 1942. Na tento den byla tehdy naplánovaná operace Ramrod 33. Pro stíhače to představovalo ochranu dvanácti bombardovacích Bostonů v jejich cestě na doky v přístavu Bordeaux. Po skončení bombardování byl však stíhací doprovod napaden silnou skupinou Focke Wulf Fw 190. Z neznámých příčin se od „třistatřináctky“ odpoutala dvojice Spitfirů, která zanedlouho zmizela z dohledu. Ostatní piloti je volali zpět, ale žádná odpověď se již neozvala. Po přistání se zjistilo, že oba piloti jsou nezvěstní. Prostřednictvím Červeného kříže přišel za několik měsíců do Británie úmrtní list, v němž stálo, že dle osobní známky se podařilo identifikovat Fl/Lt S. Fejřara. Byl nalezen na pevnině a pohřben na místním hřbitově.¹⁰¹

Po válce přišla Stanislavově matce úřední zpráva o úmrtí syna a spolu s ní i jeho *válečný deník*.¹⁰² Je cenným svědectvím o životě Fejřara ve Velké Británii. Jeho jednotlivé kapitoly jsou uváděny verši našich předních básníků tak, jak je znal ze školy, a dojemným způsobem dosvědčují upřímné a neokázalé vlastenectví, které tento mladý muž plně dotvrdil svými činy a celým svým životem. Nad stránkami psanými v době, kdy o vítězství nebylo ještě zdaleka rozhodnuto, si uvědomujeme, jak velká morální síla dokázala překonávat strach a nejistotu mladého člověka, jenž daleko od domova doslova vybojovával spolu s ostatními československými vojáky svobodu pro nás.

Vedle již zmíněného francouzského Croix de Guerre byl Fejřar dále vyznamenán třikrát Československým válečným křížem 1939 a dvakrát československou medailí Za chrabrost. V roce 1990 bylo Stanislavovi Fejřarovi uděleno čestné občanství města Nové Paky in memoriam a výnosem ministra národní obrany ČSFR byl dnem 1. června 1991 povýšen do hodnosti plukovníka letectva in memoriam. Zahynul 17. 5. 1942.

„Takto popisuje poslední Fejřarův let jeho veliký přítel, velitel 313. československé stíhací perutě Karel Mrázek: '17. května 1942, asi v 10:15 dostává perut' rozkaz k letu. Jde o doprovod dvanácti bombardérů na přístav Boulogne. Naše perut' je určena jako výškové zajištění pro ostatní stíhače, kteří provádějí ochranu bombardérů. Letíme ve výši 24 000 stop,

¹⁰⁰ Toto označení se přiznávalo tomu, kdo sestřelil více než pět nepřátelských letounů.

¹⁰¹ RAIL, J., HRUBÁ, M., LAVICKÝ, J. *Letci Novopacka 1939 – 1945*, Olomouc: Votobia, 1999.; O Stanislavu Fejřarovi si můžeme přečíst také v knize KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy, Příběh českého pilota Stanislava Fejřara*, Naše vojsko, Praha 2007.

¹⁰² Jeho válečný deník vznikl v letech 1939 – 1942 během války. Publikován byl až po jeho smrti. Byl vydán jako Deník stíhače v Hradci Králové v roce 1970.

tedy asi 8000 metrů. Po překročení francouzského pobřeží nad Boulogne letíme dále až nad St. Omer, kde se vše točí doleva, zpátky ke Calais. Spodní letky jsou angažovány do boje s FW-190. My zajišťujeme proti překvapení z výšky. Již se vracíme, když náhle Standa otočí zpět do Francie, sledován svým číslem rotným Borkovcem. Volali jsme je zpátky, ale snad neslyšeli nebo neviděli nějakého nepřítele za námi a pustili se pomstít ztrátu Franty Fajtla. Ztratili jsme je z dohledu. Teprve po příchodu domů jsme zpozorovali, že Standa ani jeho číslo se nevrátili. Jsem přesvědčen, že svou kůži neprodali nijak lacino, ba určitě vím, že bude ještě tento deník po mně dopisovati a že jeho ztráta je jen dočasná.' Bohužel tento Mrázkův zápis ve Fejfarově deníku zůstal posledním, Stanislav už k němu nepřipojil ani slovo...“¹⁰³

Antonín Liška

Antonín Liška se narodil v roce 1911 v Hromnici u Plzně. V letech 1941-1943 byl pilotem 312. čs. stíhací perutě Royal Air Force. Pověstné je Liškovo sestřelení nad kanálem La Manche, který jako zázrakem přežil, když byl výbuchem vymrštěn z explodující stíhačky. Jako stíhací pilot RAF bojoval ve druhé světové válce v letecké bitvě o Anglii, kde byl těžce raněn. Po válce a návratu z Anglie byl diskriminován komunistickým režimem, propuštěn z armády a zařazen do výroby. Z jeho vzpomínek vycházel mimo jiné Zdeněk Svěrák při psaní scénáře k filmu Tmavomodrý svět. Bývalý pilot 312. stíhací perutě zemřel 3. prosince 1998.

104

Základem jeho knihy *Jak se plaší smrt*,¹⁰⁵ se staly zápisky autora o svých válečných prožitcích, které napsal při pobytu v nemocnici. Má několik kapitol. Jde o spisovné, srozumitelné a docela poutavé čtení. Jde o románové vyprávění o životě příslušníků československých stíhacích perutí ve Velké Británii za 2. světové války.

Autor přesvědčivě líčí vzdušné boje, všední život u bojové perutě. Prožitky a pocity jsou v autorově podání pravdivou a lyrickou zповědí. V prostých slovech i rozhovorech je ukryto dramatické napětí, dojmy. Hovoří jazykem letců. Popsaná atmosféra na letišti, před vzletem, po návratu z operačního letu nebo i v letounu odpovídá skutečnosti. Autor mnohdy používá jiných příjmení, avšak události, které osoby prožily, jsou pravdivé (např. Brighton = Douglas Bader, Drha = Alois Vašátko), byť ne v takové časové posloupnosti jak autor líčí.

¹⁰³ FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1980. s. 200–201.

¹⁰⁴ URL: < <http://www.radio.cz/cz/zpravy/47980> >.

¹⁰⁵ LIŠKA, Antonín. *Jak se plaší smrt*. 2. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987.

Filip Jánský

Vlastním jménem Richard Husman, se narodil 4. září 1922 v Praze v úřednické rodině. Od dětství se věnoval sportu a branné činnosti. V roce 1938 se jako člen pomocné vojenské služby aktivně zúčastnil jarní i podzimní mobilizace. Hned na začátku okupace zanechal studia na gymnáziu a zapojil se do odboje a v necelých 17ti letech pracoval pro československou výzvědnou službu, napřed v protektorátu, potom v Německu, odkud utekl přes Belgii do Francie. Po vypuknutí války ve Francii se mu podařilo uniknout do Velké Británie. Tady absolvoval výcvik u vojenského letectva a v letech 1940 -1943 létal jako palubní střelec na letadlech 311. československé bombardovací peruti, mimo jiné se zúčastnil náletu na Norimberk. V roce 1944 absolvoval kurz na námořního telegrafistu a nastoupil do spojeneckého loďstva. Ve válce byl dvakrát těžce zraněn. Roku 1946 byl propuštěn z armády. O dva roky později složil v Praze na gymnáziu maturitu. V 50. a 60. letech vykonával různá povolání, např. úředníka na ministerstvu dopravy, technického překladatele, plavčíka, atd. Zemřel 20. srpna 1987 v Praze.¹⁰⁶

Mezi jeho tvorbu patří *Hrušňová alej*. Je to příběh gymnazisty, který po okupaci utíká za hranice. Dále *Silvestrovská noc*, která je považována za "téměř detektivní román pro letecké fanoušky", vypráví o havárii na bratislavském letišti roku 1936. Kniha *Pevnost v poušti* je považována za román z prostředí cizinecké legie, hrdinou je český utečenec na konci 30. let. *Zkouška důvěry* je soubor leteckých povídek ze západní i východní fronty. Další známou knihou jsou *Nebeští jezdci*, která byla také zfilmována.

*„Vám, mlčenlivý bratři,
Vám, kterým osud všechno dal
A jen život vzal.
Vám, váleční letci!“¹⁰⁷*

Je to autobiografický román, který není jako ve většině případů retrospektivou válečných zážitků. Vtahuje čtenáře přímo do děje strhujícím způsobem. Zvolená forma přímé řeči dává čtenáři pocit, že je svědkem všeho, co se v knize právě děje, ba že je i mlčenlivým členem posádky bombardéru. Autor nehovoří o heroických výkonech v patosu. Obyčejně a lidsky popisuje, co se právě děje s ním, co se děje venku, a to ve chvílích, kdy všude číhá smrt. Dává nahlédnout ze zadní věže bombardéru na všechno, co je v tu chvíli důležité.

¹⁰⁶ URL: < <http://www.cesky-jazyk.cz/zivotopisy/filip-jansky.html> >.

¹⁰⁷ JÁNSKÝ, Filip. *Nebeští jezdci*. 2. vyd. Praha: Spirálu, 1965. Báseň je pojata jako věnování v úvodu knihy.

Sděluje své pocity, nevolnost, nehraje si na hrdinu, ale přiznává svůj strach ze smrti, přiznává svou odevzdanost osudu, která ho děsí, ale nepoleví. Dokáže servírovat povahové rysy jednotlivých členů posádky a lidí kolem tak, že se čtenář neseťká s bájnými reky, ale s lidmi, kteří našli kus odvahy bojovat. Na pozadí bojů dokáže autor vylíčit autentickou atmosféru, která na posádky bombardovacího letectva čekala každý den.

Vzpomínky nebeského jezdce je další kniha, která obsahuje autobiografické materiály a fotografie z pozůstalosti.

František Loucký

Poručík letectva, Flight Sergeant RAF, československý stíhací pilot, účastník ofenzívy nad okupovanou Evropou a Slovenského národního povstání. V zimě 1939/1940 uprchl přes Slovensko, Maďarsko (byl tam vězněn) a Balkán do Francie. Po její kapitulaci odplul do Anglie. Po přeškolení byl v září 1941 přidělen k 65. peruti, s níž se zúčastnil akcí nad okupovanou Evropou. V červnu 1942 byl přeložen k 312. peruti, ale setrval tam pouze do následujícího měsíce. K jednotce se vrátil až v prosinci 1942. Přihlásil se jako dobrovolník do SSSR, kam odplul v únoru 1944. Stal se příslušníkem 1. čs. stíhacího pluku a bojoval s ním v SNP. Dne 21. září 1944 při návratu z bitevního útoku v prostoru Ružomberok byl těžce zraněn do nohy. Dotáhl svůj letoun domů a byl odvezen do nemocnice. Byl evakuován do SSSR, léčil se v Moskvě a v listopadu 1944 se vrátil k jednotce. Byl přidělen k 2. československému stíhacímu pluku a u něj setrval až do konce války. Zemřel v Praze roku 1988.¹⁰⁸

Jeho kniha *Mnozí nedoletěli*¹⁰⁹ je velmi ceněná pro svou dokumentační výpověď. V úvodu je jen několik slov k vlastní bojové cestě. Nezachází nijak do výrazných detailů, spíše zobecňuje a předkládá svůj obraz ta, aby ukázal, jak je podobný všem těm, kteří ho s ním sdíleli. Jedná se o dokument, v němž je vyčerpávajícím způsobem seřazen seznam všech letců, padlých za druhé světové války, včetně fotografií a krátkých medailonů. Nechybí ani nákresy a fotografie válečných hřbitovů, pomníků, tabulky přesunů jednotlivých perutí, seznamy těch, kdo se dostali do německého zajetí... V 33. ročníku soutěže ČSPB v kategorii dokumentačních prací získala kniha druhou cenu.

Vilém Bufka

Vilém Bufka se narodil 11. 8.1945. Před vstupem do armády v roce 1935 absolvoval tříletou živnostenskou průmyslovku a dvouletou vojenskou. Pilotní školu absolvoval v Hradci

¹⁰⁸ SEHNAL, J., RAJLICH, J. *Stíhací pilot*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1991.s.151.

¹⁰⁹ LOUCKÝ, František. *Mnozí nedoletěli*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1989.

Králové a v Piešťanech. V průběhu zostřující se mezinárodní situace sloužil u 82. těžké bombardovací letky. Po okupaci Československa zamířil do Polska. Podepsal závazek do cizinecké legie a na lodi Chrobry zamířil spolu s dalšími utečenci, budoucími spolubojovníky do Francie. Jako jeden z mála bombardovacích pilotů se ve Francii zúčastnil bojů s Němci v rámci Group de Bombardement GNI / 23. Z Francie se mu podařilo prchnout na malém dopravním stroji, s nímž přeletěl Středozemní moře do severní Afriky.

Poté, co se dostal do Velké Británie, stal se jedním ze zakládajících členů 311. československé bombardovací perutě. Své operační lety zahájil 16. 12.1940. Při svém pátém letu startoval jako první pilot. Při náletu na Brémy 22. 6.1941 byl sestřelen. Byl jediný, kdo z šestičlenné posádky přežil. Seskočil padákem, i když několika drobnými zraněními. Osud mu připravil nejednu trpkou chvíli plnou nejistot. Jako občan protektorátu nebyl považován za válečného zajatce, ale za velezrádce, a tím mu hrozil trest smrti, ostatně jako každému Čechoslováku. V roce 1944 se spolu s dalšími 20 Čechoslováky ocitl doma, ale na gestapu, kde všem bylo sděleno obvinění s tím, že je čeká líčení u válečného soudu v Torgau a smrt provazem. Zachránilo je prohlášení Angličanů, že zajatci mají britské občanství. Až hrůzně působí historka, kterou chtěl Vilém Bufka získat čas a zabránit tak deportaci.¹¹⁰ Po zásahu Mezinárodního červeného kříže byl s ostatními převezen do proslulého zajateckého tábora na hradě Colditz, s krycím názvem Oflag IV/C. Dne 16. dubna 1945 byl tento tábor osvobozen americkou armádou.

Do osvobozeného Československa se vrátil 16. srpna 1945. Za válečnou činnost obdržel několik našich i spojeneckých vyznamenání. V obnoveném Československu nastoupil v Olomouci do školy pro učitele létání. Poté nastoupil nejprve na letecké učiliště a poté na Leteckou vojenskou akademii v Hradci Králové jako učitel létání. Válečné útrapy a zranění se začaly projevovat na jeho zdravotním stavu. V dubnu roku 1947 byl přiřazen k Hlavnímu inspektorátu branné výchovy MNO, kde přezkušoval letecké záložníky.

I přes kladný kádrový posudek, který mu po únoru roku 1948 napsal pplk. letectva Okrouhlický, ho čekal podobný osud jako ostatní západní vojáky. 1. května 1949 byl dán na dovolenou s čekáním a 1. listopadu převelen do výslužby. Umírá 20. 11.1967.¹¹¹

Ve své vzpomínkové knize *Bombardér T2990 se odmlčel*,¹¹² používá stejný motiv jako ve své další knize, kterou napsal společně s Karlem Dostálem. Kurzívou jsou naznačena

¹¹⁰ Skotský lékař mu břitvou na holení bez umrtvení vyoperoval zdravé slepé střevo.

¹¹¹ URL: < <http://www.wikipedia.org> >.

¹¹² BUFKA, Vilém. *Bombardér T-2990 se odmlčel*. 1966.

současná dění, normálním písmem jsou vzpomínky. V tomto případě si o tom, co bylo, vypráví ve fiktivním rozhovoru Vilém Bufka s otcem.

Zdeněk Bidlo

Bidlo napsal knihu *Pravděpodobně zabit*. Ta má 4 části: Den, Noc, Svítání, Hodiny dlouhého času. Je dobrodružný, psychologicky laděný příběh o našem letci, který byl za 2. světové války sestřelen nacisty, když se vracel na svou základnu do Velké Británie. Byl vyloven z moře francouzskými rybáři, kteří jej dopravují na břeh. Prožívají přitom duševní krizi, protože bojují sami se sebou, rozhodují se mezi tím, zda mají letce ukrýt a riskovat tím prozrazení odbojové činnosti nebo jej vydat nacistům a zachovat si tím síly pro rozhodující boj za osvobození své země. Autor výborně vylíčil i poměry v okupované Francii, chování nacistických vojáků a jejich vzájemné vztahy s obyvatelstvem, hrdinným i spolupracujícím. Tento román byl myšlen autorem jako první část trilogie.

*„Viděl člun a slyšel motor. Potom ho jedna vlna předala prohlubni, do které spadl v rytmu, na který si už zvykl a věděl, že se opět za chvíli ocitne na vrcholu příští vlny. Opět ten člun uviděl. Spatřil, jak se kdosi z lodě dívá k němu. Bublání motoru se přibližovalo. Pak byl člun už docela blízko, obyčejný rybářský člun a přes jeho okraj na něho hleděli dva zarostlí chlapi. Pluli k němu.“*¹¹³

„ ‘Musíme do přístavu, domů, pane,’ řekl. ‘Musíme se vrátit.’

Letec mlčel.

‘Poslali nás hledat, vědí, kde asi jsme, čekají na nás.’

Antoine na něho pohlédl a očima se zeptal, jestli má spustit motor.

‘Máme tam rodiny,’ řekl Michel, ‘nemůžeme vám jinak pomoci.’

A jako by četl v letcově obličejích a očích námitky nebo prosby, bránil se:

*‘Nemůžeme s vámi do Anglie, je to daleko. Pochopte, že se musíme vrátit, vy pane, nevíte, co jsou Němci.’*¹¹⁴

Volné pokračování románu *Pravděpodobně zabit* se jmenuje *Kruté nebe*. Autor chce obsáhnout vylíčení osudů některých československých letců za druhé světové války a provázet je ode dnů boje a zajetí až ke dnům jejich života v osvobozeném státě. Hrdina předchozí knihy, československý letec Tomáš – Tom, prožívá první dny v zajateckém táboře a seznamuje se zde se spojeneckými letci nejrůznějších národností. Všichni touží po jednom, po svobodě, a proto není divu, že se množí pokusy o útěk nebo alespoň příprava na něj.

¹¹³ BIDLO, Zdeněk. *Pravděpodobně zabit*. 1. vyd. Praha: Lidová demokracie, 1969. s. 78.

¹¹⁴ Tamtéž, s. 85.

Velmi plasticky jsou vylíčeny postavy nacistických strážců a vojáků, zaujme především osud kapitána Bechera. Tomovi se přece jen podaří uprchnout ze zajateckého tábora a se svým druhem, anglickým letcem Theko O'Brienem se dostanou do tehdejšího protektorátu, kde zažijí nejrůznější situace, seznámí se s dobrými i špatnými lidmi a poznají, co znamená válka pro tu druhou část národa – pro civilisty. Jejich útek sice neskončí plným zdarem, ale přece jen se dočkají osvobození sovětskými vojáky.

Celý příběh je napsán zajímavě s dostatečným množstvím dramatických míst, ale současně i s dokonalým prokreslením postav i jejich charakterů. Navíc i velmi živým jazykem.

*„ Zůstal s Tomem sám. Dávno už zřejmě odjel vlak kamsi k belgickým hranicím a jejich stál dosud u nástupiště. Bylo v něm plno lidí, plno těch, kterým ujely všechny noční vlaky, i dělníků, kteří jeli do práce, která je ten den čekala. Stáli zase mezi ostatními v chodbě u okna, ještě pořád byla noc, i když do svítání už nebylo daleko. Zdálo se, že všechno je v pořádku a další vlak je odveze ještě dále na jih. Nehýbal se však a nádražní rozhlas hlásil jenom odjezdy jiných. Probral se naráz z otupělosti a zaposlouchal se. Nebylo to běžné vyjmenovávání stanic a číslo nástupiště. Z tlampačů zaznělo několik souvislých vět, jejichž smysl vybičoval unavené nervy k nové činnosti. Vlaky a noc příliš uspávaly, ale noc končila a nádražní rozhlas najednou svolával příslušníky železniční policie na strážnici. Jejich vlak stál a nehýbal se. Němci si mohou dát na čas a pečlivě zkontrolovat všechny cestující a jejich doklady. Nocí už drnčí telefony a vyhlašují poplach.“*¹¹⁵

Alois Šiška

Narodil se 15. května 1914 v obci Lutopecny na Kroměřížsku, kde se také vyučil strojním zámečníkem. S létáním začal jako sportovní pilot a teprve později se rozhodl pro dráhu vojenského pilota. Po německé okupaci se pokusil o úlet, ale nakonec jeho cesta vedla přes Maďarsko a Jugoslávii do Francie, po jejím pádu pak do Velké Británie. Operačním pilotem 311. československé bombardovací perutě se stal 7. srpna 1941 a do 28. prosince 1941, kdy byl jeho letoun nucen nouzově přistát v Severním moři, vykonal celkem 16 operačních letů. Po pěti dnech na záchranném člunu v mrazivém počasí byli naživu jen tři letci z šestičlenné osádky, kteří po dosažení holandského pobřeží upadli do zajetí. Jeho valnou část strávil díky těžkým omrzlinám převážně v zajateckých lazaretech. Jeho osudy po návratu do osvobozené vlasti se po roce 1948 shodují s naprostou většinou zbývajících letců RAF - propuštění z armády, několikanásobné zatčení, pronásledování StB a nucené

¹¹⁵ BIDLO, Zdeněk. *Kruté nebe*. 1. vyd. Praha: Lidová demokracie, 1970. s. 83.

vystěhování z Prahy. Přes veškeré útlaky zůstal v Československu, po pádu komunistického režimu v roce 1989 byl rehabilitován a v roce 1995 povýšen do hodnosti generálmajora.¹¹⁶

Své strastiplné osudy popsal v knize *KX-B neodpovídá*,¹¹⁷ která se v roce 2000 dočkala 3. úplného vydání, které bylo oproti těm předchozím doplněno i o poválečné období. Vzpomínková kniha Aloise Šišky vypráví o válečných osudech. Svou životní reportáž začíná událostmi vedoucími k mobilizaci v roce 1938. V dalších kapitolách se věnuje líčení válečných osudů. Nejpůsobivější pasáže celé knihy jsou ty, ve kterých čtenářům bez patosu předkládá šestidenní boj o život posádky bombardéru v nafukovacím člunu dinghy. Poté následuje nervy drásající kalvárie po nemocnicích a zároveň nacistických zajateckých táborech a věznicích, kde si jako Čechoslovák nemůže být jistý životem ani den. Závěr knihy je věnován konci války a smutnému osudu jeho přítele Františka Truhláře, který válku přežil po několika zraněních zohaven. Po jedné nepříjemné příhodě, kdy se nad jeho podobou rozplakalo dítě, se začal stranit lidí. Vše vyústilo v podivnou leteckou nehodu zkušeného pilota.

3. 4 Literatura po roce 1989:

Touha splatit letcům letitý dluh, a také hlad čtenářů po tom, co bylo dříve omezoáno a zakazováno – to byly hlavní příčiny boomu ve vydávání memoárových knih letců po tzv. sametové revoluci v roce 1989. Bohužel, kvantita mnohdy předčila kvalitu, hlavně v počátcích, kdy si editoři vzpomínek s přípravou nedali mnoho práce a v knihách se tak vyskytovalo velké množství pravopisných chyb a pokulhávala i typografická úprava. Po roce 2000 až do současnosti došlo k určitému vystřízlivění. Opět příklad Františka Fajtla. Ještě za svého života usiloval o znovuvydání *Vzpomínek na padlé kamarády*. I přes celou řadu slibů se ho nedočkal. Je otázka, zda se ho dočká aspoň paní Fajtlová. Tato kniha by si jistě vydání zasloužila. Po roce 1990 jsou opět vydány knihy jako *Sestřelen* a *Vzpomínka na padlé kamarády*, která mohla vyjít bez zásahů cenzorů.

František Fajtl dostává tak nový impuls k psaní a vrhá se do něho naplno. Jakoby se snažil dohnat ztracený čas, kdy publikovat nemohl. Vychází knížka *Létal jsem s třistatřináctkou*,¹¹⁸ která mapuje osudy a boje 313. československé stíhací perutě.

Opět se na knižních pultech objevují *Boje a návraty*, upravené a s novým názvem *Pouta nebes*.¹¹⁹ Vychází kniha *Generál nebe*,¹²⁰ která je zpracováním pamětí Františka

¹¹⁶ URL: < <http://www.vztlak.cz/il1/army/siskaumr030922.html> >.

¹¹⁷ ŠIŠKA, Alois. *KX-B neodpovídá*. Praha: Magnet, 1966.

¹¹⁸ FAJTL, František. *Létal jsem s Třistatřináctkou*. 1. vyd. Praha: Naše Vojsko, 1991.

Peřiny. Generál nebe je často používaná přezdívka pro Františka Peřinu, o kterém málokdo ví, jak vznikla. František Fajtl se s Peřinovými znal už před válkou. Po válce volil F. Peřina emigraci z Československa. V roce 1990 se opět Peřina s Fajtlem sešli, a to v Londýně u příležitosti velkého setkání bývalých příslušníků RAF. Tam se dověděl jak pestrý a zajímavý život František Peřina prožil. Dlouho to F. Fajtlovi vrtalo hlavou, až se rozhodl F. Peřinu oslovit. Ten souhlasil, a začala tak vnikat kniha a o jeho životě. Dlouho přemýšlel nad názvem, až ho napadlo pojmenovat knihu Generál nebe. Všem se název líbil a byl odsouhlasen. Zajímavostí bylo, že byl tehdy František Peřina ještě plukovník. Manželka F. Peřiny reagovala slovy: „*Tak Franto, jsi první, kdo Frantu povýšil na generála.*“ V době vzniku žili Peřinovi v USA. Jednotlivé záznamy těch životních osudů, které si přáli v knize mít, putovaly přes oceán do Prahy. Ty František Fajtl vždy zpracoval a svou verzi poslal do USA Peřinovi k posouzení. Kniha vyšla poprvé v roce 1992 v měkké vazbě. Naposledy jako dotisk vyšla v roce 2006 k 95. narozeninám Františka Peřiny, druhého upraveného vydání z roku 2002.

Knihou *Hrdina století* vyjádřil úctu legendárnímu Douglasovi Baderovi a publikací *Velel jsem stíhačům*¹²¹ svému celoživotnímu druhovi Karlovi Mrázkovi. Toto je biografie generála Františka Mrázka, nerozlučného Fajtlova přítele. Jak to dokazuje bohatá fotogalerie knihy, kde není snímku, kde by Fajtl nebyl.

Když psal memoáry za své přátele, dělal to vždy nezištně. Zpracováním a vydáním knihy *Osud byl mým přítelem* pomohl vdově Miroslava Vilda. Honoráře poskytl rodinám, stejně jako v případě dělostřelce Richarda Zdráhalý. Kniha *Válčil jsem v poušti* vznikla tehdy, kdy ho paní Zdráhalová umluvila, aby jeho vzpomínky sepsal, i když nebyl letec.

Do češtiny přeložil i knihu Huberta Griffitha *Britští letci v Sovětském svazu* a Manuela van Eycka *Zemřeli jsme pro Anglii*. Navíc jen pouhý soupis jeho příspěvků do celé řady odborných periodik by vydal na několik stránek.

Poslední knihou z autorova pera, ale podle manželky Hany ta nejhezčí, je titul *Z Donína do oblak*.¹²² Je to i zásluhou nakladatele, který bohužel tragicky nedávno zemřel. S knihou si dal práci a skutečně si s ní vyhrál. Ačkoli je to kniha poslední, Fajtl se v ní věnuje hlavně dětství. Výborný nápad uplatnil redaktor po grafické stránce. Jak František roste a přibývá mu let, postupně se zmenšuje použité písmo, protože čím je čtenář větší, tím umí lépe číst a nepotřebuje tak velká písmenka. Práce je laskavou vzpomínkou na mnohdy neradostné

¹¹⁹ FAJTL, František. *Pouta nebes*. 1. upravené vyd. Praha: Ostrov, 2000.

¹²⁰ FAJTL, František. *Generál nebe (podle vzpomínek Františka Peřiny)*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1992.

¹²¹ FAJTL, František. *Velel jsem stíhačům*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 1997.

¹²² FAJTL, František. *Z Donína do oblak*. Městská knihovna Louny, 2001.

dětství, když jeho otec sloužil v legiích a maminka zůstala sama. Je také o tom, jaký byl úplně obyčejný kluk. Tím

obyčejným klukem zůstal do konce života. Skromným a nad nikoho se nevyvyšujícím, i když by si to mohl se svými nespornými zásluhami dovolit. Jeho poslední kniha hovoří tedy o prvních věcech Františka, v níž se vrací úplně k počátkům, do svého dětství. Nejpůsobivější jsou pasáže, ve kterých líčí příhody klubu „Chlupatá putynka“, kterou vedl chlapec s přezdívkou Velký Orel. Ten nutil chlapce krást. František dostal jméno Lví tlapa také svůj první úkol. Ukrást u kováře magnet. František myslel, že kovář na místě není, ale byl tam a popálil Františkovi ruku. Velký Orel byl prý i na vojně a tam se zastřelil.

V knize je poznat také Františkova touha po vědění. Záliba v četbě byla patrná. Jeho nejoblíbenější knihou byl Jan Cimbura a pan Wolodyjowski ...Žel tatínek ho od knih odháněl, a byl radši, když pracoval na poli.

Vzpomínky navazují do prvního setkání se svou budoucí manželkou, paní Hanou, tehdy dcerou učitele měšťanky. „*Paní učitelová, něco Vám tu křičí*“, to byla první zmínka. V dalších kapitolách se obrací ke svému studiu na obchodní škole v Lounech, kde získal výbornou jazykovou průpravu, kterou jako válečný pilot v letech války plně využil. Když František Fajtl vzpomíná na svá působení v Teplicích, nejsou bez zajímavosti fakta o chování sudetských Němců. Zvláště v současné době a pro budoucnost jsou důležitá svědectví o tom, jak se chovali při průvodech k 28. říjnu, oslavách státního svátku. Vzpomíná také na fotbalové zápasy, zejména Sparty a Slavie s FK Teplicemi, kdy mnohdy létaly kameny. František tehdy půjčil deštník obránci Slavie Ženíškovi. Přichází maturita v roce 1932 a následuje životní cesta vedoucí ke kariéře vojáka z povolání. Ve stejném roce prochází odvodem a je na to patřičně hrdý, že byl odvodní komisí uznán schopným vojenské služby. Za působení v Bardejově pomáhal při požáru. Ze vzpomínek na akademii v Hranicích na Moravě je zajímavá o pozdějším gen. Ludvíku Svobodovi. Ten učil maďarštinu a u zkoušek byl pro svou mírnost oblíben. Nezřídka se stávalo, že ho chlapci přemluvili k vyprávění zážitků z války a z legií. Tyto vzpomínky končí slavnostním vyřazením v Prostějově.

Kromě své nepřehlédnutelné činnosti aktivního válečného pilota se tak zařadil i mezi respektované spisovatele a publicisty.

František Peřina

Startoval v Curychu v disciplíně „Závod ve stoupaní do 3000 metrů a sestup“, kde dosáhl času 2 minuty, 35,8 sekundy a obsadil tak 3. místo za dvěma Němci a v Okružním orientačním závodě, kde časem 64 minut a 53,8 sekundy, obsadil 4. místo.¹²³

Kapitán letectva, Squadron Leader RAF, československý stíhací pilot, účastník bitvy o Francii, bitvy o Británii a spojenecké ofenzívy nad okupovanou Evropou. Po svém útěku do Polska v létě 1939 odplul do Francie a přeškoloval se tam na letecké základně Chartres. V prosinci 1939 byl jako jeden z prvních československých letců přidělen na frontu. Bojoval u Groupe de Chase I/5 na stíhačkách Curtiss Hawk 75. Během francouzské kampaně sestřelil celkem jedenáct nepřátelských letounů. Po kapitulaci Francie přeletěl do severní Afriky a odtud odplul via Gibraltar do Anglie. Tam byl v září 1940 přidělen k 312. peruti. Účastnil se s ní bitvy o Británii a v následujících letech ofenzívy nad Evropou. V prosinci 1942 po absolvování operačního turnusu odešel na odpočinek. Pracoval pak v pozemních funkcích a později jako úředník IČL, kde setrval až do konce války.¹²⁴

Karel Mrázek

Major letectva, Group Captain RAF Čs. stíhací pilot, účastník bitvy o Francie a o Británii a ofenzívy nad okupovanou Evropou. Po svém útěku do Polska v květnu 1939 odplul do Francie a následně do severní Afriky, kde byl zařazen do cizinecké legie.

Po vypuknutí války byl přijat k letectvu, přeškoloval se v Tunisu, v Blidě a La Senii, kde pak působil jako instruktor. V červnu 1940 byl přidělen na francouzskou frontu ke Groupe de Reconnaissance 4/108, ale krátce poté, co Francie kapitulovala, odletěl na LeO 451 zpět do severní Afriky. Přes Gibraltar odplul do Anglie. Tam byl v srpnu 1940 přidělen k 310. peruti, ale ještě též měsíc odešel na přeškolení. Po jeho absolvování nastoupil v září ke 43. a pak ke 46. peruti. S nimi se zúčastnil bitvy o Británii. V květnu 1941 byl přeložen k 257. peruti, ale ještě koncem měsíce přešel k 313. peruti, kde se stal velitelem letky A. S ní absolvoval velký počet výpadů nad okupovanou Evropou. Po smrti velitele čs. stíhacího wingu A. Vašátka přebral v červnu 1942 jeho funkci a útvar vodil do akcí až do března 1943. Pak se stal velitelem základny v Churchstantonu a zakrátko odešel do britské letecké válečné školy. Byl prvním Čechoslovákem a vůbec prvním cizincem, který ji absolvoval. Pak působil

¹²³ FAJTL, František. *Generál nebe (podle vzpomínek Františka Peřiny)*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1992. s. 58.

¹²⁴ SEHNAL, J., RAJLICH, J. *Stíhací pilot*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1991. s. 156.

v různých vysokých štábních funkcích velitelství stíhacího letectva až do konce války. Do vlasti se vrátil v květnu 1945.¹²⁵

Karel Batelka

Karel Batelka se narodil 20. srpna 1919 ve Vysokých Popovicích na Rosicku. V červenci 1939 uprchl přes hranice s přítelem do Polska, kde se oba chtěli stát členy československé zahraniční jednotky. Odtud Batelka pokračoval do Francie, kde byl po výcviku v Alžíru u pěšího pluku. Od října 1941 se stal příslušníkem 311. perutě v britském Wretham Hall, byl palubním střelcem. Až do náletu na německé Brémy, kdy byl 17. ledna 1942 letoun jeho posádky sestřelen. Upadl do zajetí a zbytek války strávil v internaci a koncentračních táborech. Po válce Karel Batelka krátce působil u letectva v Havlíčkově Brodě, po nástupu komunistů byl však držitel řady československých i britských vyznamenání z armády propuštěn. Rehabilitován byl po roce 1989, kdy mu byla také vrácena hodnost.¹²⁶

Do této kategorie patří jeho kniha ***Z bombardéru za mříže***. Je jedním z těch příkladů, kdy není kvalita moc valná. Ponechávám stranou, že nejde ani tak o knihu, jako o vytištěný strojopis, který spíše připomíná samizdat. Je to výtisk, který má skromné nároky co se týče vnější úpravy. To by nijak nevadilo, kdyby text neobsahoval celou řadu zbytečných pravopisných chyb. Je příkladem pionýrských dob této literatury, kdy vydavatelé chtěli i za tuto cenu naplnit mezeru na trhu, který podobné tituly žádal.

Např. v citaci zpívané písně na str. 4.:

*„ Tam v dáli za mořem spatřil jsem svět,
V chaloupce doškové, zvadlé tíhou let.
A tam nás matička ušila znát,
Aby svou rodnou zem každý měl rád...“*

Chyb se vyskytuje mnoho, chybí písmena, nebo naopak přebývají, cizojazyčné výrazy jsou napsány špatně a další různé chyby, na které je možné narazit. Těžko dnes říci, kdo je viníkem. Jelikož mám s přebíráním rukopisů od pamětníků zkušenosti, v některých se často vyskytují chyby. To je fakt, který jim musíme odpustit, ten text není diktát či slohová práce.

¹²⁵ Tamtéž, s. 154.

¹²⁶ Mladá fronta DNES – českomoravská vrchovina, 22. června 2006

Je ale na redakci, která s příslušným textem pracuje, aby případné chyby odstranila, a pamětníka tak nevystavovala dehostenaci.

Pokud jde o obsah tohoto díla, je zhruba vylíčen v předmluvě Arnošta Mouchy: „*Není to románové povídání, ale 'obyčejné vyprávění'*.“

Vstupní pasáž do knihy je dramatická. Karel Batelka v ní líčí v přítomném čase přechod za hranice ČSR do Polska. Po ní se vrací zpět a vypráví svůj příběh od začátku, vzpomíná na dětství, rodiče, školu, začátek okupace, práci ve zbrojovce, počátky odbojové činnosti až po útek za hranice. Od této chvíle věnuje jednotlivým etapám života v odboji vždy jednu kapitolu, tak, kde mezník sám vidí.

Kapitoly mají stručné názvy: Francie, Alžír, Opět Francie atd. Ve svém líčení se málokdy uchyluje k emocím, vše popisuje jednoduše, jen občas zabrousí do nějakých detailů, na které si jakoby ještě vzpomíná.

Ladislav Sitenský

Narodil se 7. srpna 1919 v Praze. Dá se říct, že se už odmala pohyboval v uměleckých kruzích, když na obecnou školu chodil do jedné třídy společně s pozdějším významným hercem Radovanem Lukavským. Na reálném gymnáziu, kde začal studovat v roce 1930, hrával v divadelních představeních společně s hercem Václavem Voskou, který chodil o třídu výš.

V roce 1933 dostal od otce první fotoaparát, který znamenal osudovou lásku Ladislava Sitenského. Od té doby začíná postupně publikovat v časopisech. Např. v Ozvěnách, což byl obrazový týdeník Národní Politiky, nebo v časopise Ahoj na neděli, jehož vydavatelem byl Melantrich. V roce 1938 Sitenský maturuje. Jeho fotoaparátu neuniká všesokolský slet a počiná svá studia architektury na ČVUT. 1. března 1939 pořádá svou první výstavu v Dejvicích, která je však ukončena s příchodem nacistických vojsk do zbytků republiky 15. března 1939.

Z protektorátu se dostává díky tomu, že mimo přednášek na ČVUT navštěvuje i francouzský institut Ernsta Denise. K dispozici bylo 5 stipendijních míst ve Francii. L. Sitenskému se podaří až po překonání mnoha obtíží. Byl dokonce zatčen gestapem, ale naštěstí byl záhy propuštěn. 15. srpna 1939 sedí v Expresu mířícím na Paříž. Po vyhlášení mobilizace ve Francii se hlásí do armády. Listopadový povolávací rozkaz jej přivádí do městečka Agde. Byl zařazen k velitelské rotě. V červnu roku 1940 je zařazen k letectvu. Po pádu Francie se na jedné z lodí dostává do Velké Británie, kam poprvé vstoupí v přístavu Liverpool. Jeho další cesta směřuje na základnu RAF do Duxfordu, kde má na starosti

fotokulometry na letadlech. V roce 1941 byl L. Sitenský přidělen mezi 4 příslušníky, kteří měli odletět na Bahamy do pilotní školy. Sitenského ale vyreklamoval generál Karel Janoušek a ponechal si ho pro fotografickou službu. V roce 1942 přešel L. Sitenský na Inspektorát československého letectva, kde měl na starosti archiv a navštěvuje jednotlivé perutě za účelem fotodokumentace.

Po osvobození Československa se vrátil do vlasti, kde nastoupil na generální štáb armády do fotooddělení. Později demobilizuje a začíná se fotografování věnovat profesionálně. Své práce uplatňuje různě, Uveřejňuje své snímky v leteckých časopisech, fotografuje různé propagační fotografie.¹²⁷

První pokus o publikování začal nezdarem. Náklad knihy s jednoduchým názvem – *312. perut'*, je stejně jednoduše zlikvidován, protože vychází v době vítězného února. Zachráněno je jen několik výtisků. Bohužel, do rukou se mi nedostal. Knihy, které L. Sitenskému vycházejí, se válečné tematice nevěnují. Hlavním tématem je krajina. Např. *Na řeku o vodácích*, nebo *Praha stověžatá*. Za zmínku stojí první barevná publikace s názvem *Krajinou domova*. Po roce 1990 mohly vyjít konečně publikace s válečnou tematikou. V Našem vojsku vyšla publikace *Z válečného deníku*. V roce 1997 vyšla kniha o válečném letci Ivo Tondrovi. Tím výčet knih L. Sitenského nekončí, ale další se již válečným událostem nevěnují. I přes svou účast v národně osvobozenéckém boji je Ladislav Sitenský v povědomí veřejnosti zapsán hlavně jako významný český fotograf. To dokazuje i loňské předávání státních vyznamenání na den státního svátku 28. října. Ač válečný veterán, seděl v lavici mezi umělci a obdržel z rukou prezidenta Václava Klause medaili Za zásluhy. Přesto si myslím, že z jeho tvorby je nejceněnější právě fotografická dokumentace mapující život našich vojáků na západní frontě.

Imrich Gablech

„*Hallo, airfield-control, go ahead!*“¹²⁸ Tak zní název knihy z pera Imricha Gablecha, s podtitulem *Spomienky vojnového pilota*. Tento podtitul je příslibem pro každého čtenáře, který má v oblibě libozvučnost slovenského jazyka. V něm je totiž kniha napsána, a není to náhoda. Imrich Gablech¹²⁹ se narodil 4. listopadu 1915 v obci Hrachoviště. Když skončil studium na gymnáziu v Novom Meste nad Váhom, přihlásil se do akce 1000 nových pilotů republiky a absolvoval letecký výcvik. 1. října 1936 nastoupil základní vojenskou službu

¹²⁷ SITENSKÝ, Ladislav. *Praha mého mládí*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1989.

¹²⁸ GABLECH, Imrich. „*Hallo, airfield-control, go ahead!*“ *Spomienky vojnového pilota*. 1. vyd. Slovakia: Magnet press, 2005.

¹²⁹ U Imricha Gablecha jsem byl na osobní návštěvě dne 14. března 2008.

v Piešťanech. Odmítal sloužit Němcům a spolu se sedmi dalšími piloty se mu 7. července 1939 podařilo uletět do Polska. Tímto dnem začíná jeho strastiplná válečná cesta, jíž je věnována většina obsahu knihy.

Své vzpomínky napsal Imrich Gablech již v letech 1986 – 87, ale vyšly až v roce 2005. Na otázku, proč vyšly až po tak dlouhé době, odpovídá již v úvodu. Tehdy jeho vzpomínky byly určeny pro literární soutěž Ústředního výboru Československého svazu protifašistických bojovníků. Nemohl si dovolit napsat naplno vše, co prožil jako zajatec sovětských internačních táborů. V první z osmi kapitol se věnuje jak jinak – dětství a vyrůstání v chudé obci Hrachoviště. Až poeticky zní příhody o nesčetných klukovinách, které malý Imrich spolu s kamarády páchal, i o řešení budoucího povolání.

„Zmírnil som sa o gymnáziu, a tak treba povedať aj to, že moja cesta za vzdelaním nebola v takej početnej rodine vobec jednoduchá. Všetko vyzýrало tak, že zostanem doma, a až neskôr sa uvidí, čo a jako. Napriek tomu, že z mojho ministrovania i z výsledkov v škole vyplývalo, že by som mohol sít študovať za kňaza. Starenky a tetušky, ale i mužská časť našej famílie, všetci by na to boli určite pyšní. Kňaz v rodine, to už Mirčo znamenalo! Čo tajiť, aj mne sa vtedy to povolanie pozdávalo, no problém bol v inom. Otec nemal dosť paňazí. Márne bolo moje prosíkanie, zbytočné boli vyhrážky, že utečiem z domu. Otec mi nemohol pomôcť ani v prípade, keby som hneď od prvého ročníka išiel na cirkevné gymnázium. Nepomohli ani slová pána Farada, ani dohovárание pána učiteľa.“¹³⁰

V ďalších kapitolách se již Gablech věnuje vstupu do řad letectva, vše záviselo na otci, který mu nechtěl dlouho létání dovolit a podepsat revers. Vše se povedlo a k letectví se Imrich dostal, jenže to už se nad Evropou stahovaly mraky fašismu.

„Mnichovský diktát nás sice prekvapil, avšak nezlomil. Naopak! K vlastenectvu sa pridala hnev a túžba bojovať za stráženu časť územia a za ohroznú národnú slobodu. Vojaci začali v skupinách i jednotlivito premýšľať, čo robiť. Ak Mirčo majú urobiť, potom ako?... Už niekedy po 15.marci, po definitívnom rozbití republiky, sme sa, Kuprák, Čatloš a Káňa dohodli, že najlepšie by bolo vystihnúť vhodnú chvíľu a odletieť na divoch či štyroch strojích do Polska. Vtedy sme práve slúžili v pozorovacej letke v Žiline a, bohužiaľ, príležitosť na úlet sa nám vobec nenaskytila. Pri našom hangári stávali vojaci wehrmachtu dvojčlennú hliadku, a tak akýkoľvek pokus o odlet bol už vopred spojený s veľkým rizikom.“¹³¹

Útěk do Polska se nakonec několika letcům podařil. V následující kapitole se Gablech věnuje dramatickým událostem po napadení Polska nacisty. Popisuje svoje zkušenosti z bojů,

¹³⁰ Tamtéž, s. 12–13.

¹³¹ Tamtéž, s. 18.

kdy byla polská armáda v mnoha ohledech v nevýhodném postavení, hlavně pokud šlo o techniku, ale také o neustálých přesunech, jak fronta postupovala.

„Na novom letisku sme sa ani neohriali a už bolo treba letieť na ďalšie. Nikdy totiž netrvalo dlho, kým si nás piloti nemeckej Luftwaffe našli, respektive kým vypátrali naše stroje. Človek mal dojem, že územie Poľska je prešpikované špiónmi a tí veľmi pohotovo podávajú informácie zo svojho rajónu. Nech už to bol akokoľvek, pravdou ostáva, že sme striedali jedno lietisko za druhým. Vo všeobecnosti však bola situácia o postupe nepriateľa neprehľadná. Nebolo oficiálnych správ ani informácií a hitlerovci si z Poľska urobili strelnicu. Nemecké letectvo, a to som videl na vlastné oči, strieľalo i po ženách, ktoré robili na poli, ba strieľalo i po deťoch, ktoré pásli kozy či krdle husí na lúkách. Iné ciele, podotýkam taktiež civilné, bombardovalo. Bolo to kruté a my sme tomu nemohli zabrániť. Naše lietadlá nemali potrebnú výzbroj...“¹³²

Po nešťastné polské válce se Imrich Gablech spolu s dalšími piloty dostali do zajetí Rudé armády. Jeho přátelé byli propuštěni a později se dostali na západ či k armádě Ludvíka Svobody, Gablech ale při výslechu uvedl slovenskou národnost, a to znamenalo, že putoval do internačního tábora. Prošel si strastiplnou cestu, kdy musel těžce pracovat ve velkých mrazech, ze všech těch otřesných podmínek ztratil i zrak. Tyto kapitoly jsou vzácným svědectvím o poměrech, které v těchto táborech vládly. Z tábora ho vysvobodila až dohoda polské exilové vlády se sovětským svazem a formování československé zahraniční armády. Dostal se do Velké Británie. Byl zařazen do leteckého personálu, ale dva roky sovětských táborů se na něm zdravotně podepsaly. Vážil jen 45 kg a přidaly se i další potíže. Stalo se mu i to, že v letounu přišel o vědomí. Dlouho se rozhodovalo, zda znovu usedne do kabiny letadla, ale zdravotní problémy mu to už nedovolily. Přesto se Imrich Gablech nevzdal a dokázal, že může být užitečný. Začal sloužit, tak jak je to napsáno v názvu knihy, jako „Airfield controll“, letištní kontrola, což byla služba velice náročná a odpovědná. Při dramatických přistáních letadel, vracejících se z operačních letů, šlo mnohdy o lidské životy, a ty Imrich Gablech pomáhal zachraňovat.

Nejšťastnějším dnem byl konec války. 25. srpna 1945 přistál s leteckou posádkou na letounu Liberator na ruzyňském letišti. Konečně doma. Tady vzpomínky Imricha Gablecha končí. Kniha je doplněna celou řadou fotografií a fotokopii dokumentů. Vzpomínky jsou velmi poutavě napsány a měl by si je přečíst každý, kdo se chce něco dovědět o části historie

¹³² Tamtéž, s. 23–24.

II. světové války z pohledu jednoho z těch, kteří ji svou obětí i nasazením skutečně prožili a tvořili.

Jiří Hartman

Kapitán letectva, Squadron Leader RAF, československý stíhací pilot, účastník ofenzívy nad okupovanou Evropou a invaze. Po svém útěku do Polska v létě 1939 odplul do Francie a po její kapitulaci odletěl na Hudsonu do Anglie. V srpnu 1940 byl přidělen k 310. peruti, ale setrval v ní pouze do září. Do bojů zasáhl teprve v srpnu 1941, kdy byl přidělen k 312. peruti. V říjnu 1941 byl odvelen k 607. peruti a tentýž měsíc přešel ke 111. peruti. U ní bojoval při akcích nad Evropou do června 1942. Pak přešel k 310. peruti a v únoru 1943 se stal velitelem její letky B. V červnu odešel na odpočinek a v říjnu téhož roku se k jednotce vrátil, aby se ujal velení nad letkou A. Zúčastnil se dalších akcí nad kontinentem a invaze do Francie. V září 1944 byl jmenován do funkce velitele 310. perutě a vodil ji do akcí až do konce války. Žije v Anglii.¹³³

Jeho dílo *Letec je* románovým autobiografickým vyprávěním od dob dětství, přes život ve válce od všedních dnů a bojových operací až po návrat domů. Kniha je opatřena přílohou s fotografiemi, zachycujícími válečný život.

Miroslav A. Liškutín

Autor, jeden ze dvou žijících v průběhu psaní mé práce, ale v Anglii. Kontaktoval jsem jej dopisem¹³⁴ a velice ochotně mi odpověděl (viz příloha). Jeho styl se vytříbil při jeho psaní do časopisu RAF AIR CLUES. Styl psaní je jeho vlastní ovlivněn kurzy administrativy a stylistiky.

Jeho první kniha vzpomínek s názvem *Challenge in the Air* vyšla v angličtině v Londýně roku 1987.

Až nad oblaků lem,¹³⁵ to je název autobiografického románu, českou prvotinu M. A. Liškutína. Stylizuje se do role vypravěče, který líčí životní osudy letce Miry Hanáka, který je ve skutečnosti sám autor. Zajímavost románu je v tom, že neklade důraz na léta válečná, kterým je věnováno pouhých 28 stran. Více prostoru věnuje svým poválečným osudům, kdy u letectva vystřídal celou řadu zaměstnání. Snaží se čtenáře zasvětit do problematiky pilotáže a různých strojů. Knihu vydává v malém počtu ve Fareham, jak M. Liškutín píše. Kniha vyšla v Chebu v roce 1993, ale autor s českým překladem nebyl spokojen. Hlavně kvůli slovům,

¹³³ SEHNAL, J., RAJLICH, J. *Stíhací pilot*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1991. s. 144.

¹³⁴ Ze dne 27. 9. 2007.

¹³⁵ LIŠKUTÍN, M. A. *Až nad oblaků lem*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1995.

které autor nikdy nepoužíval. Jak M. Liškutín v dopise dokazuje, toto nakladatelství mělo problémy s kvalitou textu, když se zmiňuje o další knize *Letecká služba*, kde je také mnoho tiskařských šotků.

Knih *Bouřlivá oblaka*¹³⁶ oproti české prvotině je hlavně o osudech za 2. světové války. I tak se věnuje osudům po válce vrcholící rokem 1948 a rozepisuje jeho názory a analýzy toho, co se stalo. Dokládá to i fotografie, kterou mi z Anglie poslal. Je z roku 1987 a stojí na ní u zdi nářků. Vzadu je popisek „*U zdi nářků nad nešťastným osudem své země.*“

Pokud jde o ohlasy, byli jen dobré. Důležité je, že si M. Liškutín vedl deník, a navíc celou řadu dalších historických dokumentů, ze kterých při psaní čerpal.

¹³⁶ LIŠKUTÍN, M. A., *Bouřlivá oblaka*. 2. doplněné vyd. Praha: Toužimský a Moravec, 2006.

4. František Fajtl ve filmu:

Bombardéři svůj film měli (*Nebeští jezdci*), stíhači už ho mají též. Je to *Tmavomodrý svět* z dílny otce a syna Svěrákových, kterým se za skromných podmínek českého filmu podařilo natočit dobrý film, kde se snažili vystihnout život našich letců a nahlédnou tak na životní příběhy tak, jak mohly nejspíše udát. František Fajtl je pro tento film důležitou postavou. Dá se říci, že byl pro autora scénáře Zdeňka Svěráka i režiséra Jana poradcem. Inspirací pro vytvoření hlavní postavy pilota Františka Slámy byl právě on. V knižní podobě filmového scénáře děkuje autor právě jemu a Antonínu Liškovi, že čerpal z jejich knih a vyprávění, ale i příběhů i dalších letců.

Na pozadí milostného příběhu je zobrazen život pilotů, tak jak mnohdy probíhal a mohl probíhat. Příběh není vyprávěn lineárně, ale válečné scény střídají pasáže z 50. let 20. století. Místem je smutně proslulá věznice Mírov, kde se spolu s dalšími piloty, ale i válečnými zločinci František Sláma ocitl. Když jsem se Fajtlových ptal právě na film, tohle střídání dob považovali za největší slabinu, jinak se jim film velice líbil.

Závěr:

V předkládané práci jsem se pokoušel vytvořit příručku, která by sloužila a pomáhala při orientaci mezi literárními pracemi, jejichž autory byli zahraniční letci. Ve snaze mít co nejširší přehled, jsem se snažil využít svých kontaktů a známostí mezi letci. Zvláště cenným svědectvím byly informace a materiály, poskytnuté paní Hanou Fajtlovou. Dále mi velmi pomohly materiály vedoucího práce dr. Jana Němečka.

Velmi mě mrzí skutečnost, že jsem se v drtivé většině autorů nemohl opírat a jejich osobní svědectví. Bohužel se mi nepodařilo najít příbuzné, kteří by mi o tvorbě svých předků mohli povědět. Ti letci, kteří stále žijí, jsou vzhledem ke svému věku ve špatném zdravotním stavu a už jen stěží mohou vyprávět o svých dobrodružných a nebezpečných zážitcích, proto jsem musel čerpat z literatury, na které se podíleli, anebo z literatury jiných autorů, „neletců“, kteří popisovali životní osudy těchto osobností. Z tohoto důvodu se domnívám, že toto téma není zdaleka vyčerpané a určitě je možné vždy narazit na něco nového.

Moje práce tedy podává přehled těch nejvýznamnějších a nejznámějších literárních prací od československých letců v zahraničí se zaměřením na Františka Fajtla.

Do práce jsem zakomponoval také přehled důležitých historických událostí, které souvisejí s touto problematikou. Myslím si, že kapitola obsahující historickou část má v této práci své místo a je nezbytná k pochopení literární tvorby, kterou práce objasňuje. Podle mého názoru by se tento druh literatury měl stát alespoň z části povinnou četbou ve vyšších ročnících základní školy a středních škol. Dnešní mládež se vůbec neorientuje v nejdůležitějších meznících naší historie a zapomíná na úctu k těm, kteří nám vybojovali svobodu a položili za to život. Láska k vlasti a touha ji osvobodit pro ně byla silnější než strach z položení vlastního života. Je otázkou, zda-li by dnešní mladí lidé byli ochotní udělat to samé, kdyby vyvstala podobná situace v dnešní době.

Závěrem bych chtěl říci, že tato z velké většiny memoárová literatura, je velkým přínosem pro českou literaturu, ale také pro nás, kteří tyto historické okamžiky nezažili na vlastní kůži, a měla by být poučením pro nás všechny, aby se historie neopakovala.

Bibliografické citace:

Prameny:

Národní archiv, Praha, vzpomínkové práce Českého svazu bojovníků za svobodu

Pozůstalost Františka Fajtla v držení Hany Fajtlové

Korespondence s M.A. Liškutínem

Osobní rozhovory s Imrichem Gablechem, Františkem Fajtlem, Hanou Fajtlou.

Prameny tiskem vydané:

Od uznání československé prozatímní vlády do vyhlášení válečného stavu Německu 1940–1941, Dokumenty československé zahraniční politiky, sv. B/2/1, Němeček Jan (ved. kol.), Kuklík Jan, Nováčková Helena, Šťovíček Ivan, Praha 2006, dok. č. 22.

Hlas revoluce, 28. srpna 1947

Lidová demokracie, z kulturního světa, 3. září 1947

Obrana lidu, 3. srpna 1947

Obrana lidu, 10. srpna 1947

Obrana lidu, 15. srpna 1947

Obrana lidu, 17. srpna 1947

Mladá fronta DNES – českomoravská vrchovina, 22. června 2006

Práce, list revolučního odborového hnutí, 6. září 1947

Romain Rolland, rozhlasový pořad Českého rozhlasu Výročí týdne

Svobodné slovo, 15. srpna 1947

Použitá literatura:

BIDLO, Zdeněk. *Pravděpodobně zabit*. 1. vyd. Praha: Lidová demokracie, 1969. 160 s.

BIDLO, Zdeněk. *Kruté nebe*. 1. vyd. Praha: Lidová demokracie, 1970. 160 s.

BUFKA, V. *Bombardér T-2990 se odmlčel*. 1966. 263 s.

CÍLEK, R., MOULIS, M. *Dokonáno jest...! Osudný březen 1939 – pohled do zákulisí*. Praha: Epoque, 2004. 378 s. ISBN 80- 86328-44-9

ČEJKA, Eduard. *Československý odboj na Západě (1939 – 1945)*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1997. ISBN 80-204-0609-3

DEÁK, Ladislav (ed.), *Malá vojna* (Vojenský konflikt medzi Maďarskom a Slovenskom v marci 1939), Bratislava 1993

DEJMEK, Jindřich. *Historik v čele diplomacie: Kamil Krofta*, Praha 1998.

FAJTL, František. *Boje a návraty*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987. 368 s. ISBN 28-025-87

FAJTL, František. *Dva údery pod pás*. Praha: DITA, 1993. 135 s. ISBN 80-901214-4-6

FAJTL, František. *Generál nebe (podle vzpomínek Františka Peřiny)*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1992. 192 s. ISBN 28-079-92

FAJTL, František. *Létal jsem s Třistatřináctkou*. 1. vyd. Praha: Naše Vojsko, 1991. 238 s. ISBN 80-206-0144-9

FAJTL, František. *Letecké povídky*. Londýn, 1944.

FAJTL, František. *První doma*. 2. vyd. Praha: Naše vojsko, 1980. 296 s. ISBN 28/52-072-08

FAJTL, František. *Podruhé doma*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1984. 320 s. ISBN 28-009-84

FAJTL, František. *Pouta nebes*. 1. upravené vyd. Praha: Ostrov, 2000. 351 s. ISBN 80-86289-05-2

FAJTL, František. *Sestřelen*. 4. přepracované vyd. Praha: Lidové nakladatelství, 1991. 224 s. ISBN 80-7022-068-6

FAJTL, František. *Velel jsem stíhačům*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1997. 173 s. ISBN 80-85280-47-7

FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1980. 360 s.

FAJTL, František. *Z Donína do oblak*. Městská knihovna Louny, 2001. 56 s.

GABLECH, Imrich. „*Hallo, airfield-control, go ahead!*“ *Spomienky vojnového pilota*. 1. vyd. Slovakia: Magnet press, 2005. 70 s. ISBN 80-89169-05-8

GEBHART, Jan., KUKLÍK, Jan. *Druhá republika. Svár demokracie a totality v politickém, společenském a kulturním životě*, Praha, Karolinum 2004.

GEBHART, Jan., KUKLÍK, Jan. *Velké dějiny země Koruny české, sv. XVa*, Praha 2006.

HARTMAN, Jiří. *Letec*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1995. 165 s. ISBN 80-85280-31-0

HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. dotisk. Praha: Naše vojsko, 2006. 110 s.

HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2005. 96 s. ISBN 80-251-0803-1

IVÁNEK, Boleslav. *Vzpomínky příslušníků čs. zahraniční armády-západ na léta 1939 – 1945*. 1. vyd. Frýdek – Místek: OV ČSPB, 1988. 71 s.

JÁNSKÝ, Filip. *Nebeští jezdci*. 2. vyd. Praha: Spirálu, 1965. 236 s.

JÁNSKÝ, Filip. *Zkouška důvěry*. 1. vyd. Praha: Práce, 1985. 189 s.

Kolektiv členek Českého svazu bojovníků za svobodu, *Ženy bojující v zahraničních jednotkách za druhé světové války*, 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1992. ISBN 80-206-0363-8

KRÉZEK, Bohumír. *CANSO – Osudy čs. letce u kanadského letectva*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1993. 106 s. ISBN 80-85280-12-4

- KUX Jan, *Internální tábor Svatobořice*, Brno 1995.
- KVAČEK, Robert., CHALUPA, Aleš. *Československý rok 1938*, Praha 1988
- LIŠKA, Antonín. *Jak se plaší smrt*. 2. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987. 448 s.
- LIŠKUTÍN, M. A. *Až nad oblaků lem*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1995. 151 s. ISBN 80-85280-32-9
- LIŠKUTÍN, M. A., *Bouřlivá oblaka*. 2. doplněné vyd. Praha: Toužimský a Moravec, 2006. 215 s. ISBN 80-7264-085-2
- LOUCKÝ, František. *Mnozí nedoletěli*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1989. 288 s. ISBN 80-206-0053-1
- MASTNÝ Vojtěch, *Vzpomínky diplomata*, ed. Eduard Kubů, Petr Luňák, Otto Novák, Praha 1997.
- PAJER Miloslav, *Křídla míří na Německo*, Cheb 1994.
- PAWLAK Jerzy, *Wrzesień 1939. Polskie eskadry w wojne obronnej*, Varšava 1991, s. 489-492.
- RAIL, J., HRUBÁ, M., LAVICKÝ, J. *Letci Novopacka 1939 – 1945*, Olomouc: Votobia, 1999. 75 s. ISBN 80-7198-374-8
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie*. Praha: Ares, 2003.
- RAJLICH, J. Na nebi hrdého Albionu 1.-7. díl, Svět křídel. (2003-2006)
- RAJLICH, J., SEHNAL, J. *Stíhači nad kanálem*, Praha: Naše vojsko, 2003
- RAJLICH, Jiří., SEHNAL, Jiří. *Vzduch je naše moře*. Praha: Naše vojsko, 1993.
- RATAJ Jan, KLIMEK Antonín, ZUDOVÁ-LEŠKOVÁ Zlatica, *Z druhé republiky*, díl I, II, Praha 1993
- RICHTER, K. Druhý odboj a československá státnost. In Sborník prací historiků *Národ žije 1918 – 1998*. Praha: Národní osvobození, 1998, s. 49-73.
- SEHNAL, J., RAJLICH, J. *Stíhací pilot*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1991. 192 s. ISBN 80-206-0264-X
- SITENSKÝ, Ladislav. *Praha mého mládí*. 1. vyd. Praha: Olympia, 1989. 256 s.
- ŠIŠKA, Alois. *KX-B neodpovídá*. Praha: Magnet, 1966.
- ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*, 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1987. 496 s. ISBN 28-051-87
- URL: < <http://www.cesky-jazyk.cz/zivotopisy/filip-jansky.html> >.
- URL: < <http://www.radio.cz/cz/zpravy/47980> >.
- URL: < <http://www.valka.cz> >
- URL: < <http://www.vztlak.cz/il1/army/siskaumr030922.html> >

URL: < <http://www.wikipedia.org> >.

VLACHOVSKÝ, Hynek. *Svatobořice 650 let*. Obecní úřad Svatobořice – Mistřín, 1999. 96 s.

ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* 1. vyd. Brno: Návrat, 1993. 183 s. ISBN 80-85432-98-6

Resume:

This bachelor's thesis deals with the literature written by Czechoslovak members of the British Royal Air Force, in which they served during the Second World War. Not only in RAF but also in the East, in the Slovakian National Uprising and in the Ostrava Operation in the case of František Fajtl. Its largest part is above all the memoir literature, but it is no rule, that is why this thesis attempts to divide it not only into time periods according to when it was created and what conditions it had for being published, but also according to its thematic differentiation. It outlines its basic features, that are common for each of these publications.

In a broader extent, it deals with the personality of the general lieutenant František Fajtl, who is the most significant and most prolific representant of this literature. But not even profiles of other authors are missing.

For the picture of this literature to be fully sketched in, the thesis does not omit the most important historical facts, without which it would not be easy to fully comprehend the circumstances of its creation. These are essential historical milestones, such as the München Agreement about breaking up Czechoslovakia in 1938, occupation from 1939, presentation of individual Czechoslovak wings, in which the Czechoslovaks served.

The work aims to become a guidebook about this literature, where everything substantial is recorded, which the reader needs to learn about this topic.

When exploring the way, in which the authors wrote their works, I tried to proceed from memories of eyewitnesses, but the focus is dedicated to my own knowledge from active reading of these works.

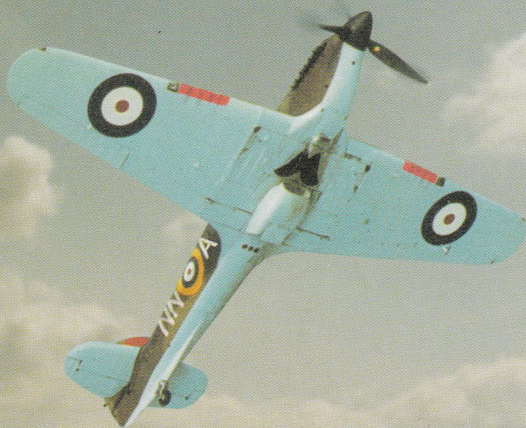
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

NAŠE VOJSKO

STŘEPINA



BYLI JSME V BITVĚ O ANGLII



ALEXANDER HESS

F. Fajtl

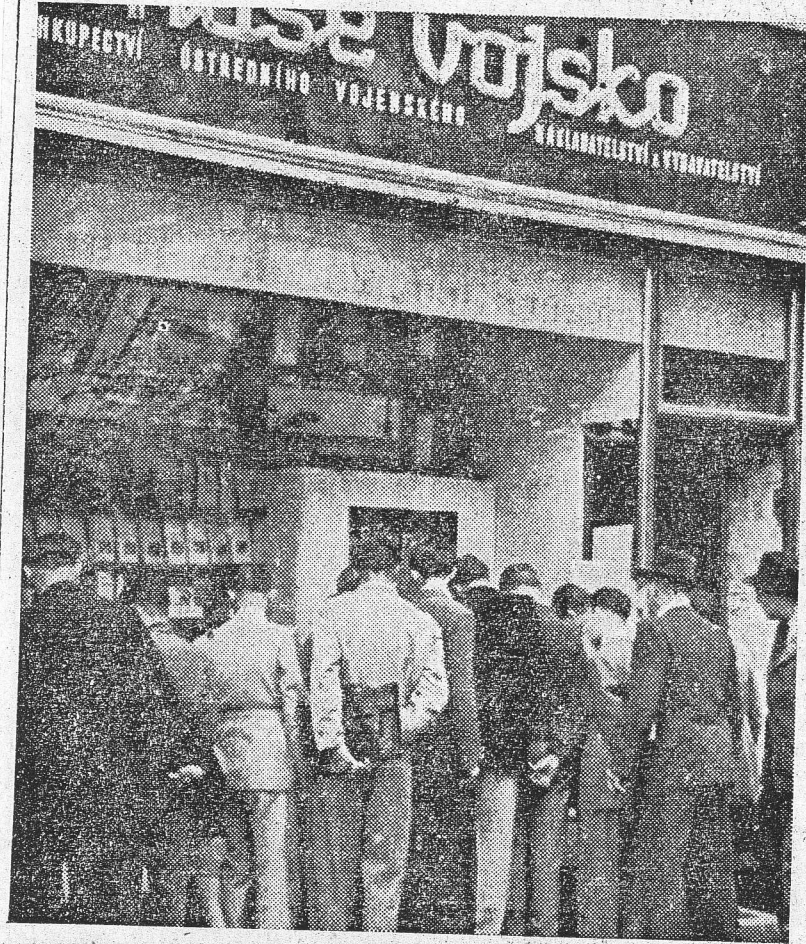
Sestřelena

NAŠE VOJSKO



Zájem o výkladní skřín

knihkupectví NAŠE VOJSKO Praha II, Václavské náměstí 28



Prohlédli jste si již vystavené tam bojové památky pplk. let. Fr. Fajtla, autora knihy „Sestřelen“? Stož to za to!

Každý den, od rána do večera, tísni se dav mladých, starých, mužů i žen před výkladem knihkupectví NAŠE VOJSKO na Václavském náměstí, kde jsou vystaveny bojové památky pplk. let. Fr. Fajtla. Diváci dobře vědí, kolik dobrodružství, napětí a hrdinství se skrývá v těchto několika upomínkách. Proto také projevují velký zájem o nově vyšlou knihu „Sestřelen“ (vydalo nakl. NAŠE VOJSKO), ve které pplk. Fajtl líčí osudy své dobrodružné cesty Francií a Španělskem, které zažil po sestřelení při velkém náletu na severní Francii v roce 1942, kdy unikl SS a gestapu.

Pplk. Fajtl sám říká: „Je už to dávno, připadá to již jen jako sen, jen těchto několik věcí mně připomíná, že se kdysi něco takového stalo.“ Ano, jen těch několik věcí a jeho kniha „Sestřelen“, budou věčnou památkou hrdinství československého bojovníka-letce.

Dobové recenze na knihu Sestřelen:

Dopis sestřelenému: Bílý Spitfire na ohnivém pozadí a od něj se táhne mrak kouře. Pád hořícího Spitfira. Takovým obalem se představuje knížka pplk. gen. št. Františka Fajtla s názvem Sestřelen.

Do stránek knížky autor uložil svůj deník z údobí téměř čtyř měsíců, kdy po svém sestřelení v boji nad Lille 5. května 1942 unikl germánskému zajetí přes celou Francii a Španělsko zpět mezi své kamarády u čs. perutí v Anglii. Knížka je přeplněna lidským i dobrodružným obsahem, který je věrným opisem myšlení, cítění i jednání československého vojáka-letce v dramatických chvílích, o kterých se mu nikdy ani nezdálo, že by je mohl zažít.

Dopis: [...]Vystává mi velmi živě obraz, jak to tehdy vyhlíželo, asi tak po 5. hodině odpoledne 5. května 1942 u třístatřináctky ve Fairlopu. Myslím na to kdykoli otevírám svůj psací stůl, v jehož zásuvce je francouzské pistolové pouzdro, Tvé pouzdro, které jsem si po Tvé údajné smrti vzal z Tvé pozůstalosti na památku a které jsi mi pak věnoval, když jsi se objevil mezi námi opět v Anglii [...]

[...] Tehdy 5. května odpoledne, kdy Ty jsi ležel už promočen ve vodní strouze někde u Lille, stál jsem na perimetru letiště ve Fairlop poblíže velitelského baráku a pozoroval jsem, jak třístatřináctka přistává po bojovém letu. Hned jsem si spočítal, že jeden spitfire chybí a vžíval jsem se do únavy, kterou asi cítil každý z těch jedenácti přistávajících pilotů. Bylo mi jasno, že se opět událo jedno z pověstných utkáání našich stíhačů [...]

[...] Po večeri jsme se sešli u Karla Mrázka v pokoji. přivezl z Hornchurchu dva kufry s označením „Frant. Fajtl“. Otevřel jeden. Knihy, slovníky, krabice fotografií, tenisová raketa, pistole a pouzdro k ní. Ještě několik dalších drobností a jednotlivé kusy prádla. Mrázek skloněn se díval do otevřeného zavazadla a mlčel. Já a Standa jsme také mlčeli. Špendlík by bylo slyšet upadnout na koberec. Bylo to rozpačité ticho a jen myšlenky šly hlavou [...]

[...] Byl jsem svědkem toho, co mne opravňovalo pak napsat do kroniky slova, která ve své knížce, milý příteli, cituješ: „Slza dítěte působí starost, slza ženy vzbudí rozpaky, slza matky vyvolá hořký soucit, ale – slza muže bojovníka, která nenápadně skane nad osudem kamaráda, budí úctu vědomí společenství a pokrevnosti.“ [...]¹

Odyssea zahraničního letce: [...] Dáte-li se zlákat zříceným letadlem, za nímž se na rudé obálce táhne ohon dlouhého kouřového praporu, do čtení historie, nadepsané prostě: „Sestřelen“, neodložte knihu, dokud neobráte na poslední stránku. Tak napínavě dovedl na první ráz své zážitky vylíčit neznámý dosud autor prostě válečné historie, kterou lze shrnout

¹ Dopis sestřelenému, Obrana lidu, 10. srpna 1947.

do jediné věty: Němci mě nad Francií sestřelili a já jsem jim přes celou Francii a Španělsko unikl, abych se mohl vrátit zas ke své letce do Anglie [...] ²

Zájem o výkladní skříň: Každý den, od rána do večera, tísni se dav mladých, starých, mužů i žen před výkladem knihkupectví NAŠE VOJSKO na Václavském náměstí, kde jsou vystaveny bojové památky pplk. let. Fr. Fajtla. Diváci dobře vědí, kolik dobrodružství, napětí a hrdinství se skrývá v těchto několika upomínkách. Proto také projevují velký zájem o nově vyšlou knihu „Sestřelen“, ve které pplk. Fajtl líčí osudy své dobrodružné cesty Francií a Španělskem, které zažil po sestřelení při velkém náletu na severní Francii v roce 1942, kdy unikl SS a gestapu [...] ³

Četli jste již knihu: [...] Sestřelen doslova překypuje líčením dobrodružných příhod a nebezpečím, které ho doprovázelo při cestě okupovanou i neokupovanou Francií. Vylíčení života ve španělských věznicích a koncentračních táborech, jeho šťastný návrat zpět do Anglie a do nových bojů, to vše je skutečnost [...] ⁴

Dobrodružství sestřeleného letce: [...] Dobrodružství, které prožil hrdina této knihy, předčí všechna očekávání, a není člověka, který by si dovedl mistrněji a napínavěji zápletky vymyslet [...] S hlediska vojenského a obsahového dostáváme do rukou knihu, s kterou může být každý čtenář opravdu spokojen. Vžíváme se při četbě těchto vzpomínek do prostředí našich legionářů druhého odboje, vžíváme se do prostředí našich zahraničních letců a sledujeme životní osud jednoho z nich [...] ⁵

Sestřelen: [...] V těchto dnech se začala veřejně projednávat v novinách otázka, co byste dali pro cizince přeložit z naší literatury, aby je to zaujalo? Různí odborníci se už vyslovili pro toho či onoho autora, někteří sáhli až k starému Tómovi ze Štítného a skončili Uhrem či Aloisem Mrštíkem. Ale žádný neukázal na něco docela nového, na docela neliterárního nováčka jako je třeba Squadron Leader Frank Fajtl No 82544 byl nešťastnou náhodou na jednom z prvních letů 5. května 1942 nad severofrancouzským pobřežím od Němců „Sestřelen“ [...] ⁶

„Setřelen“:.. [...] K nejhledanějším a nejúspěšnějším knížkám z poslední války patří vylíčení sestřelu našeho vynikajícího letce, podplukovníka Františka Fajtla a jeho dobrodružství, jak unikl německému zajetí [...] ⁷

² Odyssea zahraničního letce, Svobodné slovo, 15. srpna 1947.

³ Zájem o výkladní skříň, Obrana lidu, 15. srpna 1947.

⁴ Četli jste již knihu? Obrana lidu, 17. srpna 1947.

⁵ Dobrodružství sestřeleného letce, Lidová demokracie, z kulturního světa, 3. září 1947.

⁶ Sestřelen, Práce, list revolučního odborového hnutí, 6. září 1947.

⁷ „Setřelen“, Hlas revoluce, 28. srpna 1947.

Na cestě ke slavnému vítězství: [...] Prostými slovy tu autor líčí svůj příběh. Ale je to víc než příběh, to je román, veliký román, psaný skutečností. A skutečnost je víc než fantazie, víc než různé vymyšlení si. Autor, náš čs. letec, bojoval ve Francii, bojoval v Anglii a létal nad Německo a nad okupovanou Francií. Tam byl jednou sestřelen. Při pádu se zachránil a podařilo se mu, aby unikl před německými okupanty [...].⁸

⁸ Na cestě ke slavnému vítězství, Obrana lidu, 3. srpna 1947.

Nebeští
jezdci JÁNSKÝ



SPIRÁLA



(01329) 236890

M A Liskutin DFC AFC
3 Norton Drive
Fareham
Hants PO16 7PY
England

27. 9. 07.

Vážený pane Stusak,

Děkuji Vám za dopis z 19 září 2007 a těší mne, že máte zájem o historii a také o letectvo. Vaše hledání praxe navíc ke studiu je správné řešení, které Vám jistě přinese úspěch.

Vidím, že jste již četl mé vzpomínky BOURLIVA OBLAKA (II vydání), a ochotně Vám vrátím Vaši kopii obalu s mým podpisem. A navíc k tomu přidávám několik fotek z mého života pro zajímavost. Možná že víte, moje první publikovaná kniha vzpomínek je v angličtině, a název je Challenge in the Air. Vydáno v 1987 firmou William Kimber, London. Moje druhá kniha vydaná zde ve Fareham se nazývá AŽ NAD OBLAKŮ LEM a je to pohled na letecký život z jiného úhlu. České Vídeňské nakladatelství to připravilo k tisku, a v roce 1987 to bylo vydáno v malém počtu zde ve Fareham. Kniha čekala nakonec komunismu v ČSR a bylo to vydáno v Chebu v 1994. Bohužel, jejich čestník mi tam nadělal spoustu nepříjemností jeho záměnou slov, které já nikdy nepoužíval. Ale jejich vydání mých vzpomínek LETECKÁ SLUŽBA je výtečné a přes mnoho tiskařských šotků je to pěkná kniha v pěkném vydání.

Můj styl psaní je můj vlastní, kde já jako vášnivý čtenář od dětství, jsem začal psát samostatně, ale ovlivněným mnoha kursy administrativy a při tom stylistiky. Byl jsem od roku 1950 častým dopisovatelem do RAF AIR CLUES časopisu. Během mé služby jako štábní důstojník na velitelství 13 a 11 Skupiny ~~RAF~~ jsem zřejmě také získal více zkušeností. Tedy, je to dlouhé povídání!

Během osmdesátých let jsem se připravoval na konec komunismu, jak to předpověděl Solženicin, a během těch let jsem psal a ukládal rukopisy do skříně. Nevzpomenu si již co mi lidé řekli, ale nebyl vůbec žádný kritický pohled který bych si jistě zapamatoval. Zde v Británii mi přišlo spousta velmi dobrých recenzí a ocenění. A měl bych dodat, že já nežádal nikoho o radu s psáním, ale jen s nakladatelstvím které by to vydalo. Lidé se ptali mne mnohokrát o radu a to vždy jsem udělal vzorně. Dnes v svých 88 letech ovšem již se zdržuji vážnější činnosti.

Měl bych dodat, že hned počátkem mého exilového putování jsem se rozhodl mít záznam o místech a datech pobytu, někdy s poznámkou. To se vyvinulo v celoživotní denník ze kterého jsem mohu čerpat základní informace. Navíc mám mé zápisníky letů, kde je vše oficiálně zaznamenáno a potvrzeno velitelem. Navíc mám různé dokumenty z doby služby u RAF a také mé fotografie celoživotního dění.

Vážený pane Stusák, já doufám že tyto poznámky vám celkově dají pohled na mé psaní. A co se týká mého čtení, je to denně The Daily Telegraph, a také souotní i nedělní vydání těch novin. Každé úterý mi přejde americký NEWSWEEK, ve čtvrtek Lidové Noviny, středeční číslo, v pátek Observer, a každý druhý týden NÁRODNÍ OSVOBOZENÍ. Tímto časem čtu historii BYZANTIUM a mnoho jiných historických děl. Samozřejmě že jsem přečetl Bibli, mnohokrát, a díla na téma theologie jsou v mém čtení běžné.

Děkuji vám za psaní na stroji; čtení rukopisů není v mé oblibě, pokud nejsou na stroji.

Doufám že mé řádky vám dají potřebnou odpověď a že mé notky pomonou chápat to, co není normálně lidem v Česku známe.

S přátelským pozdravem a přáním zdaru,

Váš
M. A. R. Liskovský

Velitelé čs. leteckých jednotek ve Velké Británii

310. čs. stíhací perut'

mjr. HESS Alexander DFC	12/07/40	28/02/41	
škpt. WEBER František	28/02/41	07/04/42	
kpt. DOLEŽAL František DSO, DFC	07/04/42	15/01/43	
škpt. FOIT Emil DFC	15/01/43	13/01/44	
škpt. HRBÁČEK Hugo DFC	13/01/44	21/05/44	
kpt. RABA Václav	21/05/44	15/09/44	
kpt. HARTMAN Jiří DFC	15/09/44	ČSR	

311. čs. bombardovací perut'

pplk. TOMAN Karel	29/07/40	20/03/41	
mjr.gšt. SCHEJBAL Josef CBE	20/03/41	03/07/41	
škpt. OCELKA Josef DFC	03/07/41	20/04/42	padl
škpt. ŠNAJDR Josef DFC	20/04/42	01/02/43	
škpt. BREITCETL Jindřich DFC	01/02/43	21/08/43	padl
kpt. NEDVĚD Vladimír MBE, DFC	21/08/43	03/02/44	
škpt. ŠEJBL Josef DFC	03/02/44	01/09/44	
mjr KOSTOHRYZ Jan DSO	01/09/44	ČSR	

312. čs. stíhací perut'

mjr. AMBRUŠ Ján	12/09/40	12/12/40	
škpt. ČÍŽEK Evžen	12/12/40	27/05/41	padl
kpt. KLÁN Jan	27/05/41	05/06/41	
škpt. VAŠÁTKO Alois DFC	05/06/41	30/05/42	padl
škpt. ČERMÁK Jan	30/05/42	01/01/43	
kpt. VYBÍRAL Tomáš DSO, DFC	01/01/43	01/11/43	

škpt. VANCL František DFC	01/11/43	15/05/44	
škpt. HLAĐO Jaroslav DSO, DFC, OBE	15/05/44	15/11/44	
por. ŠLOUF Václav DFC	15/11/44	19/04/45	
škpt. HRBÁČEK Hugo DFC	19/04/45	ČSR	

313. čs. stíhací perut'

kpt. JAŠKE Josef	20/07/41	15/12/41	
kpt. MRÁZEK Karel DSO, DFC	15/12/41	26/06/42	
npor. HIMR Jaroslav DFC	26/06/42	24/09/43	padl
škpt. FAJTL František DFC	26/09/43	01/02/44	
kpt. BERGMAN Václav DFC+Bar, AFC	01/02/44	22/05/44	
kpt. HOCHMAL Alois	22/05/44	01/09/44	
kpt. KASAL Karel	01/09/44	15/11/44	
por. KUČERA Otmar DFC	15/11/44	ČSR	

Českoslovenští velitelé britských stíhacích perutí

122. kpt. FAJTL František DFC	28/04/42	05/05/42	
198. kpt. MAŇÁK Jiří DFC	01/05/42	28/08/43	
127. ppor. SMIK Otto DFC	13/10/44	28/11/44	padl

Velitelé československé stíhací skupiny /wingu/ ve Velké Británii

škpt. VAŠÁTKO Alois DFC	30/05/42	23/06/42	padl
škpt. MRÁZEK Karel DSO, DFC	23/06/42	01/04/43	
škpt. DOLEŽAL František DSO, DFC	01/04/43	01/02/44	
škpt. VYBÍRAL Tomáš DSO, DFC	01/02/44	15/11/44	
mjr. HLAĐO Jaroslav DSO, DFC, OBE	15/11/44	ČSR	

Velitelé čs. letky 68. britské noční stíhací perutě

kpt. VESELÝ Vlastimil DFC, AFC

kpt. SÝKORA František DFC

por. MANSFELD Miroslav DSO, DFC, AFC

Velení čs. stíhacího letectva ve Velké Británii v letech 1943-1945

(Československý styčný důstojník u Velitelství anglického stíhacího letectva, Bently Priory, Stanmore HQFC - velitel G/Cpt Josef Duda – stav ke dni 7. 3. 1945)

Velitelství:

DUDA Josef CBE - pilot - pplk. let. - 1905

AMBRUŠ Ján OBE - pilot /let.at. Canada/ - plk. let. - 1899

HESS Alexander DFC - pilot /let.at. USA/ - plk. let. - 1898

RYPL František - pilot /Rusko/ - pplk. let. - 1903

PERNIKÁŘ Jan - pilot /Rusko/ - pplk. let. - 1903

JASKE Josef - pilot /Canada/ - škpt. let. - 1913

KLÁN Jan - pilot /Rusko - škpt. let. - 1911

Pobočníci:

NEZBEDA Egon - pilot - kpt. let. - 1913

BERGMANN František - adm. prac. - por. let. - 1914

Operační oddělení:

MRÁZEK Karel DSO, DFC - pilot - mjr. let. - 1910

HOCHMAL Alois - pilot - kpt. let. - 1914

HÁJEK Václav - pilot - kpt. let. - 1913

JASKE Josef - pilot - škp. let. - 1913

DOLEŽAL František DSO, DFC - pilot - škpt. let. - 1909

KLÁN Jan - pilot - škpt. let. - 1911

KAŠLÍK Viktor - pilot - škpt. let. - 1914

Letecká kontrola:

BURGER Josef - pilot - škpt. let. - 1917

GCI kontrolor:

VRÁNA Adolf - pilot - škpt. let. - 1908

ROC:

LIŠKA Antonín - pilot - kpt. let. - 1911

Noční operační oddělení:

HANUŠ Josef DFC - pilot - škpt. let. - 1911

Výcvikové oddělení:

VYBÍRAL Tomáš DSO, DFC - pilot - škpt. let. - 1911

ČERMÁK Jan - pilot - škpt. let. - 1908

WEBER František - pilot - škpt. let. - 1908

KRUMML Tomáš - pilot - škpt. let. - 1916
KOPECKÝ Václav DFC - pilot - škpt. let. - 1916
MUZIKA Jaroslav AFC - pilot - škpt. let. - 1915
HLOBIL Alois - pilot - škpt. let. - 1915
MOTYČKA Tomáš - pilot - škpt. let. - 1915
VESELÝ Vlastimil DFC - pilot - škpt. let. - 1913
KASAL Karel - pilot - škpt. let. - 1917

Zpravodajské oddělení:

ŘEZÁČ Alois - zprav. - škpt. let. - 1906
KORDULA František - pilot - mjr. let. - 1905

Operační sál:

ŠIKL Václav - pilot - škpt. let. - 1915
VINDIŠ František DFC - pilot - ppor. let. - 1918
SKIRKA Jindřich - pilot - ppor. let. - 1914
STOČES Metoděj - pilot - rtm. let. - 1919

Lékařská služba:

BERGMANN Jan, MUDr. - lékař - mjr. - - 1912
VÍTEK Zdeněk, MUDr. - lékař - por. zdrav. - 1916

Organizační oddělení:

RÁBA Václav - pilot - kpt. let. - 1915
STUDENÝ Jaroslav - pilot /Rusko/ - kpt. let. - 1919
NAVRÁTIL Antonín - pilot - kpt. let. - 1910

Osobní oddělení:

KIMLIČKA Bohuslav - pilot - škpt. let. - 1915
KOUKAL Josef - pilot - kpt. let. - 1912
KOPŘIVA Rudolf - pilot - kpt. let. - 1912
FOIT Emil DFC - pilot - mjr. let. - 1913

Technické oddělení:

BEINHAUER Karel - tech. důst. - por. let. - 1907
BREJCHA Antonín - tech. důst. - npor. let. - 1909
PROCHE Karel - tech. důst. - npor. let. - 1907
VODVÁŘKA Jindřich - tech. důst. - por. let. - 1910
SKÁCELÍK František - tech. důst. - por. let - 1915

Spojovací služba:

STUDENÝ Antonín - spoj. důst. - škpt. let. - 1911

MURONĚ Josef - spoj. důst. - kpt. let. - 1916

KREJČÍK Stanislav,, Ing. - spoj. důst. - kpt. let. - 1912

Radar - služba:

JUCHELKA Karel - radar. důst. - kpt. let. - 1917

Zbrojní služba:

FIALA Rudolf - pilot - npor. let. - 1911

Střelba:

PEŘINA František - pilot - kpt. let. - 1911

ZADROBÍLEK Ladislav - pilot - npor. let. - 1916

KEPRT Josef DFC - pilot - npor. let. - 1910

Ekvipážní služba:

KROH Jindřich,, Ing. - hosp. - škpt. let. - 1907

Osvěta:

JANOUC H Svatopluk - pilot - škpt. let. - 1913 -