

Univerzita Pardubice

Fakulta filozofická

**Životní cesty československých válečných letců z Chrudimska
ve Francii a Velké Británii v letech 1939 - 1945**

Michal Němeček

Bakalářská práce

2020

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární a archivní prameny, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnici Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Chrudimi dne 20. května 2020

Michal Němeček

Poděkování

V první řadě bych rád poděkoval vedoucímu bakalářské práce PhDr. Michalu Bendovi, za jeho metodické vedení, ochotu a vstřícnost při psaní této práce. Jeho poskytnuté rady a informace mi dopomohly ke zpracování tohoto tématu. Velký dík zároveň patří Ing. Janu Věrtelářovi, který mi poskytl důležité podklady týkající se jeho strýce Karla Kováře. Děkuji za ochotu podělit se o vypátrané materiály a cenné rady. Také děkuji Karlu Kovářovi ml. za pomoc při získání archivních pramenů ze zahraničního archivu. Na závěr děkuji celé své rodině za velkou podporu a pomoc.

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá událostmi počátků a průběhu druhé světové války, která probíhala v oblacích nad potemnělou Evropou prostřednictvím československých pilotů z Chrudimska. Mezi těmito letci je Alois Šedivý, Stanislav Popelka, Karel Kovář, Josef Koukal a Václav Procházka. Tito muži se zapojili do války ve službách britských a francouzských leteckých sil, čímž se aktivně podíleli na porážce nacistického Německa.

Součástí této práce je také stručný popis působení československých letců v rámci československého, francouzského i britského královského letectva.

Klíčová slova

20. století – Československo – Velká Británie – Francie – okres Chrudim – RAF – letci

Annotation

This bachelor thesis is talking about events from the beginning and the course of the Second World War, which were held in the clouds over darkened Europe through Czechoslovak pilots from Chrudim district. These pilots were Alois Šedivý, Stanislav Popelka, Karel Kovář, Josef Koukal and Václav Procházka. These gentlemen took part in WWII in service of the British Royal Air Force and the French Air Force, which contributed to the defeat of Nazi Germany.

Brief description of the action of the Czechoslovak pilots in the Czechoslovak Air Force, the French Air Force and the British Royal Air Force will be part of this thesis too.

Keywords

20th century – Czechoslovakia – Great Britain – France – Chrudim district – RAF – pilots

Obsah

1.	Úvod.....	1
1.1.	Československé letectvo a jeho letci	4
1.2.	Češi a Slováci ve službách Francouzského letectva (Armée de l'Air).....	6
1.3.	Českoslovenští letci u Britského Královského letectva (Royal Air Force)	7
2.	Karel Kovář.....	10
2.1.	Mládí na Chrudimsku.....	10
2.2.	Služba v čs. armádě	11
2.3.	Sladká Francie	12
2.4.	Britské ostrovy	14
2.5.	Přílohy	17
3.	Stanislav Popelka	20
3.1.	Mládí letce z František	20
3.2.	Nástrahy cizinecké legie.....	20
3.3.	Osudné nebe nad Paříží	23
3.4.	Přílohy	25
4.	Alois Šedivý	27
4.1.	Mládí a služba vlasti.....	27
4.2.	Útěk do Polska a přesun do Francie a Anglie.....	28
4.3.	Příslušník 311. bombardovací perutě	29
4.4.	Přílohy	38
5.	Václav Procházka	41
5.1.	Mládí Chrudimského rodáka	41
5.2.	„Viva la France“	41
5.3.	Bombardovací pilot RAF	43
5.4.	Přílohy	48
6.	Josef Koukal.....	51
6.1.	Mládí letce z Jenišovic	51
6.2.	„Na skok“ ve Francii	54
6.3.	Stíhačem u RAF	55
6.4.	Přílohy	60
7.	Závěr.....	63
8.	Resumé	65
9.	Seznam použitých pramenů a literatury	67
9.1.	Použitá literatura.....	67
9.2.	Použité archivní prameny	69
9.3.	Další prameny.....	70

1. Úvod

Téma, které jsem si pro tuto bakalářskou práci zvolil, se zabývá událostmi počátku a průběhu druhé světové války, která probíhala v oblacích nad potemnělou Evropou. Toto téma je mi velmi blízké již od dětství, kdy jsem poprvé slyšel příběhy o letcích a jejich životech. Nejvíce mě pak zaujaly osudy letců, kteří pocházeli nebo žili v mém okolí a byli tak spjatí s Chrudimským okresem. Tito muži obětovali své mládí a v mnohých případech i své životy pro osvobození své vlasti a svých blízkých z područí Třetí říše.

Tématem československých letců a zejména pak těch, kteří se účastnili bojů v Západní Evropě, se zabývá celá řada historiků a badatelů. Mezi nejvýznamnější historiky v tomto oboru patří bezesporu Jiří Rajlich, Eduard Čejka a Miloslav Pajer. Jejich vydané publikace jsou skvělým příkladem a vzorem pro práci s archivními materiály. Jako nejrozsáhlejší práci s tematikou československých letců považuji knihy PhDr. Jiřího Rajliche, Ph.D. z cyklů „Na nebi sladké Francie“¹ a „Na nebi hrdého Albionu“², ve kterých zpracoval podrobně a chronologicky události, které zažívali letci ve Francii a Velké Británii po dobu trvání války. Knihy obsahují nejen zajímavé fotografie a dokumenty, které dokládají fungování jednotlivých perutí či leteckých skupin, ale obsahují také medailonky významných letců. A právě medailonky příslušníků československých perutí či účastníků bojů ve Francii jsou hlavním tématem i této práce. Pravdou zůstává, že již vyšla celá řada biografické a memoárové literatury, která již mnoho životních příběhů letců obsahuje. Nutno však podotknout, že stále ještě zůstává u většiny z nich mnoho otazníků, mezer v jejich biografiích, na které je ještě možné odpovědět a případné chybějící stánky doplnit.

V následujících kapitolách této práce se nacházejí mimo jiné medailonky pěti letců, kteří v různém rozsahu figurují v již publikovaných dílech od různých autorů. Je nutné zmínit, že ve většině případů se jedná o práce, které se opírají o archivní prameny velmi málo či čerpají pouze z literatury, která postrádá určité prvky odborné publikace. Archivní prameny jsou dle

¹ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945*. Praha 1998.

² RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945*. Praha 1999.

mého názoru stále ještě nedostatečně probádány, o čemž svědčí i například prezenční listiny u jednotlivých kartonů či dokumentů ve Vojenském historickém archivu v Praze.

Právě tento archiv se stal hlavním zdrojem archivních pramenů použitých v této práci. Fondy, které se zde nacházejí obsahují množství dokumentů, které se týkají čs. letců. Podstatná část dokumentů, deníků či spisů úřední a vojenské povahy byla napsána ve Francii a Velké Británii a v mnoha případech jsou psány také francouzsky a anglicky. Kvůli velkému rozsahu jednotlivých fondů a omezenému počtu archiválií zapůjčených v jeden návštěvní den, není vždy jednoduché nalézt hledané dokumenty, o čemž jsem se mnohokrát přesvědčil i při psané této práci.

Některé dokumenty týkající se letců, bohužel „zůstaly“ po rozdělení Československa na Slovensku a jsou umístěny ve Vojenském historickém archivu v Bratislavě. Zde platí odlišná pravidla pro nahlédnutí do archiválií, které zakazují, aby osoby, jež nejsou příbuznými letců, nahlížely do dokumentů. Z toho důvodu mi nebylo umožněno získat určité listiny, které se týkaly Karla Kováře. Požádal jsem tedy jeho syna Karla Kováře ml., aby mi se získáním veškerých dokumentů, které se týkají jeho otce pomohl. Jako občanu Nizozemí mu po splnění určitých administrativních náležitostech zaslal VHA v Bratislavě kopie dokumentů na ambasádu v Haagu. I takto komplikovanou cestu měl kmenový list Karla Kováře, který byl bohužel svou neúplností určitým zklamáním.

Nelze opomenout další použitý zdroj jímž jsou matriky. Ty jsou v mnohém případě cenným zdrojem základních informací o samotném původu letců. Jejich internetová podoba v mnohém ulehčuje práci s nimi, i když je nutné podotknout, že v některých případech se mi nepodařilo kýžený matriční zápis nalézt.

Stále ještě žije mnoho rodinných příslušníků letců, kteří mají co říci o svých příbuzných prostřednictvím osobních výpovědí či dochovaných dokumentů. I v této práci byly tyto prameny použity. Pramenem tohoto typu byl osobní archiv, který obsahoval doklady a různé listiny jednoho ze zde popisovaných letců. I když se nejednalo o materiál, patřící do této kategorie, využil jsem ve své práci také článek od J. Jelínka, který napsal o Stanislavu Popelkovi. Datum ani místo vydání článku se mi bohužel nepodařilo zjistit, ale dle zjištěných informací čerpal autor tohoto krátkého článku zejména z fondů VHA a také z dokladů v pozůstalosti po tomto letci.

Doposud nebyla vydána žádná práce, která by se věnovala zcela výhradně letcům, jenž byli spjatí s Chrudimskem. I z toho důvodu zůstává i celá řada letců bez jakékoliv zmínky o jejich válečných příbězích. Proto bych se i nadále rád věnoval tomuto tématu například prostřednictvím diplomové práce, ve které bych mohl využít jejího většího rozsahu a zmapovat v ní osudy většího počtu letců z Chrudimska. Příkladem v tomto ohledu byla pro mě práce kolektivu v složení Eva Csölleová, Vitek Formánek a Jan Rail, kteří zpracovali publikaci „Letci Pardubicka v RAF“.³ Kniha obsahuje medailonky 41 letců spojených s Pardubicemi a jejich okolím. A to je hlavním cílem této práce. Zpracovat na podobném principu medailonky letců z Chrudimského regionu a pokusit se u nich dohledat nové a doposud nezveřejněné informace.

³ CSÖLLEOVÁ, Eva – FORMÁNEK, Vitek – RAIL, Jan. *Letci Pardubicka v RAF*. Praha 2012. 139 s.

1.1. Československé letectvo a jeho letci

Po událostech 28. října 1918 bylo rozhodnuto o založení nové československé armády, která měla základ z bývalých příslušníků rakousko-uherské armády, kteří byli české národnosti. Součástí této nově vzniklé armády se stal i Letecký sbor, který vedl vojenský pilot setník Jindřich Kostrba. V důsledku budování moderního československého letectva i armády bylo zapotřebí odborníků ze zahraničí, konkrétně z Francie. Francouzská vojenská mise, která vznikla za tímto účelem, přicestovala do Československa na počátku roku 1919 a postupně započala s reorganizací Leteckého sboru. Československé letectvo disponovalo 28 vojenskými letišti, z nichž několik fungovalo i jako veřejná.⁴

Na konci třicátých let patřily československé pozemní i vzdušné ozbrojené síly mezi nejlepší v celé Evropě, a to nejen díky silnému a modernímu hraničnímu opevnění, ale také díky vojenské technice, která později překvapila i samotné německé velení.

Letectvo se sestávalo z šesti leteckých pluků, přičemž každý podléhal danému Velitelství zemského letectva.

Velitelství leteckých pluků 1 – 3 vznikly dne 6. září 1920. Letecký pluk 1 T. G. Masaryka se na počátku roku 1938 nacházel v Hradci Králové a podléhal Velitelství zemského letectva v Praze. Velitelem byl plukovník Robert Ellner. Pluk pojmenovaný po druhém československém prezidentovi, tedy Letecký pluk 2 Edvarda Beneše, sídlil v Olomouci a podléhal Velitelství zemského pluku v Brně a jeho velitelem byl plukovník letectva Vladislav Květoň.⁵

Letecký pluk 3 generála letce Milana Rastislava Štefánika sídlil v Piešťanech a podléhal Velitelství zemského letectva v Bratislavě. Tři ze čtyř perutí tohoto pluku disponovali především výzvědnými a pozorovacími letouny. Třetí peruč disponovala stíhacími letouny a tvořily jí celkem 4 letky. Letecký pluk 4, jehož velitelem byl Josef Berounský byl stíhací a měl celkem tři peruč. Velitelství pluku bylo umístěno v Praze a jeho 9 letek bylo rozmístěno ve Kbelích a v Pardubicích. Brněnský letecký pluk 5 podléhal plukovníku Jindřichu Maršálkovi. Pluk byl bombardovací a byl rozdělen do tří perutí, přičemž ta třetí měla ve výzbroji lehké bombardéry. Letecký pluk 6 se sídlem v Kbelích a se vznikem velitelství

⁴ VYSTAVĚL, Stanislav. *Letiště: odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva od Chebu po Užhorod v letech 1918 až 1938, od Chebu po Košice v letech 1945 až 1992, a od Plzně po Mošnov v letech 1993 až 2014*. Cheb 2014. s. 5.

⁵ ČEJKA, Eduard. *Bitva o Francii*. Plzeň 1994. s.81.

15. září 1929 byl stejně jako brněnský pluk bombardovací. Pluk sestával z 12 letek, které sídlily v Chrudimi, Německém Brodu a Kbelích. ⁶

Do výzbroje vzdušných sil patřilo 326 stíhacích dvouplošníků Avia B.534, 320 pozorovacích dvouplošníků Letov Š. 328 a dohromady 155 bombardovacích letounů, mezi nimiž byli lehké bombardéry Aero A.100 a Ab. 101, rychlé dvoumotorové bombardéry Avia B.71 a těžké bombardéry Avia-Fokker F.IX a Bloch MB.200. ⁷

Tvrdá rána pod pás, jak by se dala nazvat Mnichovská dohoda z konce září 1938 a poté i následná okupace zbytku Československého území dne 15. března 1939, zapříčinila odchod „bývalých“ příslušníků letectva do zahraničí s cílem nabídnout své schopnosti v již schylující se válce. Ilegálních přechodů přes hranice do Polska se postupně účastnilo několik stovek letců, mechaniků či příslušníků pozemní armády. Tyto vojenské síly se začaly shromažďovat v Krakově a později v táboře v Malých Bronovicích. Polská strana zpočátku nestála o československé letce ve svých řadách, avšak později přijala 93 letců pozorovatelů k leteckému výcvikovému středisku v Deblínu a Pulawě. Francouzi přišli s nabídkou vstupu do cizinecké legie. Podmínkou bylo podepsání smlouvy na dobu pěti let, což více než 470 letců ratifikovalo a byli proto v květnu až srpnu 1939 transportováni celkem šesti lodními transporty do Francie. ⁸

V Polsku zůstalo dalších 190 letců, zejména z toho důvodu, že již v napjaté mezinárodně politické situaci nebyly vypravovány další lodní transporty do Francie. Někteří z nich pak využili pozdní nabídky polské strany, která jim nabídla vstup do svého letectva. ⁹

⁶ ČEJKA, Eduard. *Zlomená křídla*. Praha 1991. s. 82.

⁷ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. Brno 2005. s. 6.

⁸ Tamtéž.

⁹ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. I. část (1940)*. Praha 1999. s.9.

1.2. Češi a Slováci ve službách Francouzského letectva (Armée de l'Air)

Na začátku září 1939, poté co Francie a Británie vyhlásily válku nacistickému Německu, došlo ke splnění slibu, který dostali letci při vstupu do cizinecké legie. Českoslovenští příslušníci cizinecké legie byli postupně odesíláni na základny francouzského letectva v Alžírsku, Maroku a Tunisku. Někteří letci však do Severní Afriky přesunuti nebyli a zůstali ve Francii na leteckých základnách.

V La Senii vznikla na konci listopadu 1939 první československá stíhací skupina Groupe de Chasse I/6. V lednu 1940 je pak tato jednotka plně bojeschopná a je nasazena do bojů. Při jejím vzniku se počítalo s tím, že bude GC I/6 (Groupe de Chasse I/6) zformována jako ryze československá jednotka s výsostnými znaky čs. letectva. V tomto směru došlo k podepsání dohody dne 1. června 1940, jež se týkala vzniku čs. stíhacích a bombardovacích jednotek ve Francii.¹⁰

Do května roku 1940 se do Francie dostalo celkem 786 příslušníků čs. letectva. Bojového nasazení se dočkali zejména stíhači, a to v počtu 113.¹¹ Tito letci pak tvořili 12 % veškerého francouzského stíhacího letectva a je jim připisováno celkem 158 sestřelených letounů Luftwaffe. Nejúspěšnějším čs. letcem ve Francii byl bezesporu Alois Vašátko s 15 vzdušnými vítězstvími.¹²

Největší skupina čs. letců v počtu 100 mužů se nacházela v Chartres ve výcvikovém středisku stíhačů. Další velké skupiny se působily v Toulouse, Pau a v Avordu, kde se sdružovali piloti bombardérů, palubní střelci a mechanici. Piloti, navigátoři, radiotelegrafisté a někteří mechanici se školili v Tours, Istres a Agde. Velitelem výcvikového tábora v Agde byl mjr. Josef Schejbal.¹³ Morálku na této základně vystihuje záznam z deníku letecké skupiny Agde dne 3. června 1940:

„Každým odjezdem mužstva – zvláště jde-li o určení na frontu, se nálada stává výtečnou“¹⁴
Citace dokládá odhodlání a chuť čs. mužstva zapojit se do bojů v „Bitvě o Francii“. Československé letectvo však i přes dobrou morálku letců a silnou vůli zvítězit, přišlo o 29 letců.¹⁵

¹⁰ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 7.

¹¹ STRAKA, Karel. *Francie a Československo 1914-1945. Léta nadějí, zkázy a bojů na společných frontách*. = *La France et la Tchécoslovaquie 1914-1945: les années d'espérance, de destruction et de combats communs*. = *France and Czechoslovakia 1914-1945: years of hope, destruction and joint fighting*. Praha 2011. s. 225.

¹² HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 7.

¹³ DUDA, Zbyněk Miloš. *Velitel stíhacího letectva*. Praha 1994. s. 83.

¹⁴ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 398/1/44, k. 44, Válečný deník letecké skupiny Agde. 1/6/1940 - 9/7/1940.

¹⁵ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 8.

Dne 17. června 1940 se čs. letci dozvídají neuvěřitelnou a skličující zprávu o ukončení odporu. Většina si tento okamžik poznamenala s těžkým srdcem do deníku:

„Téměř nikdo z letců nechce té hrozné zprávě uvěřit [...] Copak my jsme byli poraženi??!! Nikdy, právě naopak. Tak co vlastně? Zármutek je vystřídán zarputilým vztekem a nikdo nechce věřit těmto zprávám, vyšlým možný z propagandistické dílny pana Goebbelse.“¹⁶

Z tohoto důvodu přeletělo několik čs. letců v rámci svých francouzských jednotek Středozemní moře. Ze Severní Afriky, ale i z přístavů Bordeaux a Port Vendres, se poté přesouvají k břehům Velké Británie. Právě zde totiž hledají nové „útočiště.“ Doufají, že i tady budou opět prospěšní, a zapojí se do válečné vřavy, která v roce 1940 byla téměř na úplném začátku.¹⁷

1.3. Českoslovenští letci u Britského Královského letectva (Royal Air Force)

„Dosud nikdy v dějinách lidstva neprokázala tak malá hrstka jedinců tolik služeb tak mnohým.“

Winston Churchill¹⁸

Do poloviny srpna 1940 se na území Velké Británie dostalo několik stovek československých letců. Do konce téhož roku přesáhl jejich počet 1300. Jako tábor československých ozbrojených sil byl využíván Cholmondeley Park. Odtud přecházeli letci do čs. leteckého depa na základně RAF Cosford. Později byla podobná čs. depa zřízena i ve Wilmslow a St. Athanu. Současně také probíhali rozhovory ministerstev zahraničí a letectví o vstupu čs. leteckého personálu do Britského královského letectva (RAF). Na začátku července 1940 předstupovali českoslovenští letci před výběrovou komisí, která jim umožnila zařazení do dobrovolnické zálohy RAF.

Po těžkých ztrátách, které RAF utrpělo v začátcích bitvy o Británii, je rozhodnuto o vytvoření československé perutě. Dne 12. července byla v Duxfordu vytvořena čistě československá 310. stíhací peruť. Velení obstarávali dva důstojníci: Čech S/Ldr. Alexandr

¹⁶ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945*. 2. část. Praha 1998. s. 103.

¹⁷ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 8.

¹⁸ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. s. 1.

Hess a za Brit S/Ldr. George D. M. Blackwood.¹⁹ Český velící důstojník peruti Hess o tomto okamžiku napsal následovně:

„12. července 1940. – Byl to pro nás památný den, den založení první československé stíhací perutě, postavené na půdě Anglie po francouzském zhroucení: „310 Czechoslovak Squadron.“ Poprvé v této válce dochází k ustavení ryze československé letecké jednotky, třebaže ve Francii byl již dříve učiněn pokus o zřízení zvláštních leteckých stíhacích a bombardovacích jednotek československé armády.“²⁰

Dne 12. července byl také v Londýně zřízen Inspektorát československého letectva a v Cosfordu byla vytvořena čs. výcviková a náhradní letecká jednotka tzv. „Československý depot.“²¹

Nedlouho po vytvoření první čs. stíhací peruti vzniká v Honingtonu dne 2. srpna 1940 československá 311. bombardovací peruť. Ihned poté byl zahájen intenzivní výcvik letců, který je měl připravit na bojové nasazení. První vycvičené posádky byly již po 40 dnech výcviku posláni na svůj první operační let.²²

„Velká část vybraných pilotů důstojníků i poddůstojníků neměla dostatečné zkušenosti v létání s vícemotorovými letouny a za noci. Bylo nutno zařadit piloty, kteří absolvovali dosud velmi málo hodin letu.“²³

V červenci a srpnu stále přibývali další českoslovenští letci, kteří přišli z Francie do Velké Británie. V leteckém depu v Cosfordu byl dne 29. července 1940 zformován základ další československé perutě. Nová 312. stíhací peruť měla ve svých řadách velký počet veteránů z bojů ve Francii.²⁴ Počty nově příchozích letců však stále rostly:

¹⁹ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 11.

²⁰ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii: českoslovenští stíhači v RAF*. Praha 2001. s.9.

²¹ ČEJKA, Eduard. *Zlomená křídla*. Praha 1991. s. 475.

²² HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 20.

²³ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 679/Bla/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě. 15/7/1940 – 31/8/1940.

²⁴ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. 1. část (1940)*. s. 65.

„Ve francouzských a portugalských přístavech je připraveno k odjezdu do Anglie 350 čs. vojáků. Mám za to, že příjezdem těchto čs. vojáků do Anglie se automaticky vyřeší otázka nedostatku pomocného mužstva u letectva. Prosím, aby byly podniknuty potřebné kroky, aby otázka přidělení 100 mužů byla zásadně rozhodnuta ještě před příjezdem těchto lidí do Anglie, aby nenastalo zbytečné prodlévání.“²⁵

Tuto zprávu zaslal dne 5. prosince 1940 Air Commodore Karel Janoušek, inspektor čs. letectva na Ministerstvo národní obrany v Londýně.

Poslední československou perutí, která za války vznikla v rámci RAF, byla 313. stíhací perut'. Vznikla v květnu 1941 a to zejména proto, že řada československých letců musela z kapacitních důvodů sloužit u britských perutí. Oproti ostatním čs. perutím však již nebyla výhradně československá. Na pozemní personál této peruti již čs. lidské zdroje nestačily, proto byly v tomto případě využity britské rezervy²⁶

Všechny československé perutě, letky, ale i jednotliví letci, kteří sloužili v rámci britských jednotek, vydobyli mnohá vítězství a dopomohli nepochybně k urychlení porážky „Třetí říše“.

O jednotlivých úspěších, podrobnějším rozdělení či fungování perutí a leteckých skupin v období druhé světové války by mohlo být napsáno několik stovek stran textu a stále by bylo mnohé opomenuto. V následujících kapitolách však bude prostřednictvím letců alespoň částečně nastíněno, s jakými každodenními nástrahami se čs. letci v RAF setkávali.

²⁵ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

²⁶ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdeho Albionu. 1. část (1940). s. 74.*

2. Karel Kovář

2.1. Mládí na Chrudimsku

Historií zapomenutý, totalitním režimem pronásledovaný, přesto vnitru silný člověk – tento popis, který by patřil téměř ke všem pilotům západní armády, však použiji právě pro Karla Kováře. Narodil se 22. prosince v roce 1916 v Pardubicích na Zeleném předměstí, v době, kdy stále i přes snahy nově korunovaného císaře Karla I. ještě zuřila první světová válka a vznik Československé republiky byl v nedohlednu.

Byl synem soustružníka kovů Karla Kováře, narozeného v Praze 6. 12. 1888, a Barbory Kovářové (rozené Schurzové), narozené 11. 1. 1884 v Pardubicích.²⁷

O několik let později, v době již fungující Československé republiky, kdy se ještě stále všichni vzpomínali z hrůz „Velké války“,²⁸ nastává těžká doba pro celou rodinu Karla Kováře, tedy pro jeho maminku, starší sestry Marii a Věru a také mladšího bratra Stanislava. V roce 1921 umírá otec čtyř dětí Karel Kovář starší.

Následkem této opravdu obtížné životní situace se ovdovělá Barbora Kovářová stěhuje se svými dětmi ke své sestře Julii Čermákové a svému švagrovi maloobchodníkovi do obce Krouna u Skutče čp. 173, v tehdejší okrese Vysoké Mýto ve Východních Čechách.²⁹

Karel Kovář se po obecné škole v Krouně vyučil strojním zámečnickem v místní strojárně „Štorek a Venzara“.³⁰ Následně absolvoval čtyři roky Vyšší průmyslové a strojnické střední školy v Pardubicích.³¹ Technika Karla Kováře vždy velmi lákala, proto po studiích prošel základním leteckým výcvikem v Prostějově. K tomuto výcviku byli vybíráni schopní muži z nemajetných rodin po ukončení studií. V prosinci roku 1937 získal osvědčení turistického pilota při Aeroklubu v Pardubicích, kde působil např. s Josefem Koukalem a Stanislavem Popelkou, pozdějším četařem ve Francii, o kterém se Karel Kovář vyjádřil takto: „*Byl to velmi tichý chlapec, který však byl velmi odvážným pilotem a možná až příliš velkým dobrákem.*“³²

²⁷ SOkA Pardubice, Sběrka druhopisů matrik, Římskokatolický farní úřad Pardubice, r. 1916, č. postupné 276.

²⁸ Do roku 1939 se 1. světová válka označovala jako „Velká válka“.

²⁹ Osobní archiv Ing. Jana Věrteláře

³⁰ Tamtéž.

³¹ Zde také studoval do roku 1932 Stanislav Fejfar. Pozdější letecké eso československého letectva ve Francii a Velké Británii. Dále viz. KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali: život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Praha 2003. s. 38.

³² Osobní archiv Ing. Jana Věrteláře

2.2. Služba v čs. armádě

V období 22. 5. 1938 až 14. 3. 1939 v hodnosti četaře vykonával Karel Kovář službu vojenského výkonného letce – pozorovatele dvoumístných letounů u 63. letky v Přerově. Tato vojenská letecká setnina vznikla 1. prosince 1929. Na počátku září 1938 se nacházela v Olomouci a od 14. září v Přerově a podléhala veliteli Leteckého pluku 2.³³ Velitelem této letky byl major letectva Vojtěch Skoba. Setnina disponovala zejména letouny Aero A 100 a Avia B 71. Po vyhlášení branné pohotovosti státu byla 24. září začleněna stejně jako celý Letecký pluk 2. do stavu Mobilisačního tělesa 602.³⁴ Velitelství a sídlo pluku se nacházelo v kasárnách Milana Rastislava Štefánika v Olomouci, pod vedením plukovníka letectva Vladislava Květoně.³⁵ V období stavu mobilizace vznikla z 63. letky Polní letka 63, jakožto samostatná vojenská setnina letectva a podléhala veliteli *Velitelství zemského letectva* v Brně.³⁶ Velitelem setniny zůstal po 24. září major Vojtěch Skoba, u kterého sloužil jako jeho první důstojník František Fajtl.³⁷

Během služby na letišti v Přerově se dle potvrzení velitele pluku plukovníka Vladislava Květoně četař Kovář osvědčil, a proto byl jmenován 1. 3. 1939 „polním pozorovatelem letcem.“³⁸

³³ Letecký pluk 2. Dr. Edvarda Beneše, velitel plk. Květoň, velitelství v Olomouci, 3 perutě s 11 letkami, z toho 4 pozorovací, 2 zvědné, 4 stíhací, jedna cvičná a jedna náhradní, dislokován na letištích v Olomouci, Vyškově a Přerově.

³⁴ FIDLER, Jiří – *Na zrazeném nebi: encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938*. Praha 2015. s. 228.

³⁵ Plukovník letectví Vladislav Květoň (*1895 – †1974), příslušník československého vojenského letectva od listopadu 1920. Jmenován velitelem Leteckého pluku v Olomouci v roce 1936. V době branné pohotovosti státu na podzim 1938 zastával funkci náčelníka štábu Velitelství letectva II. armády. viz FIDLER, Jiří. *Na zrazeném nebi: encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938*. Praha 2015.

³⁶ FIDLER, Jiří. *Na zrazeném nebi*. s.201.

³⁷ František Fajtl, nejznámější československý stíhací pilot. Za svoji činnost u RAF a leteckých sil SSSR získal nejvyšší státní vyznamenání a dosáhl hodnosti generálporučík. Dále viz KÝROVÁ, Zuzana: *Život generálporučíka Františka Fajtla*. Vedoucí práce PhDr. Roman Kodet, Ph.D. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta filozofická. Katedra historických věd, 2015.

³⁸ Osobní archiv Ing. Jana Věrteláře

2.3. Sladká Francie

Následkem událostí březnové německé okupace a nastolením Protektorátu Böhmen und Mähren se stejně jako mnoho československých pilotů rozhodl emigrovat ve snaze zapojit se do zahraničních vojenských sborů. Pro útěk si spolu s kamarádem Petrem Urubou zvolil Polsko na základě zprávy, že zde vznikají československé vojenské jednotky. Přes kontaktní osobu v Ostravě - Šenově se dostali k hranicím u lesa, přibližně 30 kilometrů od Frenštátu pod Radhoštěm. Zde však prováděli pravidelné hlídky Němci, přesto se jim podařilo přeběhnout na druhou stranu hranice. Na polské straně je brzy zajistila polská hlídka. Společně s Karlem Kovářem a Petrem Urubou se vydal na ilegální přechod také mladý Žid. Po zjištění polskou hlídkou, že je tento muž židovské národnosti, vydal velitel hlídky rozkaz, aby byl mladík eskortován zpátky na hranice, což také okomentoval slovy, „že si žádné Židy v Polsku nepřeje.“³⁹

Po této události se Uruba a Kovář dostali až do Krakova, kde se již organizovala československá armáda.

„Poláci se tázali, proč jsme se nebránili proti německé agresi. Těžko se jim vysvětlovalo, že jsme bojovat nemohli.“⁴⁰ V Krakově byl také československým jednotkám nabídnut vstup do francouzské cizinecké legie na dobu 5 let, která však byla nutností pro přesun do Francie. Podmínkou bylo převezení jednotek do Francie a následné začlenění do českých jednotek v případě vypuknutí války. Cesta do Francie započala v polském přístavním městě Gdyně, odkud plula loď až do francouzského námořního přístavu v Calais. Poté následoval transport do města Boulogne Sur Mer, který proběhl 31. 7. 1939 – 1. 8. 1939. Tohoto transportu se dle dochovaných seznamů spolu s Karlem Kovářem účastnili například poručík František Fajtl, major Evžen Čížek, plukovník Josef Berounský, ale i mnoho členů mužstva, důstojníků i četařů letectva.⁴¹

³⁹ Kateřina Van Wagenen, Zdeněk Pagač: Příběhy 20. století – Plukovník Petr Uruba (1916 – 2009). Olomouc 2009.

⁴⁰ Tamtéž.

⁴¹ VHA Praha, Čs. letectvo Francie 407/3/44, k. 44, Různé seznamy čs. letců ve Fr. 1940.

V Paříži byl Karel Kovář již s francouzskými vojenskými doklady přiřazen 9. září 1939 ke 109. batalionu zpravodajského letectva, který sídlil v Tours.⁴² Na tomto letišti létal se stroji POTEZ 63. *„To bylo žihadlo, měla strašně velkou stoupavost a nesla jen fotokanóny. Celou válku ve Francii jsem lital u zpravodajců, pak se to všechno posralo a nastal přesun do jižní Francie, kde nás nalodili a vezli do Severní Afriky.“*⁴³

Po vypuknutí války a německém bleskovém vpádu do Francie se československé letecké jednotky přesunuly do jižní Francie, kde z Marseille vyrazily do Alžírsku, odkud poté cestovaly vlakem až do Casablanky v Maroku. Následovala třítydenní cesta lodí do Anglie, při níž se museli vyhýbat německým ponorkám.⁴⁴ O podobné plavbě, při níž musela posádka hlídkovat, neobjeví-li se nepřátelská ponorka či letadlo, vypovídá zápis z válečného deníku letecké skupiny z Agde zapsaný 25. června 1940:

*„Mužstvo zůstává ubytováno na palubě C. Strava jest pouze 2x denně. Na zádi drží naše mužstvo KOPL⁴⁵ s jedním kulometem a zbývajícími puškami. Důstojníci drží pozorovací službu proti ponorkám, střídání po 4 hodinách, vždy současně 4 v každém rohu lodi. Během dne nás míjelo mnoho spojeneckých lodí. Jeden torpédoborec zůstává s námi v doprovodu. Stav morálky: Velmi dobrý. Mužstvo si udržuje náladu zpěvem“.*⁴⁶

⁴² Dalšími místy, kam se přiřazovali českoslovenští piloti, byla například: Paříž, Agde, Chartres, Pau, Toulouse, Avord, Bourges nebo Severní Afrika.

⁴³ Osobní archiv Ing. Jana Věrteláře

⁴⁴ Tamtéž.

⁴⁵ tzn. Kulometná obrana proti letectvu.

⁴⁶ VHA Praha, Čs. letectvo Francie 389/1/44, k. 44, Válečný deník letecké skupiny Agde 1. 6. – 9. 7. 1940.

2.4. Britské ostrovy

Lod' přistála v Liverpoolu, odkud byli muži přesunuti do polního tábora Corny. Zde byli rozřazováni k leteckému výcviku a perutím, konkrétně Karel Kovář k 311. bombardovací peruti. „*Pro urychlené přecvičení velkého množství letců u 311. čs. bombardovací perutě se v Bassingbourne soustředila u B Flightu, od poloviny srpna do 24. 8. 1940, první čtyřicetičlenná skupina Čechoslováků (6 kompletních posádek + 4 letci jako záloha).*“⁴⁷ Tento výcvik absolvoval až do 14. září 1940 Karel Kovář spolu se svými kolegy a kamarády Zdeňkem Matuškou a Karlem Hančilem.⁴⁸ Po tomto výcviku byl zařazen jako radiotelegrafista - střelec k 311. bombardovací peruti a jmenován do hodností P/O, tedy Pilot Officer, používanou RAF, která byla v československé armádě totožná s hodností poručík.⁴⁹

V prosinci roku 1940 si několik letců včetně Karla Kováře podalo žádost o přeřazení do stíhacího výcviku, protože měli poct, že zde by mohli být mnohem lépe uplatněny jejich schopnosti a dovednosti získané z ČSR nebo i Francie.

Tato žádost letců se nesečkala s pochopením ze strany velení a letci byli dokonce obviněni ze strachu z letů nad Německem či absolutní vojenské nekázně.⁵⁰

„...P/O Kovář Karel, P/O Matuška Zdeněk a P/O Hančil Karel Jan, t.č. ve výcviku na let. radiotelegrafisty, podali si písemné žádosti, jichž smysl jest asi ten, že žádají o propuštění z R.A.F. v tom případě, že jim nebude umožněno býti piloty. Žádosti byly předloženy velitelství GROUP-y. [...] „Jest pravděpodobné, že jmenovaní použili případů jako záminky a že se v zásadě jedná o strach před lety přes Kanál“.⁵¹

⁴⁷ PAJER, Miloslav. *Ve stínu slávy: bojový výcvik československých letců, příslušníků bombardovacích a dopravních jednotek RAF, ve Velké Británii v letech 1940 až 1946.* Cheb 1992. s. 93.

⁴⁸ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 680/Blá/1/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě skup. Honnington. 1/9/1940 – 30/9/1940.

⁴⁹ PAJER, Miloslav. *Ve stínu slávy.* s. 94.

⁵⁰ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

⁵¹ Tamtéž.

V tomto hlášení W/COM. Karla Tomana (Mareše) jsou uvedeni také další dva P/O. Jedním z nich je P/O František Růžička, který si stejně jako Karel Kovář zažádal o zařazení do pilotního výcviku. Všichni zmiňovaní letci požadují propuštění z Royal Air Force v případě, že nebudou moci absolvovat stíhací výcvik.⁵²

Závěrem navrhuje wing. Com. K. Toman vyloučit všechny zmiňované letce z RAF a jelikož se dle jeho názoru jednalo o závažnou věc, srovnatelnou se zradou a pošpiněním pověsti československé armády, navrhuje vyvodit další důsledky, což později znamenalo vyřazení z RAF a trestní řízení.⁵³

K raportu wing. Com. Karla Tomana se Karel Kovář vyjádřil dopisem zaslaným W/C J. Schejbalovi:

„k bodu 1 a 2:

Ve své žádosti o zařazení do stíhacího výcviku jsem uvedl, že je snazší vycvičiti sportovního pilota se 145 hod. letu na pilota stíhacího než z laika udělati telegrafistu. Myslím, že bych byl daleko dřív schopen zasáhnout do boje proti Německu jako stíhač než jako telegrafista.

Domnívá-li se snad někdo, že tato žádost má sloužiti ke splnění mých nějakých osobních zájmů, pak se mýlí, poněvadž mým prvním a osobním zájmem jest poražení Německa, ke kterému přispěji nejlépe tím způsobem, že funkci mi svěřenou budu zastávati s chutí a láskou. To jest chtěl bych bojovati jako stíhač. Poněvadž podle prohlášení Čs. Inspektorátu let. Jest to nemožné, musel jsem žádat o propuštění z RAF.

K bodu 3. Kdybych se snad bál létat do Německa, tak jsem mohl zůstat doma a nemusel jsem vstupovat do čs. odboje.

Konečně funkce stíhače, o kterou jsem žádal, mě daného nebezpečí nezbavuje.

K. Kovář v. r. “⁵⁴

⁵² VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

⁵³ Tamtéž.

⁵⁴ Tamtéž.

K vyřazení šesti letců z 311. perutě, mezi nimiž byli již zmiňovaní důstojníci včetně Karla Kováře, došlo 6. ledna 1941. Toho dne byli také dle Karla Janouška okamžitě přesunuti do zálohy u Československé brigády v Leamington Spa. Dne 15. ledna 1941 bylo podáno trestní oznámení na Karla Kováře, Karla Jana Hančila, Zdeňka Matusku a Františka Růžičku.⁵⁵

„Ačkoliv uvedeným důstojníkům plk. Toman znovu uvedl na paměť, že dobrý voják a vlastenec zná své povinnosti jedině, když poslouchá rozkazů a koná co nejlépe svou povinnost na přiděleném místě, t.j. tam, kde je ho nejvíce zapotřebí, všichni uvedení důstojníci trvali na svém propuštění z RAF, když nebude jejich žádostem vyhověno.“⁵⁶

Sedm leteckých pozorovatelů a palubních střelců přešlo v průběhu války k leteckým silám Svobodné Francie. V rámci vojenských sil Svobodné Francie bojovala řada Čechoslováků. „Forces francaises libres“ disponovaly dostatkem mužstva, nicméně v případě jejich důstojníků se jednalo o velký podstav. Oproti tomu v čs. armádě na půdě Velké Británie byl počet důstojníků oproti malému mužstvu spíše „zbytečně“ vysoký. Z toho důvodu došlo k dohodě s francouzskou stranou a Československé exilové Ministerstvo národní obrany v Londýně uvolnilo od prosince 1940 do července 1943 celkem 58 důstojníků, kteří poté sloužili v rámci FFL (Forces francaises libres).⁵⁷

Zda byl i Karel Kovář nakonec zařazen k vojenským silám Svobodné Francie, nebylo doposud zjištěno. Nicméně z evidenčního listu vyplývá, že vojenská hodnost mu byla odňata v roce 1942.⁵⁸ O jeho dalším působení se po událostech spojených s žádostí o vystoupení z RAF mnoho neví. Posledním jeho dokumentem z Velké Británie je lékařská zpráva, ze které lze vyčíst pouze to, že byl dne 21. června 1945 vyšetřen v Čs. vojenské nemocnici. Jisté je také to, že v roce 1945 si do Československa přivezl manželku britské národnosti, jménem Ester. V době jeho pobytu v zahraničí byla jeho matka Barbora Kovářová internována v táboře ve Svatobořicích. Zde byly umístěny rodiny příslušníků zahraničního odboje.⁵⁹

Další informace o zmiňovaném letci v období války bohužel nejsou zjištěny.

⁵⁵ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

⁵⁶ Tamtéž.

⁵⁷ STRAKA, Karel. *Francie a Československo 1914-1945*. s. 242.

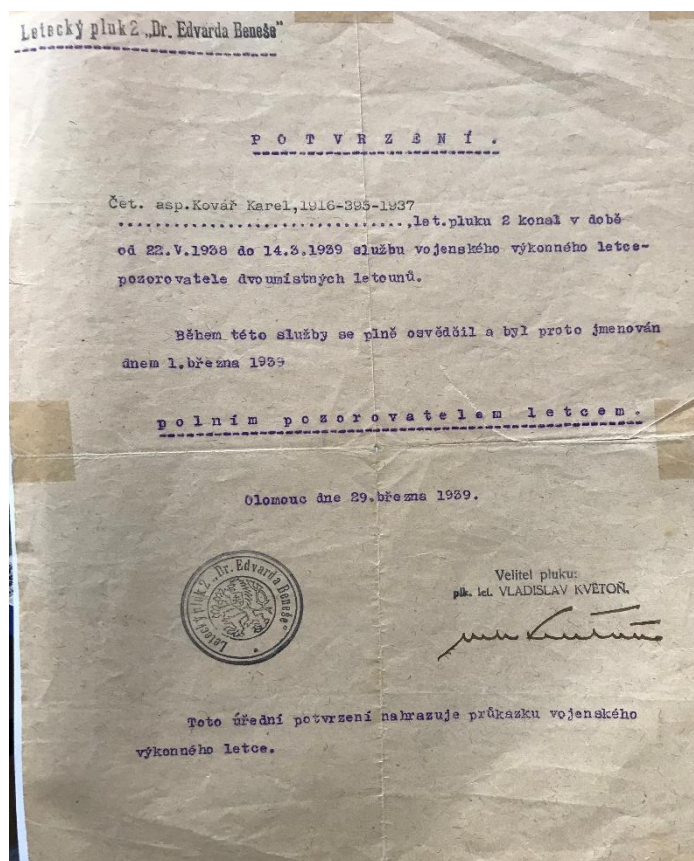
⁵⁸ VHA Bratislava, Evidenční list k vojenské knížce Karla Kováře, 1965

⁵⁹ Osobní archiv Ing. Jana Věrteláře

2.5.Přílohy



Obr. 1 Karel Kovář v roce 1940⁶⁰



Obr. 2 Potvrzení o povýšení Karla Kováře v roce 1939⁶¹

⁶⁰ Osobní archiv Ing. Jana Věrteláře

⁶¹ Tamtéž.

VOJENSKÝ HISTORICKÝ ARCHÍV
BRATISLAVA

CVO
413/N

EVIDENČNÍ LIST k vojenské knížce série B číslo 321303

KOVÁŘ KAREL
(příjmení a jméno)

22.12.1916
1. Den, měsíc a rok narození

I. VOJENSKÉ EVIDENČNÍ ZNAKY	2. Záznam o evidenční kategorii	Záloha první kategorie (slovy)	II. VŠEOBECNÉ ZÁZNAMY	všeobecné	4 třídy měšť.školy		
	3. Evidenční skupina	A		oborné	4 roky vyšší prům.školy stroj s maturitou		
	4. Skupina podle hodnosti	vojín		vysoké			
	5. Číslo vojenské odbornosti	413/N		politické			
	6. Název čísla vojenské odbornosti			obec (místní národní výbor)	Pardubice		
	7. Způsobilost pro funkci	starší		okres	Pardubice		
	8. Vojenská hodnost	vojín		kraj	Východočeský		
	9. Občanské povolání	technický úředník		18. Místo trvalého pobytu	DĚDOVA č.44 (obec, její část, číslo popisné, ulice nebo náměstí, p. Kamenný číslo orientační, číslo bytu a telefonu)		
	10. Členství v politické straně, od které doby			19. Zaměstnan	technolog - Vysokomý ústav term. funkce v závodě, úřadě, ústavu, logie a ekonomiky VOJENSKÝ HISTORICKÝ ARCHÍV		
	11. Členství v ČSM, od které doby			Tělesná data			
	12. Národnost česká	13. Mateřská řeč česká		výška postavy v cm	obvod hlavy v cm	velikost ochranné masky (dioptrie)	velikost obuvi
	14. Znalost cizích řeší			169	55	1	8
	15. Sociální původ	syn dělníka		20. 30.3.1937 DOV Vysoké Mýto (datum povolání, u které okresní vojenské správy, Schopen řádové služby schopnost k vojenské službě, zdravotní klasifikace, 47.pěší pluk ke kterému útvaru zařazen k v-konávání základní služby)			

IV. STRUČNÉ ZÁZNAMY O PRŮBĚHU ZÁKLADNÍ SLUŽBY

Pof. čís.	21. Uvést dobu nástupu základní služby u útvaru, kterého a u jakého druhu vojska, jaké vykonával funkce, odkdy dokdy, číslo rozkazu a datum propuštění do zálohy	V době	
		od	do
1.	Nastoupil základní vojenskou službu k 47.pěšímu pluku	1.10.37	
2.	Základní střelecký výcvik	1.10.37	1.11.37
3.	Přemístěn do vojenského leteckého učiliště, cvičen pro funkci letce - pozorovatele	2.11.37	1.6.38
4.	Zařazen na funkci letce - pozorovatele	2.6.38	30.3.39
5.	Propuštěn na trvalou dovolenou		1.4.39
6.	Přeložen do zálohy		30.9.45
	Karel od 1.10.37 - 1.4.39		

Škl. čís. 56/B - NV-7-35436/59/4042

Obr. 3 Evidenční list k vojenské knížce Karla Kováře⁶²

⁶² VHA Bratislava, Evidenční list k vojenské knížce Karla Kováře, 1965

311 (CZECH) SQUADRON

WRETHAM, 20. listopad 1940

Č. j.: 203/dív./40.

Věc: Důstojníci - nepřístojnosti.

Příloha : 1 (jedna)

Inspektorát čs. letectva

L O N D O N.

H l á s í m :

- 1) P/O KOVÁŘ Karel, P/O MATUŠKA Zdeněk a P/O HANČIL Karel Jan, t.č. ve výcviku na let. radiotelegrafisty, podali si písemné žádosti, jichž smysl jest asi ten, že žádají o propuštění z R.A.F. v tom případě, že jim nebude umožněno býti piloty. Žadosti byly předloženy velitelství GROUP-y.
- 2) P/O RUŽIČKA František, t.č. ve výcviku na let. radiotelegrafistu, prohlásil mi dne 19.XI.40 za přítomnosti škt. CHRÁSTA a škt. BUŠINY že, nebude-li mu umožněn pilotní výcvik, že bude žádat o propuštění z R.A.F.

V obou případech jednání uvedených čtyř důstojníků svědčí o jejich velmi špatné morálce, vlasteneckém založení a voj. hodnotách.

- 3) P/O VANĚČEK Václav si před několika dny stěžoval, že byl hrubě slovy napaden anglickým mechanikem vojínem. Stížnost podal též písemně přímo na Air Ministry. Poněvadž věc nebylo možno přímo prokázat pro nedostatek anglicky mluvících svědků, potrestal anglický velitel peruti zmíněného vojína pouze ostrou ustní výtkou. P/O Vaněček s výměrou trestu nesouhlasil a prohlásil, že zažádá o vystoupení z R.A.F. Na tomto prohlášení trval i tenkrát, když mu velitel báse, GROUP CAPTAIN A. HARRISON, D.F.C., A.F.C. domlouval, že on by v nynější válce s Německem pro takové důvody nemohl odejít od letectva.

Jest pravděpodobné, že jmenovaní použili případů jako záminky a že se v zásadě jedná o zbabělost a strach před lety přes Kanál.

Navrhují všech pět P/O v y l o u č i t i z R.A.F.

Poněvadž se jedná o vážnou věc, souvisící v dnešní době se zradou na našem odboji tím, že poškodili dobrou pověst naší armády, n a v r h u j í v y v o d i t i p a k d a l š í d ů s l ě d k y.

K. TOMAN W/COMI.

INSPECTORATE OF THE C.A.F. INSPEKTORÁT LETECTVA
DATE: 21 NOV 1940
No.: 17 div / 40

Toman
CONFIDENTIAL
DUVERNÉ

Viz ej 36 / div.

27 DEC 1940

Obr. 4 Hlášení W/COM Karla Tomana⁶³

⁶³ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

3. Stanislav Popelka

3.1. Mládí letce z František

Stanislav Popelka se narodil 12. prosince 1917 na Františkách u Krouny Marii Popelkové. Celé své dětství pak prožívá právě v této malé obci na samém okraji okresu Chrudim. Školní docházku zpočátku nejprve plnil v obecní škole na Františkách a poté také ve vzdálené obci Mokré u Opočna, kde jeho matka pracovala na statku. Měšťanskou školu pak již celou absolvoval v Opočně. Následovaly dva roky pokračovací školy ve Skutči a vyučení strojním zámečníkem ve známé strojírně u Štorka a Venzary v Krouně.⁶⁴

Dne 20. června 1935 je odveden na dvouletou základní vojenskou službu a již 1. října 1935 začíná sloužit u leteckého útvaru. Možná to byla tělesná zdatnost či strojní vzdělání, které předurčily jeho zařazení k letectvu. Po absolvování základního vojenského výcviku je zařazen do pilotní školy, kterou navštěvoval v letech 1936 až 1937. Následně je pak zařazen do pilotní školy pro stíhače a začíná létat u Leteckého pluku 4 a v jeho 50. letce se sídlem v Hradci Králové. Zde získává výcvik pro létání v noci a podle přístrojů, výškové a dlouhé lety a také absolvuje radiotelegrafický kurz. Své letecké dovednosti trénuje na bojových letounech Avia B 534, se kterými absolvuje i bojové střelby.⁶⁵

3.2. Nástrahy cizinecké legie

Po nastalé situaci po okupaci Čech a Moravy nastává velmi těžké období nejen pro československé letce. Stanislav Popelka jako oddaný příslušník ozbrojených složek své vlasti neváhá a opouští svoji vlast za účelem zapojit se do nově vznikajících legií. Ty vznikají na území Polska, do kterého se dostává spolu s ostatními letci ve druhé polovině dubna 1939. Zde pak v Krakově vzniká vojenská jednotka pod vedením podplukovníka Ludvíka Svobody a nadporučíka Krále. Skutečnost, že se na území Polska formuje vojenská jednotka z řad bývalých československých vojáků, se Polákům nelíbí. Z toho důvodu se tato vojenská skupina stává částečně nelegální a přesouvá se do tábora v Malých Bronowicích. Následně je těmto mužům zamítnuto přijetí do britské armády místním komitem. Proto se představitelé jednotky pokoušejí dojednat spolupráci s francouzskou vládou. Ta naštěstí souhlasila a rozhodla

⁶⁴ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. 2. díl.* Jihlava 1999. s. 163.

⁶⁵ Tamtéž.

o soustředění Čechoslováků do Francie. Stanislav tak putuje 16.6. 1939 do přístavního města Gdyně, kde se nezdržuje ani den a naloduje se na loď Sobieski, která míří do Francie. Dne 20. června 1939 již loď zakotvila v přístavu Boulogne Sur Mer.⁶⁶

Další cílovou destinací ve Francii byla Paříž, kde došlo na Place Ballard k jeho zařazení do cizinecké legie.⁶⁷ Téměř všichni letci, kteří podepsali závazek u cizinecké legie zároveň věděli, že druhá možnost neexistuje. V případě nepodepsání či nesplnění závazku hrozilo letcům jejich navrácení zpět do obsazené vlasti.⁶⁸

„Nebyla to Francie našich snů. Byla to Francie občansky a vojensky demoralizovaná, prosáknutá jedem defétismu. Stín budoucí katastrofy dusil naše přípravy již od prvních počátků.“

Generál Karel Janoušek⁶⁹

Cizinecká legie skýtala pro její příslušníky nemnohé příkoří počínaje velmi nízkými příjmy, které byly naprosto nesrovnatelné s příjmy francouzských letců.

Problém, který postihoval všechny československé příslušníky cizineckých legií, vyřešil až tzv. „československý statut“ podepsaný 24. ledna 1940. Ten přiznával československým vojákům statut příslušníků československé armády se zpětnou platností od 2. října 1939, kdy byla sjednána dohoda o obnově čs. armády ve Francii. Letci tak mohli opět sloužit ve svých původních čs. hodnostech. Naplnění tohoto statutu bylo prováděno velmi pomalu a potýkalo se značnými administrativními problémy. Někteří letci se tak změny dočkaly až po pádu Francie.

70

V hodnosti prostého vojína odjíždí Stanislav 28. června 1939 do Marseille, do pevnosti St. Jean, odkud pokračuje 1. července na lodi do Oranu v Alžíru. Zde v Severní Africe setrvává ve výcvikovém středisku Sidi-bel-Abbes až do září 1939. Výcvik to byl opravdu obtížný a mnohdy i ponižující. Obnášel například čtyřiceti kilometrové pochody v naprosto

⁶⁶ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny*. s. 164.

⁶⁷ JELÍNEK, J., *GC I/6 – Stanislav Popelka*. datum a místo vydání nezjištěno. s.2.

⁶⁸ Tamtéž.

⁶⁹ ČEJKA, Eduard. *Bitva o Francii*. s. 217.

⁷⁰ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945*. 1. část. Praha 2003.

nevyhovující obuvi či těžkou práci pod úporným africkým sluncem. Všichni doufali, že cizinecká legie je jen dočasným řešením a jejich účast v ní nebude mít dlouhého trvání.

Dva dny po vypuknutí války přichází rozkaz, aby byli všichni českoslovenští letci ihned přiděleni na základny francouzského koloniálního letectva. Pro Stanislava Popelku to znamenalo převelení na letiště v Tunisu, kde byl později povýšen do hodnosti četaře.⁷¹

Ve francouzských koloniích v Severní Africe setrvává Stanislav Popelka do 13. prosince 1939. Toho dne odplul z Oranu lodí „Sidi Brahim“ do přístavu Marseille, kam příplul 15. prosince 1939. Ve Francii je zařazen do peruti GC I/6, jejímž velitelem byl francouzský důstojník Tricaud. Peruť měla více než dvacet pilotů, mezi nimiž byl například Stanislav Fejfar, František Bieberle, Svatopluk Janouch, Václav Jícha, Jiří Kučera a samozřejmě Stanislav Popelka. Celkem u této peruti GC I/6 postupně sloužilo třináct českých pilotů.⁷²

Dne 8. března 1940 byla stíhací peruť GC I/6 přesunuta z domovské základny v Marignane na jihu Francie na letiště v Chissey u Dionu, kde měla za úkol chránit okolní průmyslovou oblast před bombardováním.⁷³ Příslušník této peruti Svatopluk Janouch zdejší působení zaznamenal:

„Byli jsme stále na letišti. Denně jsme hlídkovali v prostoru Dijonu, Besanconu a dále nad Maginotovou linií. Létalo se vysoko nad sedm tisíc metrů. Nikdy jsme neviděli nepřitele. V hotovosti jsme utloukali čas všemožným způsobem. Dny se pomalu vlekly. V malých radostech, za bouří a dešťů nám ubíhal čas. Klidná hladina našeho života se čeřila bídou, které jsme už uvykli. Nikdy jsme o ní nemluvili, jen jsme ji těžce a oddaně nesli.“⁷⁴

Svatopluk Janouch si také na této základně poznamenal několik řádků o Stanislavu Popelkovi:

„Záhadou mi však byl vždycky Popelka. Nikdy jsem neodkryl jeho vysokou koncepci zábavy a užití volného času. Popelka skoro nikdy nemluvil. S věčnou cigaretou, čertví, kde je bral, sedával někde ve stanu nebo někde u cesty na kameni a díval se na nás všechny se stoickým

⁷¹ JELÍNEK, J., *GC I/6 – Stanislav Popelka*. s. 2

⁷² Tamtéž. s. 3.

⁷³ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny*. 2. díl. Jihlava 1999. s. 164.

⁷⁴ ČEJKA, Eduard. *Bitva o Francii*. s. 371.

klidem a mlčenlivým pohrdáním. Nikdy se nedozvím, co si myslíval náš přítel Popelka, jediný syn chudé a starostlivé matky. Život byl k němu vždy tvrdý. Myslím však, že jsem na jeho klidné tváři rozpoznal jeho individuální životní filozofii a jeho hluboké přesvědčení o marnosti lidského shonu. Kdo ví, zda neměl pravdu?!“⁷⁵

Po dvou měsících působení v oblasti Dijonu následuje přesun peruti na letiště Berck Sur Mer. Odtud přelétají 2. května na letiště Magignane. Poslední Popelkův přesun se uskutečnil 17. května na letiště Lognes Emerainville u Paříže. Zde se účastní vrcholné části „Bitvy o Francii“ a také je mu zde přiznán podíl na sestřelení bombardéru Do 17.

3.3. Osudné nebe nad Paříží

Operace „Paula“, při níž se Luftwaffe zaměřovalo proti zbytkům francouzského letectva na letištích ve střední a východní Francii, byla pro Stanislava Popelku tragickou. Mohutné nálety německých bombardérů, které byli doprovázeny množstvím stíhačů, vyřadily z bojů několik stovek francouzských strojů.⁷⁶

Dne 3. června 1940 byla peruť Stanislava Popelky nasazena do boje právě proti těmto německým bombardérům typu Do 17, He 11 a Ju 88, které podnikly pod ochranou stíhaček Bf 109 a Bf 110 mohutný nálet na Paříž. Spolu s perutí GC I/6 bylo vysláno také několik dalších perutí, které měli ochránit proti tomuto náletu francouzskou metropolí. Ve 14.00 toho dne zápasily s dvojicí německých Bf 109 celkem tři letci z GC I/6. Ve svých Moranech seděli za kniplem Cne. J. Kulhánek, Sgt. J. Popelka a Sgt. Jost. Při urputném boji však došlo k rozdělení této trojice a na domovskou základnu v Lognes-Emmerainville se vrátil pouze Kulhánek. Jost byl sestřelen, avšak zachránil se padákem. Stanislav Popelka bohužel takové štěstí neměl. Při souboji se čtyřmi Messerschmitty je Popelkův Morane Saulnier MS 406 zasažen a následně v plamenech dopadá 3 km od Ozoir La Ferriere. Pilot zahynul zřejmě již ve vzduchu, protože nebyl pozorován žádný pokus o seskok. Dle francouzských i německých dokumentů byl letoun Sgt. Josta i Sgt. Popelky sestřelen stejným německým pilotem a Hpt. Adolfem Gallandem.⁷⁷

⁷⁵ JANOUCHE, Svatopluk. *Světla a stíny*. Praha 1994. s. 47.

⁷⁶ ČEJKA, Eduard. *Bitva o Francii*. s. 605.

⁷⁷ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie*. s. 305.

Druhý den, tedy 4. června, je S. Popelka pochován za přítomnosti místních obyvatel, generála Josefa Slezáka, štábního kapitána Jana Perníkáře a kapitána Jaroslava Kulhánka. Bylo mu pouhých 23 let. Po válce byly jeho ostatky převezeny na hřbitov v La Targette a uloženy v hrobě č. 186.⁷⁸

„Dobry, stary Popelka. Jeho matka ho již nikdy neuvidí. Nikdo se nikdy nedozví, co si Popelka myslíval, když sedával s věčnou cigaretou na okraji letiště...“⁷⁹

Stanislav Popelka byl in memoriam 10. října 1940 vyznamenán Československým válečným křížem. Dále pak 10. června 1943 francouzské vyznamenání Croix se Guere avec Palme a v roce 1991 byl povýšen do hodnosti plukovníka in memoriam.⁸⁰

⁷⁸ JELÍNEK, J., *GC I/6 – Stanislav Popelka*. s. 4

⁷⁹ JANOUC, Svatopluk. *Světla a stíny*. s. 76.

⁸⁰ JELÍNEK, J., *GC I/6 – Stanislav Popelka*. s. 4

3.4.Přílohy



Obr. 5 Stanislav Popelka před odchodem do zahraničí⁸¹



Obr. 6 Stanislav Popelka (druhý zprava) před letounem M.S. 406 C.1 na základně La Senia⁸²

⁸¹ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. 2. díl.* Jihlava 1999. s.164

⁸² RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945.* 1. část. Praha 2003. s. 84.

GC I/6



Za spleti různých náhod a neuvěřitelných obrátů jsou lidské osudy a za těmito osudy jsou touhy, vášně i láska.

Tento životní příběh a osud našeho rodáka Standy Popelky začíná v obci Františky. Narodil se 12. prosince 1917 ve Františkách, prosté pracovitě ženě Marii Popelkové. Zde prožívá část svého dětství a mládí. Do základní školy chodí ve Františkách a také v obci Mokré u Opočna, kde jeho matka pracovala na statku u Fikejsů. Městanskou školu chlapeckou vychodil v Opočně. Dvouletou pokračovací školu absolvoval ve Skutči. Vyučil se strojním zámečnickem ve strojírně u pánů Štorka a Venzary v Krouně.

Při hlavním odvodu 20. 6. 1935 je odveden na 24 měsíce základní vojenské služby s klasifikací A. 1. října 1935 nastupuje vojenskou službu u leteckého útvaru. Jeho zdravotní stav, velmi dobrý prospěch, dosažené školní vzdělání a touha po létání jej předurčují k zařazení do služby u letectva. Po ukončení základního výcviku je zařazen do pilotní školy, kterou absolvoval v letech 1936-1937. Jako dělostrojčí poddůstojník je zařazen do pilotní školy stíhací. Létá u 4. leteckého pluku, 50. letka v Hradci Králové. Prodělává výcvik létání v noci a podle přístrojů. Absolvoval také radiotelegrafní kurs. Zdokonaluje svoje pilotní umění létáním na bojových stíhacích letounech Avia B 534. Stejně jako ostatní piloti se cvičí v bojové střelbě, výškových a dálkových letech. Přichází všeobecná mobilizace 23. září 1938, hanebný mnichovský diktát a bez boje vydání - kapitulace Československé republiky. Následuje její okleštění o území osídlené Němci (Sudety). Potupná okupace Čech a Moravy 15. března 1939 je pro Stanislava a ostatní letce nepřijatelná. V této tíživé situaci si ještě podává žádost o přerazení k dopravnímu letectvu, datovanou 30.3.1939. Armádní sbory musely být rozpuštěny ke dni 31. července 1938. Od 1. srpna je zakázáno nosit čs. vojenské uniformy. Dobře vycvičená armáda, stejně tak dobře připravení letci nesmějí bránit svou vlast. Přijímají protektorát jako hluboké ponižení českého národa. Nesmířují se s osudem milované země. Chápou a jsou přesvědčeni, že obětované Československo budou následovat další země. Je jisté, že Hitler a jeho nacistické Německo chtějí rozpoutat válku. Důstojníci, stejně tak ostatní vojáci a vlastenci oddaní prezidentu Benešovi vědí, že musí vzít na svá bedra osud a budoucnost země. Zvláště vojáci si uvědomují, že přísahali. Přísahu splní! Začínají organizovat domácí a připravují zahraniční odboj. Příslušníci armády vědí, že boj je nevyhnutelný, že nestačí bojovat jen zevnitř, ale i že zahraničí, třeba po boku armád napadených zemí. Nepřítel je v tuto dobu společný pro všechny země Evropy. Předpokládají, že další napadenou zemí bude Polsko. Rozhodují se odejít do Polska a zde vytvořit legie. Organizují síť pro ilegální odchod letců a vojáků

Obr. 7 Článek napsaný o Stanislavu Popelkovi J. Jelínkem⁸³

⁸³ JELÍNEK, J., GC I/6 – Stanislav Popelka. datum a místo vydání neznámé. 4 s.

4. Alois Šedivý

4.1. Mládí a služba vlasti

Hlinecký rodák a pozdější příslušník 311. bombardovací perutě se narodil 25. května 1915 v Hlinsku v okrese Chrudim.⁸⁴ Jeho otcem byl četnický strážmistr Alois Šedivý a jeho matka Marie Šedivá rozená Lukešová. O své rodiče bohužel Alois Šedivý mladší přišel velmi brzy. Během bojů v 1. světové válce padl jeho otec a následně roku 1918 umírá i jeho matka. Z toho důvodu se ho záhy ujaly jeho prarodiče z matčiny strany – rodina Lukešových. Děda Josef a babička Marie bydleli ve Zlečicích u Volyně, a právě tam si na výchovu vzali svého vnuka.⁸⁵

V nedalekých Malenicích absolvoval pět tříd obecné a čtyři třídy měšťanské školy. Poté se dává do kovářského učení v pražské ČKD. Následně pokračuje ve studiu na Státní průmyslové škole v Českých Budějovicích a zde se vyučil automechanikem. V roce 1934 podává Alois Šedivý přihlášku do Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově. Do školy nastoupil 1. října 1934. Zde absolvoval vojenskou přípravu pro poddůstojníky vojenského letectva. 31. července 1936 zakončuje studium s výtečným hodnocením a jako absolvent získává kvalifikaci pilota dvoumístných letounů. V tentýž den odešel k vojenskému obvodu a 1. října 1936 narukoval. Zařazen byl ke 4. letce Leteckému pluku 1. T. G. Masaryka. Následně pak od září 1936 vykonával službu jako pilot dvoumístného pozorovacího letounu Letov Š – 328 v rámci 6. pozorovací letky na letišti v Milovicích u Božího Daru.⁸⁶

Protože Alois Šedivý plnil své povinnosti a zadané úkoly svědomitě, byl povýšen 1. února 1937 do hodnosti svobodníka, následně 15. srpna téhož roku do hodnosti desátníka a 16. března 1938 do hodnosti četaře. Svoji vojenskou kvalifikaci neustále prohluboval například absolvováním kurzu nočního létání.

Službu na území Československé republiky završil působením u Leteckého pluku 5 v Brně u 81. bombardovací letky. Do výzbroje pluku patřily francouzské těžké bombardovací letouny Bloch MB.200.⁸⁷

⁸⁴ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

⁸⁵ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně: životní osudy občanů Strakonicka v zahraniční armádě na bojištích II. světové války. I. díl, Letecký a pozemní personál v RAF – Západ*. Strakonice 2015. s. 225

⁸⁶ Tamtéž.

⁸⁷ Tamtéž.

4.2. Útěk do Polska a přesun do Francie a Anglie

Následkem událostí v září 1938 a zániku Druhé republiky dochází k propuštění Aloise Šedivého z československé branné moci. I když 30. června 1939 dochází k jeho zařazení u 3. praporu Vládního vojska v Písku, již 14. července 1939 utíká přes polské hranice.⁸⁸ Následně tak jako mnoho dalších letců, mechaniků a příslušníků bývalé Československé armády putuje do Krakova. Následně pokračuje do přístavního města Gdyně, kde nasedá na palubu lodi Kastelholm, na které doputoval se svými druhy 31. června 1939 do Calais ve Francii.

Z Calais následovala přeprava vlakem do Paříže. Po vypuknutí války v září 1939 sloužil jako příslušník francouzského letectva. Výcvik na francouzské stroje absolvoval na letišti v Base Aérienne Avord. Do hodnosti Caporal – Chef byl povýšen 1. prosince. Následovala jeho služba na letišti v Istres a poté v Chateauroux, kde působil až do pádu Francie. Zde nalétal ve výcviku přes 110 hodin s letouny M-230, C 445, M.B 210, Potez 568 a H232.⁸⁹ Dne 19. června 1940 se mu podařilo dostat na evakuační loď v Bordeaux. Evakuačnímu transportu na lodi „Ary Scheffer“ velel tou dobou major Alexandr Hess. Vylodění u anglických břehů se dočkali o 4 dny později v přístavu Falmouth.⁹⁰

⁸⁸ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

⁸⁹ Tamtéž.

⁹⁰ Tamtéž.

4.3. Příslušník 311. bombardovací perutě

Z důvodu vysoké kvalifikace byl začleněn k letecké skupině. K samotné RAF byl přijat 24. července 1940 s nově získanou hodností AC2, kterou za pár dní nahradila hodnost Sergeant. Přestože uvedl přání být zařazen ke stíhacímu letectvu,⁹¹ byl se svými zkušenostmi s bombardovacími letadly byl zařazen k 311. bombardovací peruti, která sídlila na letišti v Honingtonu. Následovalo opět přeškolení, tentokrát na britské bombardéry Wellington. První operační let prodělal 9. ledna 1941. Cílem jeho prvního letu za kniplem Wellingtonu byl nizozemský Rotterdam.⁹²

Díky svému vzornému plnění úkolů získává 1. března 1941 hodnost F/SGt a v prosinci 1941 i hodnost P/O. O kvalitách vynikajícího pilota svědčí i skutečnost, že 24. září 1942 získal Záslužnou leteckou medaili a krátce nato získává 11. prosince 1942 hodnost F/O.⁹³

Po odsloužení více než 200 operačních hodin ve vzduchu byl 16. prosince 1942 převelen na odpočinek k No. 1429 COTF Honington u Bury St. Edmund, kde sloužil jako instruktor.⁹⁴ Po půl roce následoval další přesun, a to k No.6 (C) OTU, kde rovněž sloužil jako instruktor až do 2. června 1943. U této letecké jednoty zastával funkci velitele pokračovacího výcviku. Za vynikající práci instruktora obdržel pochvalu od inspektora československého letectva.⁹⁵

„Veškeré svoje znalosti i schopnosti získané za obtížných podmínek boje, věnoval jemu svěřeným pilotům – žákům, kteří díky jeho nevšední snaze dosáhli vysoké úrovně. Během svého přidělení vykonával mu svěřené úkoly s chutí a trpělivostí a svojí svědomitostí a iniciativou byl svým žákům vždy příkladem.“⁹⁶

Po odchodu z instruktorské pozice se hlásil u Czech Depot a následně byl 26. července 1943 zařazen k No.2 PDC, kde čekal na další zařazení. Jeho novým dočasným působištěm se na nějakou dobu staly Bahamy, kde nastoupil k dalšímu výcviku na čtyřmotorové letouny Liberator. Tento výcvik probíhal v rámci No. 111 OTU v Nassau. Zde zpočátku pilotoval letoun North American B-25 Mitchel. Cílem výcviku na Bahamách bylo dosažení všemožných

⁹¹ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

⁹² VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s.227.

⁹³ VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/%C5%A0/sedivy_alois_25.05.1915.pdf]

⁹⁴ Tamtéž.

⁹⁵ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s.230.

⁹⁶ Tamtéž.

znalostí a dovedností potřebných pro boj s ponorkami či s jinými plujícími cíli. V rámci výcviku byl zařazen do kurzu č. 9. a létal s posádkou ve složení: F/O Alois Šedivý, F/O Vladimír Slánský, F/O Jaromír Franců, Sgt Josef Matějček, Sgt Arnošt Fleischman, Sgt Pavel Gibián a Sgt Jan Pecník. Od 9. srpna 1943 do 13. listopadu 1943 absolvovala tato posádka přeškolení na bombardér Liberátor, kterým byla později vyzbrojena 311. bombardovací peruť.⁹⁷

Dne 24. listopadu 1943 zakončuje Alois Šedivý svůj výcvik na Bahamách a odplouvá z Halifaxu zpět do Anglie.⁹⁸ K československé 311. bombardovací peruti se opětovně vrací 10. prosince 1943 a den na to je povýšen do hodnosti F/Lt.⁹⁹

Následovalo téměř okamžité zařazení do operační činnosti. Jeho druhý operační turnus započal 14. ledna 1944 a trval až do 16. března 1945. Operační lety probíhaly nad Biskajským zálivem, Lamanšským průlivem, Severním a Norským mořem či Baltem. V době svého druhého turnusu absolvoval 39 operačních letů, přičemž se mu několikrát podařilo napadnout nepřátelské ponorky, což se většinou posádek „nepošťestilo“.¹⁰⁰ Mezi takové operační lety patřil například i ten z 10. března 1944.

Toho dne startoval Liberator GR.Mk.VI „R“ (BZ975/G) s posádkou ve složení F/Lt Alois Šedivý, DFM, Sgt Miloš Šafránek, F/O Jaromír A. Franců, W/O Emil Mikulěnka, Sgt Petr Gibián, Sgt Arnošt Fleischman, F/Sgt Zoltán Karas a Sgt František Hambálek k operačnímu letu nad Biskajský záliv. Při tomto letu narazili na ponorku I-29 Japonského námořnictva, kterou doprovázelo i několik německých plavidel. Vzdušný prostor nad loděmi střežili pak němečtí stíhači v letounech Ju 88C-6 ze základny Bordeaux-Mérignac. I přes stanovená pravidla RAF o neútočení na takto bráněné cíle se F/Lt Šedivý rozhodl zaútočit. Útok na plavidla byl proveden z výšky 500 metrů, přičemž v této výšce navigátor svrhl veškerý „náklad“ v podobě pum a náloží. To se však neobešlo bez patřičné odezvy ze strany německých letounů, které v podobě patnácti ztečí na Liberator. Souboj trval přibližně 5 minut a za tu dobu utrpěl britský bombardér několik zásahů do trupu, křídla ale i do jednoho z motorů. I přesto se podařilo posádce bezpečně vrátit na domovskou základnu, snad i díky skvělým schopnostem

⁹⁷ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s.230.

⁹⁸ Tamtéž. s. 231.

⁹⁹ VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/%C5%A0/sedivy_alois_25.05.1915.pdf]

¹⁰⁰ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s.232.

pilota. Více než osm hodin trvající operační let nad Biskajským zálivem nejlépe vystihne svědectví člena posádky, radiotelegrafisty W/O Emila Mikulenky.¹⁰¹

„Šedivý odtrhl mašinu od betonu a potom už nebylo pod námi nic než voda, pořád samá voda. Dělal jsem právě šedesátý operační let a člověk si dost zvykne, i na smrt si prý zvykne. Kromě toho lety nad mořem byly někdy dost nudné, nekonečné hodiny čekání na něco neznámého. To u Bomber Command měly věci jiný spád. Kdo zkusil Berlín, Hannover...

Nad mysem de Vares, nejsevernějším bodem Pyrenejského poloostrova, jsme se měli setkat s eskortou na Mosquitech. Jejich rychlost byla větší a startovaly proto z Anglie až po nás, abychom je cestou nezdržovali. Měli jsme se setkat, měli...

Kde nic, tu nic, a tak jsme šli na věc sami. Na obrazovce radaru jsme našli cílové body, ploužící se od Atlantiku podél pobřeží k La Coruña. Cíl se blížil, vyhoupli jsme se do modré oblohy a...

„Torpédovky!“ Mila Šafránek na druhém řízení stačil sotva vykřiknout. Ano, Němci nebyli hloupi, pamatovali na eskortu také. Ponorky byly dvě a torpédovky tři a všechny hlavně na palubách obráceny nahoru. Viděli jste někdy střílet námořníky?

Honem jsme se tedy schovalo a radili se, jak na to. V tom obrazovka ukázala další blížící se body a Šafránek už zase volal, tentokrát radostně: „Moskyta jsou tady, šest jich je!“

Ano, šest jich bylo, ale v typu byl malý omyl. Za minutu nás šest Junkersů 88 vzalo do prádla. Jak jsme se přiblížili k lodím, sesypali se Němci na nás jako vosy, naši střelci se nestačili otáčet. Hráli jsme si na schovávanou v mracích dost dlouho, chtěli jsme jim vylétat benzín. Potom jsme si ale vzpomněli, že by jim mohla přijít další posila, a tak Šedivý roztroubil mašinu přímo na ponorky. Junkersy se teď stáhly o kus dál, nechtěli nic schytat za nás.

Vzduch kolem nás nebyl zdravý, ale odpálili jsme všechno, rakety i hloubkové pumy. A potom na plný plyn po vodě pryč, s Junkersy znova v patách.

Dotáhli jsme to nějak domů, cestou jsme se obvazovali. Šedivý přistál bez podvozku, jinak se s tím nedalo nic dělat. Dali mu potom Záslužný letecký kříž.

Také bych snad měl dodat, že jsme měli přímý zásah do jednoho motoru, že v navigační kabině vybuchl granát – divně to tam vypadalo a Franců měl střepiny v hlavě – a že trup byl jako cedník. Ale to nás potkalo poměrně málo proti tomu, co nás potkat mohlo.

Já jsem si ovšem svůj názor o nudě při letech mořem poopravil.“¹⁰²

¹⁰¹ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 233.

¹⁰² Tamtéž. s. 234.

Jak zmínil Emil Mikulka, Alois Šedivý získal za skvělé pilotování Liberatora již svůj čtvrtý Československý válečný kříž s následujícím odůvodněním:

„Útok musel provést nejen za silné protiletecké palby, nýbrž i za současného útoku čtyř nepřátelských stíhačů. Jen díky chladnokrevnosti a statečnosti dokončil za tak těžkých podmínek započatý bombardovací nálet a obratným manévrováním úspěšně vybojoval boj s německými letouny, ač byl jeho vlastní stroj poškozen. S poškozeným letounem přistál bezpečně na vlastním letišti. Svým příkladným chováním dal zářný příklad nejen své osádce, nýbrž celé peruti.“¹⁰³

Dne 27. května 1944 se účastnil letoun Liberator GR.Mk.V FL984 Aloise Šedivého operace „Cork.“ Cílem této operace bylo hlídkování na námořních trasách, které vedou do přístavu na severu francouzského pobřeží.¹⁰⁴

Stejně jako mnoho dalších letců i Alois Šedivý se neobešel bez letecké nekázně. Dopustil se totiž chybného manévru, při kterém porušil určité letecké předpisy. Velitel 311. peruti W/Cdr Josef Šejbl se k tomuto incidentu vyjádřil velmi přísně:¹⁰⁵

„Dne 21.t.m. při návratu z operačního letu (letoun „Q“) porušil jste leteckou kázeň tím, že jste provedl nálet na pobřeží v nízké výši, nebezpečně jak pro letoun, tak také pro okolí, ve kterém byl nálet proveden. Zároveň Vás upozorňuji, že jakékoli další porušení letecké kázně předám válečnému soudu.“¹⁰⁶

I přes tuto kázeňskou výtku od velitele peruti byl dne 4. září 1944 jmenován velitelem A letky u 311. bombardovací peruti a získává hodnost A/S/Ldr. V operační činnosti pak pokračoval i nadále.¹⁰⁷

¹⁰³ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 234

¹⁰⁴ RAJLICH, Jiří – ČERNÝ, Karel. *S Royal Air Force nad Evropou*. Žďár nad Sázavou: Tváře, 2016. s.127

¹⁰⁵ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 234.

¹⁰⁶ Tamtéž.

¹⁰⁷ VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9karty/%C5%A0/sedivy_alois_25.05.1915.pdf]

Dne 29. října 1944 narazil se svým letounem při protiponorkové hlídce na německou ponorku U-1060. Tato ponorka od svého spuštění na vodu vykonala celkem šest plaveb a jejím úkolem bylo zásobovat torpédy bojové ponorky. O této ponorce vědělo RAF o dva dny dříve díky hlídkovacímu letounu No. 1771 Squadrony patřící k Fleet Air Arm z letadlové lodi HMS Implacable. I když byla nalezená německá ponorka poškozená raketovým útokem, dařilo se jí unikat, dokud neuvízla na mělčině u malého ostrova jižně od Lofot. O její zničení se měla postarat britská No. 502 Squadrona a československá 311. bombardovací peruť, která vyslala tři bombardovací letouny Liberator. Jeden z vyslaných letounů však kvůli špatné viditelnosti havaroval krátce po startu. Přesto, že ponorka U-1060 byla poškozená, nebyla tak úplně jednoduchým cílem. Kolem ní kotvily další německé lodě s několika bateriemi protivzdušné obrany.¹⁰⁸

Útok zahájil vypálením raket a shobením náloží Liberator F/O Josefa Pavelky mezi 9:03 a 9:40. Po celkem šesti útocích byl proveden kontrolní nálet, při kterém bylo zaznamenáno masivní poškození ponorky. V 9:20 již přilétá Alois Šedivý se svojí posádkou Liberatoru GR Mk. V PP-H, který taktéž vypálil na ponorku několik raket a shodil hlubinné nálože. V hlášení bylo od A/S/Ldr Šedivého zapsáno celkem osm náletů.¹⁰⁹

Letoun Josefa Pavelky a Aloise Šedivého se po úspěšném „lovu na ponorku“ vrátili na domovskou základnu Tain. Člen posádky jednoho z Liberatorů Jiří Osolobě si k této operaci poznamenal:

„Po posledním, sedmém náletu na cíl, při němž jsme již jen fotografovali, jsme odletěli dál od pobřeží, kde jsme vyčkávali do doby, než letoun „H“ skončil své útoky.

Pánové, volá telegrafista, kdo si chce poslechnout, jak na nás Němci navádějí stíhače, ať si přepne z interkomunikace na radio. Léтали jsme v bezpečné vzdálenosti od pobřeží v poměrném klidu, a proto každý využil příležitosti, aby si poslechl naváděcí službu:

„Achtung, achtung!“ zaslechl jsem již asi potřetí hrdelní němčinu. „Dvě anglická letadla typu Liberator v sektoru...poloha...6525 sever. Výška 300 metrů, pravděpodobný kurz jihozápad. Letadla...oblasti pozor! Opakuji...“

¹⁰⁸ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. 2015. s. 224

¹⁰⁹ Tamtéž.

Vysílání bylo silně rušeno rozhlasovou stanicí, ale přesto bylo docela srozumitelné, až na některé odborné letecké výrazy, jimž jsme nerozuměli. Chvillemi vysílání přestávalo, ale pak se ozvalo znovu.

„Honzo, pokus se tu frekvenci naladit zpětným laděním. Ale dělej“ Já jim vyřídím nějaký vzkaz!““

„Nepotřebujeme to ladit. Je to stejná frekvence, jaké používáme my na kontrolní vlně. Zapni si vysílač a můžeš začít!“

Zapnul jsem vysílač a počkal, až německý hlasatel přestal na chvíli vysílat. Podle síly vysílání byl asi někde v bezprostřední blízkosti a musel proto také slyšet vše, co jsem jim na pozdrav vyslal svou ne sice perfektní, ale dostatečnou němčinou. Slova patřila jedině příslušníkům nacistické nadrasy. Nakonec jsem potvrdil naši polohu a oznámil všem německým stíhačkám, že na ně čekám. Kromě jediné, stále kroužící v uctivé vzdálenosti, se však neobjevila již žádná. Letoun H nalétl ještě naposled na cíl, aby ho, stejně jako my, vyfotografoval, pak začal stoupat a zařadil se na naši pravou stranu, abychom letěli ve formaci, pro případ, že by se některá německá stíhačka přece jen odvážila zaútočit. Po 37 minutách nad cílem jsme opouštěli v 09.40 rozbitou ponorku a nasadili kurz domů.¹¹⁰

V noci z 23. na 24. března 1945 absolvoval Alois Šedivý se svojí posádkou poslední operační let jehož cílem byl útok na německou ponorku. V letounu Liberator GR.Mk.VI PP-D se účastnili operace Chili II. Cílem byla eliminace veškerého nebezpečí, které představovaly ponorky v Baltském moři u ostrova Bornholm. Posádku pro tuto operaci tvořili: A/S/Ldr Alois Šedivý, DFM, F/Lt Jiří Osolsobě, F/Sgt František Klemens, F/Sgt Jan Novák, F/Sgt Valentin Novák, F/Sgt Dezidr Nometh, F/Sgt Josef Szarkozy, F/Sgt Vladimír Herčík, W/O Ladislav Valníček a F/Sgt Miloš Říkovský. Spolu s dalšími sedmi osádkami z 311. bombardovací peruté měli útočit na ponorky či jiná plavidla.¹¹¹

Po dlouhém letu následoval kontakt Šedivého Liberatoru s ponorkou. Došlo k okamžitému útoku a shození protiponorkových náloží, které dle hlášení posádky vybuchly velmi blízko ponorky. Útok na tuto ponorku přibližuje ve svých vzpomínkách opět Jiří Osolsobě:

¹¹⁰ OSOLSOBĚ, Jiří. *Zbylo nás devět*. Praha 1989. s. 204.

¹¹¹ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. 2015. s. 237

„Blížíme se do prostoru patroly. Za námi blikání posledního švédského majáku, klesáme, jdeme „na vodu“. Nikdo nemluví a každý se soustředuje na svou práci.

Ve vzdálenosti několika mil od pobřeží jsme přelétli loďku. Asi švédští rybáři. Pokračujeme... Další deset minut.

„Kontakt – 90° vlevo – vzdálenost 10 mil,“ hlásí od radaru Honza. Navigátor okamžitě plotuje na mapě polohu kontaktu a upozorňuje, že tam už nesmíme. Kontakt je už v zakázaném pásmu, kde operují sovětské ponorky. Let v těchto místech vyžaduje navigační práci na míli přesnou. Máme krajní, nejvýchodnější patrolu, přímo hraničící se zakázaným pásmem. Navigace proto musí být co nejpřesnější.

„Něco je 30° pravo, osm mil,“ hlásí radar – operátor po dalších deseti minutách.

„Jdeme se na to podívat,“ oznamují osádce. „Přední, horní a boční střelci! Pozor na to a nezapomeňte fotografovat!“

Jsme od kontaktu vzdáleni pouhé 2 míle. Přidávám plyn a obrátky a navigátor otevírá pumovnici.

„Jedna míle, na kurzu. Piloti, pozor, zapínám reflektor,“ upozorňuje navigátor. Poslední pohled na moře a od toho okamžiku se dívám pouze do přístrojů, aby mě neoslepila záře reflektoru. Navigátor zapnul reflektor, který oslňuje pilotní kabinu jasnou, světle modrou září.

„Pět stupňů doprava,“ opravuje navigátor. Nad vodou je mlha a mizerná viditelnost. Ještě trochu doprava – rovně – půl míle – něco tam je...“

„Ponorka!“ volá přední střelec.

„Bomby...dvě..tři...“ Navigátor hlasitě počítá vteřiny. „Fotofleš! Zavírám pumovnici.“

Slyšíme výbuchy. Točíme doleva a vracíme zpět. Procedura se opakuje a jsme připraveni zasadit další ránu, bude-li zapotřebí. Mlha nám však brání vidět výsledek naší práce. Kontakt zmizel a máme proto plné právo doufat a usuzovat na nejlepší.

„Zadní střelec! Viděl jsi něco?“ ptá se navigátor a zapisuje čas a výsledek útoku. „Pět jich padlo před a jedna za. Dostala to!“ odpovídá Josef ze zadní věže.

Podle instrukcí pokračujeme v patrole.

„Švédská země 15 mil na kurzu,“ upozorňuje telegrafista navigátora. Měníme kurz zpět k severu, necháváme německé pobřeží za sebou. Blíží se konec patroly.

„Kontakt na kurzu – 5 mil,“ hlásí Honza a za chvíli dodává: „Je to loď přímo na kurzu.“

Dril v osádce probíhá znovu. Přední střelec je připraven opětovat palbu, kdyby na nás z lodi stříleli. První vystřelit nesmí, aby neprozradil naši pozici. Reflektor nepoužíváme, protože letíme přímo proti odrazu měsíce ve vodě a cíl vidíme jasně. Zdá se, že se nám podaří je překvapit.

„Bomby...dvě...tři...fotofleš...zavírám pumovnici,“ oznamuje navigátor. Ani se netočíme, abychom se podívali na výsledek. Není na to kdy a výpověď zadního střelce bude stačit. Zpravodajský důstojník se bude zajímat jen o ponorky. Lodě jsou jen „navíc“.¹¹²

Letoun Liberator poté zamířil na základnu ve skotském Tain a spolu s ostatními posádkami hlásil úspěšné splnění úkolu. Náročnou službu u Coastal Command, která obnášela nekonečně dlouhé lety nad oceánem, strach z nepřátelských stíhačů, ale i únavu, nejlépe přiblíží vzpomínka, kterou zaznamenal Jiří Osolsobě:

„Posledních pět letů bylo úplně v noci. Startovali jsme večer, po západu slunce, a přistávali za úsvitu. Tyto lety byly nejnamáhavější vůbec, zvláště pro piloty. Museli jsme pozorovat celých šestnáct hodin světélkující palubní přístroje, a to napjatě. Několikrát jsem byl stálým pozorováním palubních strojů tak vysílen, že jsem si musel násilím držet víčka a v okamžiku vystřídaní jsem usínal v nejnepohodlnější pozici na pilotním sedadle. Teplo v pilotní kabině, vydýchaný vzduch a kouř přímo uspávaly. To byly nejhorší a nejnebezpečnější okamžiky. Nepomáhala ani černá káva, ani cigareta za cigaretou. Námaha spojená s napjatým pozorováním tolika přístrojů vysilovala mnohem víc. Velmi často se stávalo, že od okamžiku startu, kdy se kolem letounu mihlo poslední světlo startovací dráhy, jsme až do přistání neviděli nic než tmu, černou, neproniknutelnou a nepřátelskou tmu nad sebou, vedle sebe i pod sebou... Udržovat čtyřmotorový kolos jako je Liberator za vichřice je vysilující práce, již si dovede představit zase jen ten, kdo to prodělal. Nárazy větru byly mnohdy tak prudké, že jsme museli řízení chytit oba naráz a držet ze všech sil. Byl-li to ke všemu noční let, musíme k tělesné únavě přičíst čtrnáctihodinové duševní napětí ze stálého pozorování přístrojů. Většinou jsem únavu cítil teprve druhý den po letu. Nejvíce to odnášely svaly na nohou, na prsou, namožený krk, zápěstí a unavené oči.“¹¹³

A/S/Ldr Alois Šedivý byl díky svým skvělým výkonům při operačních letech navržen na udělení prestižního vyznamenání, kterým byl Záslužný letecký kříž – DFC, a stal se tak jediným Čechoslovákem u 311. bombardovací perutě, jež získal vyznamenání DFM a DFC ještě během druhé světové války. Záslužný letecký kříž získal osobně z rukou velitele 18. skupiny Coastal Command A/V/M Staleyho P. Simpsona, CB, CBE, MC a inspektora

¹¹² OSOLSOBĚ, Jiří. *Zbylo nás devět*. s. 214.

¹¹³ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 240.

letectva A/V/M Karla Janouška, KCB, který v této věci zastupoval československou stranu dne 16. května 1945.¹¹⁴ Součástí tohoto významného ocenění byly také následující řádky:

„Tento důstojník participoval na 78 bojových misích nalétaje celkem 616 operačních hodin. Navzdory tomu, že mnoho z těchto akcí byly protiponorkové hlídky v těžce bráněných oblastech, jeho smělost a statečnost byly vždy vynikající. Nepříteli způsobil těžké škody a prokázal velkou iniciativu a oddanost službě. Jako velitel letky své jednotky byl vždy brilantním příkladem.“¹¹⁵

Po skončení války v Evropě se Alois Šedivý znovu uplatnil jako pilot, když se podílel na leteckém mostu mezi Anglií o čerstvě osvobozený Československem. V rámci těchto letů dopravoval jak vojenský materiál, tak i navrátilivší občany do vlasti. Posledním úkolem v rámci 311. peruti, kterého se Šedivý účastnil byl následovný:

„Přepřavit do Prahy asi 1200 čs. letců, dále materiál 310, 311, 312 a 312 peruti, materiál leteckého N.T. a část materiálu Inspektorátu čs. letectva.“¹¹⁶

U letectva zůstává nadále a stává se důstojníkem z povolání. Od 1. února 1946 se stává velitelem 1. letky u Leteckého pluku 24 v Havlíčkově Brodě, kde však již 7. srpna 1946 demobilizoval. Důvodem se stal špatný plat u vojenského letectva a také jeho potřeba dostatečně zabezpečit rodinu. Proto si podal žádost o přijetí do civilního letectví. Žádosti bylo vyhověno, a tak začal záhy létat jako pilot Ministerstva dopravy. Po událostech v roce 1948 byl s „nálepkou“ příslušník západní armády donucen emigrovat a usadil se i s rodinou v cizině, kde strávil podstatnou část života, jak jinak než za knípem letadla ve službách Britského královského letectva.

Letec, který sloužil hrdě své vlasti, bojoval odhodlaně za mír v Evropě a nikdy nezklamal své „partáky“ z posádky dožil v australském Adelaide, kde zemřel obklopen rodinou roku 1990.¹¹⁷

¹¹⁴ VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/%C5%A0/sedivy_alois_25.05.1915.pdf]

¹¹⁵ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 241.

¹¹⁶ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 684/BIa/1/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě. 13/8/1944 – 31/7/1945.

¹¹⁷ Tamtéž.

4.4. Přílohy



Obr. 8 Alois Šedivý v uniformě RAF¹¹⁸

ŠEDIVÝ alois


Dotazník

Hodnost a jméno: *šedivý Alois*
Výevik: *pilot*
Stáří: *25 roků*
Den, měsíc, rok narození: *25. května 1915*
Místo narození / obec a okres/: *Blansko okr. Brno-venkov*
Příslušnost / Obec a okres/: *Střítež okr. Zámboř*
Českoslov. dokumenty: *legitimace vojenského letce*
Francouzské dokumenty: *livret individuel, pilotní diplom franc. letce*
Absolvované voj. školy a kursy:
a/ v CSR místo: *škola letického dorostu v Prostějově*
od - do: *1934 - 1936*
b/ ve Francii místo: *Avord, Istres, Chateauroux*
od - do: *11 září 1939 - 16. února 1940*
Speciální výevik, místo: *noční kurz v Avordu Avallonu*
od - do: *1. ún. 38 do 6. V. 1938*
Nalítáno: a/ doma *640 hodin*
b/ ve Francii *80 hodin*
Vojenské přidělení: a/ doma *pilot u pozorovací letky*
b/ ve Francii *pilot*
Na frontě: od - do:
Číslo útvaru:
Popis splněných bojových úkolů:
Jakým způsobem a kdy jste se dostal přes hranice ČSR: *Příchodem hranice do Polska dne 4. května 1939*

Obr. 9 Dotazník Aloise Šedivého vyplněný po jeho příjezdu do Velké Británie¹¹⁹

¹¹⁸ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s.224.

¹¹⁹ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.



Evidenční číslo 115517 **Odvodní ročník** 1936 **Šedivý Alois** **D.F.M. D.F.C.**

Narozen kdy 25. května 1915 **Obec** Klášter **okres** Chrudim

Průslušný: Obec Křižperk **okres** Lamberk

Civilní zaměstnání automechanik **stav** svobodný

Civilní školy A mlč., 2 prim. školy

Cizí řeči: sloven čes. angličtina **Písmem** štít

Adresa rodičů Luleč 106, Luleč u Táborska

Adresa manželky

Pochvaly a vyznamenání 6.3.1941 de med za chrabrost, 25.4.1941 de med křížem 1939, 21.6.1941 II de med křížem 1939, 25.7.1939 II de val křížem 1939, 29.9.39 D.F.M, 11.1.1944 II de val křížem 1939, 16.1.1945 Brno 1939-1943 212.001 II de med za chrabrost 13.4.1944 D.F.C., 17.3.1946 de med medaile za služby 2. stupně

Cs.		Hodnost		Angl.	
Datum	Hodnost	Rozkaz	Datum	Hodnost	Rozkaz
	letka		28.7.1940	1st Lt	
18.10.1940	rotový	41.7001	20.7.1941	2nd Lt	19.6.1941
7.8.1941	rotový	10047	1.8.1941	F10	19.6.1941
28.10.1941	rotový	10047	1.8.1941	F10	19.6.1941
11.10.1942	letka	10047	1.8.1941	F10	19.6.1941
10.10.1942	letka	10047	1.8.1941	F10	19.6.1941
1.6.1943	kap.	10047	1.8.1941	F10	19.6.1941
			1.8.1941	F10	19.6.1941
			7.9.1946	F10	19.6.1941

Pořadí

Zbraň let.

Branný poměr 0:20:0

Mateřská řeč češtin

Náboženství Křm-katolík

Nervózní

Zajat

Datum	Kategorie
11.7.1940	1st Lt CD (5)
29.9.1940	Pilot B

Odešel z CSR	Datum a hodnost
	14.7.1939 letka
V R.A.F.	Datum a hodnost
	24.7.1940 1st Lt letka

Blížší označení a výsledek výcviku	Blížší označení a výsledek výcviku	Kde	Sloužil		Nalétal hodin		Výsledek bojové činnosti					
			Od	do	Celkem	Z toho operac.	Sestř.	Pravděp.	Polkoz.	Účast	Počet nále.	
škola let. vstřítna v Prostějově, 1.11.1939 od 1.8.43 - 14.11.43 s výplukem 0:20:0 a 14.11.43 31%		CSR										
		Polsko										
		Francie	11.1939	23.6.1940								
		Anglie	24.7.1940									

Obr. 10 Letecká karta Aloise Šedivého¹²⁰

¹²⁰ VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9karty/%C5%A0sedivy_alois_25.05.1915.pdf]

UNION REPARATION SERVICE
34 (CZECH) BOMBER SQUADRON

EDIVÝ Alois
ZÁZNAM O ČINNOSTI VE FRANCII.

DATA VŠEOBECNÁ:
 Jméno a příjmení: *Edivý Alois*
 čsl. hodnost: *četař* 1. 10. 1937 /Uveďte datum jmen. resp. u gázistů pořadí/

Datum a místo narození: *25. 5. 1915 Jilinsko*

ZARÁZENÍ ČASOVĚ:
 Příjezd do Francie: *1. srpna 1939*
 Vstup do ciz. legie: *dne 23. srpna 1939*
 Ve výcviku na let. bázi: *Orverd, Tébres, Chateauroux*

Zařazen u pol. let. jednotky ve funkci: *př.!*

Přesun do Anglie: *19. června 1940*

DATA LETECKÁ:
 1./Dosažený letecký výcvik: *pilotní*
 2./Počet nalétaných hodin: *1800*
 a./Doma celkem: *680*
 b./Ve Francii ve výcviku: *110*
 c./Ve Francii u pol. jednotky na frontě, nebo v DAT: celkem.

Z toho:
 - úkoly zabraňování: letů hodin
 úkoly ochrany: zpravod. letounů letů hodin
 bombard. výprav letů hodin
 - úkoly útoku na pozemní cíle: letů hodin
 - úkoly bombardování: letů hodin
 - Jiné letů hodin
 - Cvičené lety letů hodin

d./Počet letů, při kterých došlo k bojům:
 - se stíhacími letouny nepř. letů,
 - s bomb. letouny nepř. letů

Doklady: př. zpracováno podle knihy letu.
 3./Typy letounů, které létal: *M-230, C 445, B M.B 210, Potez 568, H232*
 4./Počet a typy letounů, které sestřelil:
 /Zde odlišujte: vítězství jistá, pravděpodobná, dále dosažená samostatně, nebo spoluprací v roji.

Doklady:
 5./Citace a válečná vyznamenání:

6./Různé: *seskoky padákem /okolnosti, důvody/, nouzová přistání /příčiny/, havarie /příčiny/, zranění.*

D./CELKOVÉ POSOUZENÍ:
 1./po stránce všeobecného vzdělání a poleč. vystupování.
 2./po stránce vojenské a letecké.
 3./po stránce morální a osobních vlastností.

trpivý, rozvážný, bystrý, snaživý, ochotný
po sb. voj. a let. době.

kpt. ...

Obr. 11 Záznam o činnosti ve Francii¹²¹

¹²¹ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

5. Václav Procházka

5.1. Mládí Chrudimského rodáka

Narodil se 2. května 1908 v Chrudimi do rodiny obuvníka Jana Procházky a jeho ženy, tovární dělnice, Žofie Procházkové (rozené Ludvíkové).¹²²

V mládí se vyučil se strojním zámečníkem. V letech 1926 a 1927 absolvoval v Prostějově Školu pro odborný dorost letectva, po níž začal sloužit vojenskou službu u Leteckém pluku 2 „Dr. Edvarda Beneše“ v Olomouci, kde byl povýšen 1. února 1928 do hodnosti svobodníka a 15. září 1928 hodnosti desátníka.¹²³ Této hodnosti byl v z kázeňských důvodů byl zbaven roku 1929. Ve stejném roce nastoupil jako učitel létání při Pardubickém Aeroklubu, kde mimo jiné působili již zmiňovaný Karel Kovář či Josef Koukal.¹²⁴ V rámci akce „1000 nových pilotů republiky“¹²⁵ prošlo jeho rukama více než čtyřicet žáků.¹²⁶

Od roku 1938 pracoval jako dělník ve Východočeských chemických závodech v Semtíně. Zde pak působil až do okupace Československé republiky, po které se spolu se svými několika kamarády rozhodl utéct přes hranice do Polska.¹²⁷

5.2. „Viva la France“

Emigrace do sousedního Polska se mu povedla v červenci roku 1939. Ihned po přechodu přes polské hranice se 16. července hlásil k vojenské skupině v Krakově.¹²⁸ Stejně jako ostatní letci i on se rozhodl přijmout francouzskou nabídku a souhlasil s přesunem do Francie. Deset dní po jeho prezenci v Krakově se přesouvá do polské Gdyně, kde již čekala loď „Chrobry.“ Po dvou dnech plavby na této lodi se dne 2. srpna 1939 nachází Václav Procházka v přístavu Bologne Sur Mer u francouzských břehů.¹²⁹

¹²² SOA Zámorsk, Sběrka matrik Východočeského kraje 1587 – 1949. Farní úřad římskokatolické církve Chrudim, okr. Chrudim. Sign. 6998, Matrika N, 1904 – 1909.

¹²³ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

¹²⁴ Tamtéž.

¹²⁵ Do této letecké náborové akce bylo zapojeno téměř dvacet organizací sportovního letectví, mezi nimiž byl i Východočeský aeroklub v Pardubicích.

¹²⁶ CSÖLLEOVÁ, Eva – FORMÁNEK, Vítek – RAIL, Jan. *Letci Pardubicka v RAF*. Praha 2012. s. 96.

¹²⁷ Tamtéž.

¹²⁸ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

¹²⁹ Tamtéž.

Ve Francii byl přidělen k B. A. Avord, Istres a Chateauroux.¹³⁰ Zde jako voják přidělený k 2ⁿ Brigade 7ⁿ ecole se základnou v Istres napsal dopis adresovaný Národnímu výboru československému, který sídlí v Paříži. Jeho obsahem byla prosba o navrácení ztracené hodnosti desátníka.¹³¹ Obsah dopisu byl následovný:

„Podepsaný Procházka Václav nar. 2 května 1908 v Chrudimi, příslušný do Nepasic okres Hradec Králové, prosí o navrácení hodnosti desátníka, která mu byla odňata vojenským soudem v Olomouci v roce 1928.

Byl jsem odsouzen pro odepření vykonání rozkazu četaře Horkého, abych zůstal na cvičišti, ke 3 měsícům vězení a ztrátě hodnosti.

Moje letka odjela na cvičení a já ještě s jedním kamarádem jsem byl přidělen jako výpomocný instruktor k výcvikové skupině pro záložníky. Náš velitel nám nařídil abychom v případě dobrého počasí létali. Ten den bylo počasí dobré, proto můj kamarád šel hlásiti odchod na letiště za oba, já jsem šel na letiště napřed. Byl jsem volán zpět, čehož jsem neuposlechl okamžitě, což mělo na za následek slovní potyčku mezi mnou a čet. Horkým, který na mě vedl stížnost veliteli skupiny, který navrhl podání trestního oznámení.

Předtím jsem nebyl jinak trestán než kasárním vězením ve škole dorostu v Prostějově a zaražením vánoční dovolené pro celou školu. (Případ kdy žák Mika a Marek na voj. škol. Letounu utekli do Ruska).

Zástupce velitele letky po návratu z vězení prohlásil, že za jeho přítomnosti bych byl potrestán nejvýše 14 dny po službě a že to byl jeden případ z tisíce, který takto dopadne. Byl jsem přeložen k jiné letce, načež v roce 1929 jsem byl přeložen k pěšímu pluku 17. Trenčín do zálohy. Zde jsem konal cvičení ve zbrani. V roce 1936 mě byl trest zahlazen cestou milosti bez následku. Od r. 1930 jsem byl členem Východočeského Aeroklubu v Pardubicích, kde jsem také působil jako učitel létání 2 roky jako výpomocný a 2 roky placený M. N. O. a vycvičil jsem asi 40 žáků v „akci 1000 pilotů.“

Mému zpětnému zařazení a vrácení hodnosti zabránila mobilisace. Prosím o kladné vyřízení své žádosti, jelikož můj kázeňský přestupek byl proveden z nerozvážnosti. Dnes jsem zase voják naší nové armády a slibuji přičiníti se, abych jí dělal čest a dobrou pověst její uhájil.“¹³²

¹³⁰ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu: válečný příběh československého bombardovacího pilota Václava Procházky*. Praha 2002. s. 185

¹³¹ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

¹³² Tamtéž.

Dopis pochází z 18. ledna 1940. Jaká byla reakce vedení na tuto prosbu není doposud známo, nicméně dle informací v jeho „Záznamu o činnosti ve Francii“ získal hodnost četaře 1. května 1940.¹³³

Na vojenské letecké základně Istres prodělal od 26. září 1939 do 3. května 1940 výcvik na bombardovací a dálkové výzvědné letouny. Zde také absolvoval letecký výcvik na nočního bombardovacího pilota, přičemž celkově nalétal při výcviku 74 hodin. Následně byl zařazen u polní jednotky, kde působil od 3. května až do 18. června 1940 a nalétal dalších 16 hodin. Ve Francii létal zejména s letouny typu C-445, M.B 200, Potez 63/630 a Brequet 693 a 691.¹³⁴

5.3. Bombardovací pilot RAF

Po kapitulaci Francie odplouvá Václav Procházka na lodi „Karanan“ z Bordeaux do anglického Falmonthu, kam doplul 21. června 1940. Zde byl na základě svých předchozích schopností a dovedností přijat k RAF a zařazen jako instruktor u 24. perutě se sídlem v Hendonu¹³⁵, kde následně podepsal tuto přísahu:

„Přisaháme při všem co je nám svato a v plní shodě se svým svědomím a přesvědčením, že budeme poslušni presidenta a vlády Republiky československé a všech svých velitelů presidentem a vládou ustanovených: přísaháme, že budeme bez odmluvy plniti jejich nařízení vždy a všude, i v nebezpečí, bez váhání a odporu, že svých vojsk neopustíme, ale i životy své ochotně dáme na ochranu vlasti a za její svobodu, přísaháme, že budeme druh druha milovati, k sobě věrně státi, v nebezpečí se neopouštěti, ale až do konce se brániti tak, jak nám káže mužná čest a vědomí povinností občanských.“¹³⁶

K 311. bombardovací peruti přechází 15. března 1941 a následně začíná působit na letišti perutě ve Wrethamu, kde absolvuje doškolovací kurz.¹³⁷ U této peruti nejprve létá za kniplotem kurýrního letounu. Dne 2. července 1941 podniká první nálet na přístav Cherbourg ve Francii s bombardérem Wellington. ¹³⁸

¹³³ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, kart. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

¹³⁴ Tamtéž.

¹³⁵ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu*. s.185

¹³⁶ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

¹³⁷ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu*. s.185

¹³⁸ BIČÍK, Zdeněk – NĚMEČEK, Jan. *Českoslovenští letci z Pardubicka ve druhé světové válce 1939-1945*. Pardubice 1992. s. 40.

Osudný 20. říjen 1941. Posádka letounu Wellington Mk.IC „KX-E ve složení Sgt. V. Procházka, Sgt. F. Petr, P/O E. Veselý, Sgt. B. Valner, Sgt. J. Suza a Sgt. J. Zvoleňský odstartovala k operačnímu náletu na Brémy. Těsně před startem však dochází k výměně názorů ohledně stavu zmíněného letounu. Procházka hlásí veliteli nepravdělný chod levého motoru, a proto podle něj není schopen operačního letu. W/Cdr. Ocelka nechal letadlo přezkoušet mechanikem, který zjišťuje, že motory fungují normálně. Sgt. Procházka však nadále trvá na svém. Velitel je však neústupný a trvá na startu letounu.¹³⁹

„Poserové, do deseti minut nový start, jinak jako první poletím sám.“¹⁴⁰

Wellington Václava Procházky tedy odstartoval a letěl dle plánu na svůj cíl. Po více než hodinovém letu však dochází na pilotova slova a levý motor neběží pravidelně. Dochází k jeho chvění, stoupání teploty a klesání tlaku oleje. Z toho důvodu dochází k rozhodnutí bombardovat náhradní cíl, jímž byl Emden. Zde shodily celý náklad pum, avšak zpáteční cesta na domovskou základnu se již neuskutečnila. Důvod nejlépe popíše sám Václav Procházka:

„Rozhodl jsem se bombardovat náhradní cíl, protože závada na motoru se stále zhoršovala. Šlehalo z něj nepřetržitě plameny. Letěl jsem na nejnižší boost. Po skončení bombardování jsem nasadil kurz ke zpátečnímu letu. Při návratu nás ostřeloval nepřátelský flak, ale zasažení jsme nebyli. Nad holandským pobřežím nadále ztrácel levý motor otáčky, teplota oleje vystupovala přes sto stupňů. Vypnul jsem proto porouchaný motor a vyvážil letoun fletnery. Vlivem samozápalů se však protácel dál, ale jeho kontrolní přístroje přestaly ukazovat. Vál silný západní protivítr o rychlosti kolem 130 km za hodinu a byl jsem proto nucen přejít do klouzavého letu. Ztráceli jsme výšku z původních 4.000 metrů. Dvakrát jsme prolétli vrstvou mraků, přičemž se utvořila částečná námraza. Bylo jasné, že za dané situace je vyloučeno doletět až do Anglie. Rozhodl jsem se proto k nouzovému přistání na moři...“¹⁴¹

Obtížné nouzové přistání se prvnímu pilotovi, jímž byl právě Procházka, podařilo. Nebýt horlivého jednání W/Cdr. Ocelky, který dle mého názoru příliš neuvážlivě a zbrkle vyslal

¹³⁹ PAJER, Miloslav. *Křídla míří na Německo: 311. československá bombardovací perut' v období svého působení u Velitelství bombardovacího letectva RAF: (červenec 1940–květen 1942)*. Cheb 2019. s. 418 – 419.

¹⁴⁰ Tamtéž.

¹⁴¹ Tamtéž.

na operační let letoun s poškozeným motorem, pravděpodobně by k nouzovému přistání na moři nemuselo dojít. Na samotné přistání vzpomínal letec takto:

„Je přesně 22:55 hod, Bedřich zapíná hlavní pomocnou stanici, Erazim rychle diktuje, potom pípá éterem zlověstné SOS, tři tečky, tři čárky, tři tečky. Oba střelci se na můj pokyn shromažďují za naším prostorem. Kdyby se pravý motor vzpamatoval, mohli bychom se alespoň pokusit letět těsně nad vodou a dostali bychom se do okruhu našich pátračů, kde by byla naděje, že nás vyloví. A motor skutečně jako by mě poslouchal, začal nabírat a chod se vyrovnával. Chtěl jsem vykřiknout radostí, dole už se rýsovalo holandské pobřeží a před námi nekonečná pláň moře, výška okolo 700 metrů. Ještě půlhodiny protahovaného kluzáku a musíme se dostat k našim – jen půl hodiny. Všichni už stojí za mnou, jen Bedřich ve své kabině stále žádá o zaměření, zatímco já se snažím prodloužit let. Motor sice začal pracovat, ale starý Velouš se tak podivně otrásal, jako by cítil svůj konec. Šli jsme stále dolů. Josef rozsvítil reflektory a vidíme proti sobě záblesky zneklidněného moře. Viděl jsem velké vlny, musím sednout proti nim, v brázdě by nás překlopily. Do moře jsem nikdy nepřistával, tohle znám jen teoreticky. Náhle sebou celý letoun trhl, zvedl se nosem vzhůru a překlopil na pravou stranu. Druhý pilot se vrhl na kolečko vyrovnávající stabilitu, tam kde byl před okamžikem levý motor, zela v křídle černá díra. Pamatuji si, že se všichni chlapci svalili na stěnu do jedné hromady, nikdo neřekl ani slovo, jen se objímali přitištěni k sobě. Řítily jsem se dolů, nízkou nad vodu se letoun sám vyrovnal. Blesklo mi hlavou, že je ještě nepatrná troška naděje, když tu se proti nám postavila černá stěna vody. Pod vlnou velkou jako dům zmizela celá osádka spláchnuta kamsi do trupu. Snažím se otevřít dvířka pilotní kabiny, protože jsem měl hrozný strach, že se utopím. Zoufale jsem lomcoval závěrem. Podařilo se, stoupl jsem si na sedadlo a vystrčil hlavu ven. Měl jsem pocit nesmírné úlevy, že mohu dýchat. Wellington se kymácel, nad námi svítily hvězdy, ale kolem je samá tma. Vzadu pode mnou, v trupu do poloviny zatopeném vodu, slyším kamarády, jak bojují o život. Slyším jejich výkřiky, jak se zalykají vodou... Wellington se stále nepotápí, dokonce se zdá, jako by vystupoval nahoru. Moře se utiňuje, já teď mohu s chlapci lépe hovořit. Udělali si ve směrovce větší díry, pohodlně se jim neleželo, ale přece jen se statečně drželi. Pod námi voda pomalu klesala, byl odliv a bylo zřejmé, že náš letoun sedí na písku nějaké duny. Nad námi se celou noc vraceli kamarádi z náletů na nepřitele. Zvuk Wellingtonu nám zněl jako rajska hudba... Konečně začalo svítat, měl jsem velkou bolest v puse, protože jsem si nárazem vyrazil 6 zubů.“¹⁴²

¹⁴² CSÖLLEOVÁ, Eva. *Letci Pardubicka v RAF*. s. 165.

Tento opravdu úctyhodný kousek v podobě skvělého přistání s poškozeným Wellingtonem, díky čemuž byly zachráněny životy všech členů posádky, bylo možné ocenit až po několika letech. Po úmorných hodinách strávených na potápějícím se vraku bombardéru zajala posádku letounu německá hlídka na člunu.¹⁴³

Člun, ve kterém se nacházela vojenská policie, odvezl posádku kromě Sgt. Zvolenského do Leeuwardenu. Zde byli odvedeni na četnickou stanici a krátce vyslechnuti. Poté následoval převoz zajatých letců na letiště v Groningenu. Zde proběh již rozsáhlejší výslech za přítomnosti kapitána německého letectva, člena gestapa a civilisty, který hovořil česky. Příslušník tajné policie se dotazoval na osobní i vojenská otázky, přičemž Procházka sdělil jen osobní data. Po výslechu byli převezeni do Amsterdamu a pak i do Dulag Luft Frankfurt. Na obou místech strávili pár dní ve vojenském vězení.

Dva dny po havárii Wellingtonu tzn. 22. října 1941 sepsal velitel 311. bombardovací peruti zprávu o pohřešované osádce letounu Wellington Mk.IC „KX-E“, do které zapsal smutnou poznámku – Missing. O jejich zadržení německou stranou se RAF dozvídá až 12. listopadu 1941.¹⁴⁴

Následovalo dlouholeté věznění Václava Procházky nejprve v zajateckém táboře Stalag VIII B v Lamsdorfu, poté v táboře Stalag Luft I v Saganu, v Barthu. V červenci 1944 byl deportován s dalšími československými letci přes Kladrsko, Letohrad, Ústí nad Orlicí, Pardubice a Kolín do Prahy. V hlavním městě byl vyslýchán gestapem, při kterých překvapeně zjišťuje, že gestapo vlastnilo spoustu informací o něm i ostatních letcích.¹⁴⁵

Po několika dnech výslechů v pankrácké věznici byl převezen spolu s ostatními zajatci na Hradčany a odtamtud do zajateckého tábora Barth. Následoval proslulý tábor Oflag IV C na zámku Colditz u Lipska. Na poslední jmenované stanoviště se dostal spolu s ostatními příslušníky československých perutí jako odsouzenec s rozsudkem trestu. K tomu však nedošlo, neboť dne 16. dubna 1945 americká armáda Colditz osvobodila.¹⁴⁶

¹⁴³ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu*. s.185.

¹⁴⁴ PAJER, Miloslav. *Křídla míří na Německo*. s. 439.

¹⁴⁵ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu*. s. 169.

¹⁴⁶ BÍČÍK, Zdeněk – NĚMEČEK, Jan. *Českoslovenští letci z Pardubicka*. s. 39.

Následoval opětovný návrat do Anglie a 18. srpna 1945 již také vytoužený návrat do osvobozeného Československa, kde Václav Procházka začíná jako učitel létání na Letecké vojenské akademii v Hradci Králové.¹⁴⁷ Za své zásluhy byl vyznamenán Čs. válečným křížem 1939 a Čs. medailí za chrabrost.¹⁴⁸

Tak jako každého příslušníka západního odboje čekala i na něho „spravedlnost“ a vděk za vykonané služby vlasti. V květnu 1949 byl komunistickým režimem propuštěn z letectva. Následovalo nucené vystěhování do Jablonce nad Nisou a poté i do Pardubic. Až do konce svého života roku 1973 byl „odměněn“ tvrdou dělnickou prací.¹⁴⁹

¹⁴⁷ BIČÍK, Zdeněk – NĚMEČEK, Jan. *Českoslovenští letci z Pardubicka*. s. 40.

¹⁴⁸ VÚA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 1921/CIIL.-3d/402, k. 402, Osobní záznamy, Kmenové listy příslušníků čs. letectva. P – Ř.

¹⁴⁹ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu*. s. 185.

5.4. Přílohy



Obr. 12 Václav Procházka v uniformě RAF¹⁵⁰

PROCHÁZKA Václav
Poslední zařazení: pilot bomb. útoků, št.
ZÁZNAM O ČINNOSTI VE FRANCII.

A. / Data všeobecná:
 Jméno a příjmení: Procházka Václav /uveďte datum jmenování pop. u gázištu pop.
 Cel. hodnost: stř. št. /1. 11. 1939
 Datum a místo narození: 2. V. 1908 Chrástec

B. / Zařazení časová:
 Příjezd do Francie: 1. 11. 1939 z Polska, Charkov / odkud lodí X/
 Vstup do cizinecké legie dne: 1. 11. 1939
 Ve výcviku na letecké škole: Avord - Istres - Hattonville /od čeho dne, doč. /
dalším a. komandemce od 20. 11. 1939 do 3. V. 1940 /od čeho dne, doč. /
 Zařazen u polní jednotky ve Francii: pilota /od čeho dne, doč. /
od 3. V. 1940 do 11. V. 1940
 Přesun do Anglie: St. Bonnavaux, Harman /Odjezd z Francie, příst. /
 Příjezd do Anglie: St. Falmouth /na lodí X, dne... /
"Harman" 11. V. 1940 /Příjezd do Angl. přístavu X, lodí X, dne /

C. / Data letecká:
 1. / Dosažený letecký výevik: pilot d'assaut bomb. útoků
 2. / Počet nalétaných hodin:
 a. / celkem 870
 b. / ve Francii ve výcviku 74
 c. / ve Francii u pol. jednotky a na frontě, nebo v DAT. 8016 celkem.
 Z toho:
 - úkoly zabíjevací: _____ let. hodin /
 - úkoly ochrany: zpravod. letounů / letu / hod. /
 bomb. výprav / letu / hod. /
 - úkoly úniku na pozemní škole: _____ letu / hod. /
 - úkoly bombardování: _____ letu / hod. /
 - jiné: _____ letu / hod. /
 - cvičné lety 28 letu / 16 hodin.
 d. / Počet letů při kterých došlo k bojům:
 - se stíhačskými letouny nepř. _____ letů,
 - s bomb. letouny nepř. _____ letů.
 Doklady: _____ /příloha: poděb /
 zaps. letu /

3. / Typy letounů které létal C-44, M.B. 200, Potez 63, 630, 631, Braguet-623, 681.
 4. / Počet a typy letounů které sestřelil: _____

Pozn.: zde označte vítězství jistá, pravděpod., dosaž. samostat. nebo spolupráci v roji.

Obr. 13 Záznam o činnosti ve Francii Václava Procházky¹⁵¹

¹⁵⁰ CSÖLLEOVÁ, Eva. *Leci Pardubicka v RAF*. s. 102.

¹⁵¹ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

Fstres dne 11. 7. 1940.

Vojin Procházka Vaclav,

Base Aérienne d'Fstres.

Víc: Danácení hodnosti.
Pruska.

Dávací výbor československý,
vojenská skupina
Paříž.

Podtypovaný Procházka Vaclav nar. 2. března 1908
v Chudčicích, přihlášený do Depasvie okres Heaude Fstres,
prosi o vrácení hodnosti desátníka, která mu byla od-
níata vojenským soudem v Olomouci v roce 1938.

Byl jsem odsouzen pro odepření vykonání posla-
ku čtáře Horlíka abych přistal na cvičišti, ke 3. měsíci re-
pení a snížení hodnosti.

Doji letka odjela na cvičení a já a ještě p jámín ka-
marádem jsem byl přidělen jako výpomocný instruktor k vý-
konné skupině pro páleníky. Dás velitel nám naričil abychom
v případě dobrého počasí šli. Ten den bylo počasí dobré, pro-
to můj kamarád šel hlávit oachod na letiště se obz, já jsem
šel na letiště napřed. Byl jsem volán zpět, čímž jsem nepo-
slechl okamžitě, což mělo za následek slonni potyčku mezi
mnou a čt. Horlíkem, který na mě měl stáimost veliteli skupi-
ny, který narahel podání trustního oznámení.

Před tím jsem nebyl jinak testán než hodacím
rečím ve škole dorostu v Prostějově a paracím rečím do-
rolní tamté pro celou školu. (Případ kdy šel Hák a Kdauk na voj-
škol. letonnu vltli do Pruska)

Zástupce velitele letky pro námata v rečím prohlásil, že
za jeho přítomnosti bych byl potrestán nejvýše 14 dní pro snížení

Obr. 14 Část dopisu, ve kterém žádá V. Procházka o navrácení hodnosti¹⁵²

¹⁵² VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, kart. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

Voj. Procházka Václav.

Narozen 2./5. 1908, odvodní ročník 1926.

Absolvoval školu leteckého dorostu v roce 1926/27.

Další činnou službu u leteckého pluku 2 jako pilot letec.

Polním pilotem jmenován 1./4. 1929.

1./2. 1928 povýšen na svobodníka,

15./9.1928 na desátníka.

Pilotní výcvik absolvoval s prospěchem velmi dobrým.

Poddůstojnickou školu absolvoval s prospěchem dobrým.

V roce 1929 zbaven hodnosti desátníka z kázeňských důvodů.

Po ukončení závazku v roce 1930 vykonával službu jako

pilot učitel u Východočeského Aeroklubu v Pardubicích až

do roku 1938. V roce 1935 provedeno zahlazení trestu ceatou

milosti bez následků. Jmenovaný prosí o vrácení hodnosti

a slubuje, že se přičiní o udržení dobrého jména českoslo-

venského vojáka za hranicemi. Na důkaz toho opustil svou

rodinu, aby obětoval i svůj život k osvobození ujářmené

vlasti.

Obr. 15 CV Václava Procházky¹⁵³

¹⁵³ VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

6. Josef Koukal

6.1. Mládí letce z Jenišovic

Narodil se 6. 5. 1912 hospodáři a později i starostovi Janu Koukalovi a Emilii Koukalové (rozené Dobrkovské), kteří se spolu vzali již v roce 1898. Josef vyrůstal se svými osmi sourozenci (Emilií, Marií, Janem, Annou, Vlastou, Františkou, Františkem a Václavem) na rodinném zemědělském statku v Jenišovicích čp. 22.¹⁵⁴

Zde docházel do trojtřídky místní obecné školy, měšťanskou školu pak spolu se sestrou navštěvoval nejdříve v Chroustovicích a později i ve Skutči.¹⁵⁵ Při základní školní docházce i v mládí byl velmi aktivním cvičencem Sokola, který v něm s jistotou vytvořil silné vlastenecké citění, které pravděpodobně utvrdili jeho švagři Jetmar a Prášil, kteří v letech první světové války sloužili v legiích.¹⁵⁶

Jelikož byl jako jediný z devíti dětí Koukalových nadaný na techniku, rozhodl se odejít do učení na automechanika k panu Pavlíčkovi do Chocně, kde byl považován za velice talentovaného a pracovitého chlapce. Což dokazují slova jeho mistra, když odcházel z učení: „*Takového učně jsem tu ještě neměl a už nikdy mít nebudu.*“¹⁵⁷

V roce 1928 ve věku 16 let se Josef Koukal přihlásil se souhlasem otce na Masarykovu leteckou školu v Prostějově. Z 600 zájemců se dostal mezi pouhých 60 přijatých.¹⁵⁸ Výcvik v Prostějově byl velice náročný jak po fyzické, tak i psychické stránce. Josef měl na toto období spoustu vzpomínek a mezi nimi například tuto:

„Jednou jsem seděl u hangáru a četl si knížku, když tu slyším letecký motor ve velkých obrátkách. Podívám se na oblohu a vidím, jak jeden nešťastník letí k zemi v ploché vývrtce. Za pár vteřin následoval náraz a letoun se rozbil o dráhu. Odhodil jsem knihu a utíkal k letounu. Vytáhl jsem mrtvého kamaráda, ze kterého crčela krev – nebyl to hezký pohled. Odešel jsem do hangáru a myslel si, tak to je pro dnešek konec s létáním. Ani ne za deset minut

¹⁵⁴ STUDNIČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal (6. 5. 1912 - 23. 2. 1980). Jenišovický rodák a válečný hrdina bitvy o Británii.* Hradec Králové 2012. s.3

¹⁵⁵ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých.* Pardubice, 2000. s. 39.

¹⁵⁶ STUDNIČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal.* s. 4.

¹⁵⁷ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých.* s. 39.

¹⁵⁸ Tamtéž.

*volali moje jméno a šel jsem na start. Jindy jsem zase seděl za kormidlem a řízení nereagovalo. Mířil jsem přímo na hangár. Nakonec jsem minul okapy o pár centimetrů a vletěl do rokle za letištěm. Tam jsem vši silou zabral, řízení přišlo k rozumu a já šílený let vybral a v pořádku přistál na dráze. Přišel ke mně velitel a povídá – Koukale, jdi se opít, dnes ses podruhé narodil...*¹⁵⁹

Leteckou školu absolvoval s výtečným hodnocením z teoretické i praktické části. Jeho fyzickou zdatnost i dovednosti si uvědomovali snad všichni, kdo se s ním setkali. Po dokončení Prostějovské školy odešel do Chebu, kde fungovala škola stíhacího letectva, jejímž velitelem byl František Novák. Tento skvělý letec byl dokonce tak nadšen Josefem Koukalem, že jej uvažoval přibrat ho do své akrobatické sestavy.

Roku 1935 nastoupil do firmy Beneš – Mráz na pozici zkušebního pilota v Chocni. Práce to byla velmi zajímavá, avšak nesla určitá rizika spojená s nebezpečnými akrobatickými kousky. Náplní práce bylo zejména testování nových prototypů sportovních letadel, díky čemuž se dostal mezi průkopníky tohoto typu letectví nejen doma, ale také v zahraničí.¹⁶⁰

V roce 1936 se Josef Koukal oženil s Františkou Putnarovou, která pocházela z Luže. Nedlouho po svatbě odcestoval do Francie, kde předváděl nový prototyp letounu za přítomnosti komise a konstruktéra Ing. Beneše. Přítomní byli velmi nadšení z Koukalových dovedností, zvláště pak při jeho střemhlavém letu v maximální rychlosti. Proto ho konstruktér letounu po dohodě s komisí požádal o následovné:¹⁶¹

*„Pane Koukal, chtěli by vidět obrácenou vývrtku na zádech“. Josef odpověděl „Víte, že nemáme přizpůsobeny karburátory ani motor pro let na zádech?“ Konstruktér Beneš pokyvoval hlavou, ale řekl poněkud sklesle [...] Já vím a také Vás nepřemlouvám, ale jak to nepředvedeme, tak můžeme sbalit kufry a jet domů“.*¹⁶²

¹⁵⁹ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých*. s.40.

¹⁶⁰ Tamtéž.

¹⁶¹ Tamtéž.

¹⁶² Tamtéž. s. 41.

Následně Josef Koukal opět nasedl do letadla, odstartoval a provedl požadovanou vývrtku, načež si vysloužil obdiv a uznání nejen komise ale i Ing. Beneše. Takto otestoval více než dvanáct prototypů letadel firmy Beneš – Mráz, které byly nejménou kladně hodnoceny při významných světových soutěžích.¹⁶³

Být zkušebním pilotem z povolání neslo mnoho rizik a nebezpečí. Jedno takové nebezpečí, kterému mohlo skončit tragicky se stalo v roce 1937, kdy letěl s prototypem BE 550. Při letu, kterého se účastnil také mechanik Kefurt, vystoupali do výšky 50 metrů, když najednou jim úplně vypadl motor a řízení ihned přestalo reagovat. Letoun přešel do střemhlavého letu, kterému nemohl ani tak zkušený pilot zabránit. Těsně nad zemí vykopl směrovku, čímž se vyhnul přímému nárazu, letoun se pak zachytil křídlem o zem a vzápětí následoval náraz. Koukal vyvázl s proraženým krkem od benzinové trubičky, která proletěla pouhý centimetr okolo tepny. Jeho kolega vyvázl jako zázrakem bez zranění.¹⁶⁴

V době, kdy bylo jasné, že válka je na spadnutí a Československá armáda byla rozpuštěna, se Josef Koukal rozhodl přestat s létáním, protože nehodlal létat pro Němce. Rozhodl se tedy opustit okupovanou zem, i když to pro něj znamenalo opustit těhotnou manželku. Slíbil jí však, že se do roka vrátí zpátky. Tehdy ještě nevěděl, jak dlouhá a krutá válka bude.

Psal se 13. srpna 1939 a Jenišovský rodák opouští svoji rodnou zem. Následující záznam z jeho deníku popisuje průběh útěku do Polska:

„Dne 13. srpna 1939 odjel jsem opět do Prahy na Svaz letců. Tam již bylo rušno po prohlídkách a v organizaci neklid. Sekretář Malý mi přidělil ještě dva piloty a představil neznámého muže, se kterým jsme si ujednali schůzku na konečné stanici elektrické dráhy č. 1 o 7. hodině večerní. Kamarádi čekali v Praze a já jsem odjel pro pokyny. Setkali jsme se po 19. hodině na konečné stanici a šli kousíček dál po svazích Bílé hory. Obdržel jsem pokyny a heslo. Měl jsem se hlásit v Ostravě u pana Kotka v Kostelní ulici č. 4. Podáním ruky jsme se u Bílé hory rozloučili. Ještě chvílečku jsem se díval na rozsvícenou Prahu a vrátil se zpět. Kamarádi Bauman a Havlíček mě již očekávali a spolu jsme nastoupili do vlaku, který jel přes Kolín, Pardubice, Choceň, Českou Třebovou, Olomouc, Přerov až do Ostravy. Tam jsme dne 14. srpna, v době, kdy byli Němci na obědě, překročili hranice mezi rybníky u vesničky Heřmanice.

¹⁶³ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých*. Pardubice. s.40.

¹⁶⁴ Tamtéž. s.41.

Silně přešlo. Přišli jsme přímo na strážnici. Chování polského strážného bylo přívětivé. Ihned nám doporučil hlásit se na policii, která nás odvezla do Fryštátu. Po sepsání protokolu, jenž končil otázkou, proč jste překročili státní hranici, na níž jsem odpověděl, že nesouhlasím s režimem Hitlera, byly formality u konce.“¹⁶⁵

Dne 24. srpna 1939 byl Josef Koukal odeslán do Krakova a následně do Deblína na letecké učiliště. A právě zde, dne 1. září 1939 byl probuzen výstřely z děl, které oznamovaly, že vypukla válka. Následně absolvoval pozoruhodnou a náročnou cestu přes Polsko, Rusko, Rumunsko, Sýrii a Istanbul až do Francie.¹⁶⁶

6.2. „Na skok“ ve Francii

Lod' s Josefem Koukalem na palubě zakotvila na jihu Francie v Marseilles. Dne 12. ledna 1940 odjíždí z Marseilles vlakem na leteckou základnu Agde, kde byl přidělen k letecké skupině. Zde však nezůstává dlouho a je převezen do Bordeaux k okamžitému výcviku na francouzských letounech Potez. K plánovanému přesunu na frontu však již nedošlo. Francie padla.¹⁶⁷ Josef Koukal opět nastalou situaci podrobně popsal:

„Každý z nás měl víru v presidenta Dr. Beneše, který pracoval v Anglii. Nyní šlo o jediné, dostat se tam. Zákazy ale ztěžovaly odchod. Stáli jsme na letišti v Bordeaux a velitel špkt. Schejbal nás organizoval k odletu na šesti dvoumotorových letounech typu Candron. Tento úmysl však byl zmařen a bylo nám vyhrožováno, zda-li někdo ulétne, budou všichni Češi koncentrováni pod dozorem. Netrvalo dlouho, přišel mjr. polské armády, políbil špkt. Schejbala a nabídl místo pro osmdesát lidí. Byl nařízen nástup a všichni starší, kteří přicházeli v úvahu na odchod na frontu, šli jako první. Nákladní vozy nás dopravily do přístavu Bordeaux. Mně to všechno připomínalo pád Polska a to nepopsatelné putování – situace byla vážná. Nákladní polská loď nás přijala do svých útrob. Každý si vybral nějaký koutek, kam si sednul nebo lehnul a přemýšlel. Kapitán lodi zahoukal a 18. 6. 1940 s námi opouštěl přístav, zálivem k výjezdu do Atlantického oceánu. Před výjezdem do moře zakotvil, a tak jsme přečkali noc za neustálého bombardování, kterému se snažila postavit naše chabá naše chabá kulometná obrana. Druhý

¹⁶⁵ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých*. Pardubice. s.41

¹⁶⁶ STUDNÍČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal*. s.6.

¹⁶⁷ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých*. Pardubice. s.48.

den byla minou přímo před našimi zraky potopena loď a dvanáct set osob muselo být zachraňováno.

Francie byla organizačně u konce, jeden dobrodinec nás vyvedl minovým polem až do Atlantického oceánu. Dne 20. 5. jsme opustili ve tři hodiny odpoledne břehy Francie pod kursem, dle mého kompasu asi 260°, pod kterým jsme pluli až do 22. hodiny, kdy jsme měnili na 320°. Pluli jsme dost pomalu, náš koráb předjížděly znatelně rychlejší lodě belgické a holandské. Nastal jakýsi neklid, kapitán pohledem zvyšoval pozorování a změnili jsme kurs asi na 80° s přidáním rychlosti. Dověděli jsme se, že německé ponorky torpédovaly ony dvě lodě, které nás předjely. Za chvíli se ozvalo SOS a zanedlouho nás předjel majestátní anglický torpédoborec se silnou zbraní. My jsme v pořádku dopluli do přístavu Falmouth dne 22. 6. 1940.“¹⁶⁸

6.3. Stíhačem u RAF

Již v hodnosti rotmistra a pod číslem 787979 se Josef Koukal stal členem 310. stíhací perutě a jeho letky B.¹⁶⁹ Peruti velel Alexander Hess, který ještě za války vydal o tomto nasazení dokumentární publikaci: Byli jsme v bitvě o Anglii. Sgt. Koukal vzlétal v letce „B“ z letiště v Duxfordu, kde se zapojil v „Bitvě o Británii“.

Při bojích si počínal velmi aktivně a úspěšně. Dle počtu sestřelů a jeho nasazení do bojů je uváděn mezi deset nejúspěšnějších československých stíhačů.¹⁷⁰

Přišel osudný den 7. září 1940. Při letecké bitvě, která se odehrála v blízkosti Londýna byl Koukal omylem sestřelen britským protiletadlovým dělostřelectvem. Zázrakem se však zachránil, avšak utrpěl těžké popáleniny na 72 % těla. Bylo téměř nepravděpodobné, že by toto mohl přežít. I tento hrozivý zážitek, který ho poznamenal na celý zbytek života, si poznamenal do svého deníku.¹⁷¹

„Nastal den 7. září 1940. Start celé perutě. Nasedl jsem do zcela nového Hurricana, který přilétl přímo z továrny. Rozkaz zněl letět nad Londýn. Stoupali jsme rychle proti slunci a už jsme viděli kamarády z ostatních letišť. Ze všech stran, kam se jen člověk podíval, se slétaly

¹⁶⁸ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých*. Pardubice. s. 48.

¹⁶⁹ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

¹⁷⁰ STUDNÍČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal*. s.7.

¹⁷¹ Tamtéž.

proudy stíhačů v charakteristických rojích po třech a všichni mířili k srdci Anglie, k Londýnu. Mezi kupami mraků byla již dole vidět Temže. V mikrofonech zněly rozkazy, depeše stihaly jedna za druhou. Věděl jsem, že každou otáčkou vrtule jsme se blížili k mohutné bojové akci. Byli jsme dvacet tisíc stop vysoko, kyslíkové přívody byly otevřeny, dobře se dýchalo. V tom jsme spatřili proti sobě nebe poseté paprsky protiletadlových děl. Černé, bělavé, růžové tečky, kolečka a stále jich přibývalo.

Vzduch byl plný rojů barevných střepin. Německé bombardéry letěly v sevřených formacích a nad nimi vládly bílé čáry patrol stíhačů připravených k jejich obraně.

Se zařatými zuby jsme se stočili doleva a letěli chvíli vedle sebe, ale pořád v bezpečné vzdálenosti. Zespondu mohutně duněla dělostřelecká palba. „Proč už neútočíme“ doráželo na vypjaté struny nervů. V tom však velitel naší skupiny zahájil útok. Začali jsme! Pozemní dělostřelecká palba se odmlčela a na zlomek vteřiny se zdálo, jako by všechno zmrtvělo. Potom se rozpoutalo peklo, které lze jen těžko tužkou popsat. Vyhlédl jsem si do zaměřovače Heinkela 111, předsadil jsem, mířil, kulometry chrlily oheň asi pět vteřin. Zásah byl přesný, letoun explodoval a rozlétl se na tisíce malých kousků. Prudce jsem stoupal a zalétl do mraků. Když jsem se spouštěl, viděl jsem před sebou skupinku devíti nepřátelských Me 109. S převýšením jsem se dostal na ně zezadu, dal plný plyn, zapnul boost, který se směl používat jen čtyři minuty pro maximální výkon motoru. Již jsem se přiblížil na palebnou vzdálenost a jednoho z nich jsem si rovnal v zaměřovači.

V tom zespondu dělostřelecký šrapnel zasáhl můj letoun a benzinová nádrž těsně za motorem explodovala. Oheň se valil na podlahu pod nohy, které ovládaly nožní řízení. Úžasný klid, který mě v tomto okamžiku úplně ovládl, mi přikázal – nic nespěchat! Kabinu jsem měl otevřenou, odjistil jsem upínací kurty a snažil jsem se vylézt, opíraje se o trup kabiny. Marné vypětí. Byl jsem tlačěn do sedadla a měl jsem dojem, že letím vzhůru. Ruce rychle přešly na řídicí páku. Oheň přerušovaně strháván palubní deskou se rychle šířil. Seděl jsem do půli těla v ohništi. Potlačoval jsem veškerou svou silou letoun. Nohy rovnaly směrovku do směru, měl jsem v úmyslu provést obrácený přemet, při kterém bych byl z trupu vymrštěn. Letoun nabýval rychlosti. Ještě jsem povolil nepatrným přitažením a opět vši silou jsem potlačoval a ruce pevněji přidržovaly páku, která kladla silný odpor. Více jsem udělat nemohl. Poslední pokus. Veškeré snahy v zápase s přírodní silou, která mě držela jako v kleštích, byly marné. Nebyla žádná naděje. V myšlenkách se mi vybavila představa vedoucí síly našeho národního odboje Dr. Edvarda Beneše. Ruce pozbývaly síly a řídicí páka se vrátila. Pootevřel jsem oči, zahlédl jsem jen holé, spálené ruce po lokty a holá spálená kolena. Z lýtek mi odpadl zbytek kalhot. Oheň se pojednou rozzuřil a naplno pokračoval za hukotu, v němž převládal tón střemhlavého

letu. Do očí mi píchal jako jehlami. **PŘÍŠERNÉ VEDRO** – nelze pro ně nalézt slov. Vdechl jsem a vzpomínal na domov. Se vším jsem se už smířil. Nastala druhá exploze hlavních nádrží, umístěných v křídlech. Letoun se rozpáčil. Měl jsem přece ještě naději. Z trupu jsem byl vymrštěn do vzdušného prostoru. Sevřel jsem se a čekal, zda mě neudeří zbytky letounu. Můj dojem byl, že letím obrovskou rychlostí vzhůru. Když tlak povolil, oči se otevřely. Byl jsem po tu dobu v „Blackoutu“. Oční víčka byla již zcela spálena. Život a rozvaha se vrátila. Otevři padák, přikázal mi mozek. Plamen mi šlehl z pravého ramene kolem hlavy a upozornil – padák neotvírat! Padal jsem. Plameny z plovací vesty a kalhot mi šlehaly před očima. Čekal jsem na úder o zem. Nechtělo se mi ani věřit – plameny uhasly. Podíval jsem se vlevo pod sebe a zjistil polohu svého těla. Spočívalo na zádech a točilo se vpravo. Bylo to ve výšce asi 700 m. Zahlédl jsem moře a jen kratičký pohled na zemi. Rozhodl jsem se otevřít padák. Ruka mi přešla bez odporu vzduchu na niklovou rukojeť, do níž se jen s obtížemi zavlékla moje spálená ruka. Zatáhl jsem a čekal malý moment. Tělo se odbrzdilo a zůstal jsem viset na provazech padáku. Měl jsem výšku asi tři sta metrů. Mile mě překvapilo zjištění, že pode mnou je trávník. Čas mi ještě dovolil se připravit na dopad. Ihned jsem odjistil postroj padáku. Otočil jsem kulatou pojistku a dvakrát na ni bezúspěšně udeřil. Neměl jsem sílu. S vypětím učinil jsem tak potřetí a – úspěšně. Postroj spadl dolů. V tom zavanul vítr, padák se otevřel a táhl mě. Smýkal mnou po zemi, než se mi podařilo ohořelými prsty uvolnit přezku seřizující popruh. Ted' šlo o to postavit se na nohy, když moje ruce i nohy byly ohořelé. V bolestech jsem pokrčil nohy jako do dřepu. Pomohl jsem si opřením levé ruky, což však mělo za následek vykloubení všech čtyř záprstních kloubů. Čpavý kouř mě upozornil, že moje plovací vesta silně doutná. Chtěl jsem se koulet po zemi, abych vestu udusil, ale pohled na spálené nohy a ruce můj úmysl zmařil. Nabyl jsem trochu klidu a pokusil se rozvázat dva plátěné pásky a rozepnout knoflíky. Štěstí mi přálo, neboť po doteku knoflíky odpadají, pásky se rozpadávají a obtížné vesty jsem se zbavil. Na levé ruce mi visely deformované náramkové hodinky. Odrhl jsem připečený řemínek na kůži a hodinky nerad pouštěl k zemi. Z hlavy jsem sejmul zbytek kukly se sluchátky a vydal se na cestu k osamělému asi dvě stě metrů vzdálenému hospodářství. Před stavením jsem viděl muže s loveckou puškou, kterého jsem žádal o automobil. Pušku, kterou měl dosud ve střehu, dal na řemen a šel mi otevřít branku. Vešel jsem do dvorku, kde v rohu stála plechová nádoba s vodou. Majitel pan Wright mi otevřel kohoutek a já si nechal stéci trochu vody po ukazováčku pravé ruky. Uvědomil jsem si, že nelze na spáleniny použít vodu a žádal znovu o auto. Stál jsem uprostřed dvorku s majitelem a jeho ženou, která si držela podepřenou hlavu, dívala se do zdi a plakala. Pozoroval jsem doškvařování pokožky na ruku, která černala. Prsty se v bolestech

kroutily. Přijelo auto a zastavilo u vrat. Prošel jsem dvorkem a vstoupil do malého osobního vozu, kde jsem konečně usedl a ruce držel před sebou.

Vojín si sedl za volant, k němu usedl důstojník a odjeli jsme. Asi po čtyř stech metrech mi důstojník ukázal zbytek letounu, motor byl hluboce zarytý do země. Na povrchu bylo jen něco zbylých trubek. Jeli jsme dál. Od levé strany otevřeného okna nepříjemně foukalo. Důstojník pochopil a okno zavírá. Dojeli jsme do vesnice. Vystoupil jsem z vozu, důstojník mě přidržoval. Vešel jsem mezi zahrádky před domem, prošel jsem kolem dřevěných plotů do dveří. Vlevo byla místnost, v ní naproti dveřím lůžko a na něm raněný voják. Přistoupil ke mně druhý důstojník s pilotním odznakem a tázal se – Messerschmitt? Ne, Hurricane – odpověděl jsem. Já jsem Čech, moje letka je 310 sq v Duxfordu. Poskytl mi první pomoc a pro utišení bolesti mi dal do ramene morfiíovou injekci. Ještě mi nůžkami rozstříhli zbytek kabátu, košile a kalhot. Usedl jsem na okraj postele k sejmutí bot. Byly to vlastně jen podrážky se zkroucenými, spálenými svršky. Přinesli mi nosítka a dali na ně prostěradlo. S jejich pomocí jsem ulehl na nosítka a byl jsem přikryt skvostně bílým prostěradlem. Odesli mě do vozu. Řidič zavřel dveře, zařadil rychlost a já jsem za příjemného zvuku motoru usínal.

Život v nemocnici – co mám vlastně psát? Nohy neběhaly, ruce nepracovaly, oči byly zbaveny pohledu na svět, tělem jsem nemohl pohnout, anglicky jsem neuměl. Ve vzpomínkách jsem žil doma, chodil jsem po pěšinkách, setkával se se známými, a to mi dávalo uklidnění. Podrobil jsem se dvaadvaceti plastickým operacím na obličeji, obou rukou, obou nohou. Po první operaci jsem požádal o zrcadlo, které mi Corp. Simon ochotně podal. Musím říci, že jsem v zrcadle neviděl lidský obličej. Nos mi připadal ve velmi divné podobě. Jeho zduření, známky po popáleninách a stehy hluboce vryté v pokožce. Nad očima vyčnívající lalok, okolo zbytek obličeje, červený – spálený. Bude to dlouho trvat. Obvazy kolem hlavy velmi tísnily, ale člověk se dočkal zase lepší chvíle. Můj pobyt v nemocnici Queen Victoria v East Grinsteadu si vyžádal dvacet osm měsíců. Musel jsem se znovu naučit chodit. Operoval mě Dr. Archibald McIndoe, vzácný a krásný člověk, který mě pomohl zpátky na nohy.“¹⁷²

O obrovských mukách, které prožil Josef Koukal, se zmiňuje tehdejší velitel 310. stíhací perutě S/L Alexander Hess, DFC.¹⁷³ S úctou a obdivem píše o tomto letci, jež i po úmorných

¹⁷² FORMÁNEK Vitek, *Tři z mnohých*. s.54.

¹⁷³ Alexander Hess (1898 – 1981) patřil k nejvýznamnějším osobám československého letectva již od doby jeho vzniku. V období od 12. července 1940 až do 28. února 1941 velel 310. stíhací peruti. Poté působil u velitelství Fighter Command. Od ledna 1942 působil jako letecký atašé ve Washingtonu. Na americkém kontinentu vydává své paměti z „Byli jsme v bitvě o Anglii,“ která se dočkala značné popularity. Dále viz. RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. část (1940)*. Praha 1999. s.163.

32 operacích „hledí vstříc novému boji, novému leteckému dobrodružství a novým vítězstvím.“¹⁷⁴

V lednu 1943 absolvoval opakovací kurz a operační stíhací výcvik na Spitfirech u 53. OTU a dne 27. dubna nastoupil u 312. stíhací peruti. Následně od srpna 1943 přelétával s novými letouny k jednotlivým jednotkám.¹⁷⁵ Měsíc nato již přešel do neletecké služby a v hodnosti kpt. letectva pracoval na Osobním oddělení Velitelstva čs. stíhacího letectva. a poté i Inspektorátu čs. letectva.¹⁷⁶ V dubnu 1945 absolvoval kurz pro piloty vícemotorových letounů ve Spitalgate a byl opětovně přidělen k Inspektorátu.¹⁷⁷

Domů odletěl 1. září 1945.¹⁷⁸ Zde zjišťuje, že část jeho rodiny byla internována do koncentračního tábora ve Svatobořicích, z důvodu jeho působení v zahraniční armádě a útěku z Protektorátu.¹⁷⁹

V 50. letech byl major v záloze J. Koukal, nositel britského leteckého kříže D.F.C., vystaven ponižujícímu postavení a prožíval obtížný život válečného invalidy s velmi nízkým důchodem. Až do konce života trpěl bolestmi zvláště pravého oka, ve kterém zůstaly tehdy neodstranitelné střepiny. Přilepšovat k důchodu si musel příležitostnou prací jako automechanik. K pozvání na vzpomínkové akce v roce 1980 k 40. výročí bitvy o Británii už nemohlo ani dojít, protože 23. 2. 1980 v Luži Josef Koukal náhle v roce nedožitých 68 let zemřel.¹⁸⁰

Tento hrdina, který absolvoval náročnou cestu do Francie a Anglie, zapojil se do bojů o Britské ostrovy a vytrpěl bolest, jako si nedokážeme ani představit, si zaslouží uznání a dík od všech generací, které tu i díky němu mohou spokojeně žít.

¹⁷⁴ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. s. 50.

¹⁷⁵ SITENSKÝ, Ladislav – HURT, Zdeněk. *Stíhači*. Cheb 1993. s. 70.

¹⁷⁶ DUDA, Zbyněk Miloš. *Velitel stíhacího letectva*. s. 164.

¹⁷⁷ SITENSKÝ, Ladislav – HURT, Zdeněk. *Stíhači*. Cheb 1993. s. 70.

¹⁷⁸ Tamtéž.

¹⁷⁹ STUDNIČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal*. s.10.

¹⁸⁰ Tamtéž.

6.4. Přílohy



Obr. 16 Četař čs. armády Josef Koukal¹⁸¹



Obr. 17 Josef Koukal po mnoha plastických operacích¹⁸²

¹⁸¹ STUDNIČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal*. s. 20.

¹⁸² FORMÁNEK Vítěk, *Tři z mnohých..* s. 62.

Číslo	Číslo	Čs. hodnost	angl. hodnost	Jméno a příjmení	V či ruce složil přísahu.
27.	787982	rtn.	Sgt.	Prochal Edward	<i>mji kluz</i>
28.	787549	rtn.	"	Šeda Karel	<i>mji kluz</i>
29.	787502	rtn.	"	Flzák Stanislav	<i>st. Jeví</i>
30.	787541	rtn.	"	Jiroudek Miroslav	<i>mji kluz</i>
31.	787539	"	"	Kosina Karel	<i>st. Jeví</i>
32.	787507	"	"	Řehka Josef	<i>mji kluz</i>
33.	787623	"	"	Páda Raymond	<i>mji kluz</i>
34.	787976	"	"	Vaucký Jan	<i>mji kluz</i>
35.	787487	rtn.	"	Crejtnar František	<i>mji kluz</i>
36.	787980	"	"	Tominek Josef	<i>mji kluz</i>
37.	787979	"	"	Koukal Josef	
38.	787657	"	"	Střihavka Jaromír	<i>mji kluz</i>
39.	787087	"	F/Sgt.	Přihoda Bohuslav	<i>- pro Polžal</i>
40.	787066	"	"	Šedlák Miroslav	<i>- pro Polžal</i>
41.	787039	"	Sgt.	Prokop Jindřich	<i>- pro Polžal</i>
42.	787089	"	"	Páteček Alois	<i>mji kluz</i>
43.	787048	"	F/Sgt.	Kraus Josef	<i>mji kluz</i>
44.	787030	"	Cpl.	Štátný Václav	<i>mji kluz</i>
45.	787038	"	"	Sboboda Rudolf	<i>st. Jeví</i>
46.	787029	"	"	Peříčka Vladimír	<i>- pro Polžal</i>
47.	787011	"	LAC	Schall Jakub	<i>mji kluz</i>
48.	787109	"	"	Tutka Josef	<i>st. Jeví</i>
49.	787654	čet.	Sgt.	Skirka Jindřich	<i>mji kluz</i>
50.	787672	"	"	Dvořák Alois	<i>mji kluz</i>
51.	787550	"	"	Jindiš František	<i>mji kluz</i>
52.	787664	"	"	Břazovský František	<i>st. Jeví</i>
53.	787503	"	"	Mlejnecký František	<i>mji kluz</i>
54.	787050	"	F/Sgt.	Kvaček Jaroslav	<i>mji kluz</i>
55.	787051	"	"	Mika Václav	<i>mji kluz</i>
56.	787014	"	Sgt.	Obdržálek František	<i>mji kluz</i>
57.	787035	"	"	Poljak Juraž	<i>- pro Polžal</i>
58.	787090	"	"	Slezáček Stanislav	
59.	787067	"	cpl.	Alexa Antonín	

Obr. 18 Seznam příslušníků 310. stíhací peruti¹⁸³

¹⁸³ VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

7. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo sepsání životů několika československých letců z Chrudimska, kteří po okupaci vlasti v roce 1939 odešli bojovat za svobodu a mír na západ do Francie a Velké Británie

V úvodní podkapitole s názvem „Československé letectvo a jeho letci“ jsem se pokusil stručně popsat čs. letectvo od jeho vzniku až do roku 1938. Po okupaci republiky se celá řada letců rozhodla k útěku za hranice, většinou do sousedního Polska. Zde toužili být prospěšní a jejich cílem bylo nabídnout své schopnosti v nadcházející válce. Následující podkapitoly mapují události, které se uskutečnily po odchodu letců z Polska či jiných zemí na západ. Tyto podkapitoly popisují vznik a fungování čs. leteckých skupin a perutí, zařazení letců do bojů a jejich úspěchy v rámci leteckých sil Francie a Velké Británie. Právě v tomto prostředí, na letištích, základnách a v oblacích, se nacházeli letci, jejichž osudy jsou hlavním tématem této práce. Obecné podkapitoly o československých letcích byly v této práci sepsány na základě odborné literatury a zajímavých dokumentů z VHA, jako jsou záznamy z deníků a písemnosti vyššího velení.

Problematikou při zpracování jednotlivých medailonků letců v této práci bylo nalezení správných pramenů. K některým letcům bylo nalezeno dostatečně velké množství archivních dokumentů, díky kterým mohly být jejich životní příhody zmapovány mnohem podrobněji než v případě, že byla hlavním zdrojem informací literatura. Takovým příkladem je i kapitola o Stanislavu Popelkovi. Veškeré archivní fondy, které jsem prostudoval a ve kterých jsem předpokládal, že naleznu nějakou zmínku a tomto letci, však žádný jeho dokument neobsahovaly. Bohužel veškerá literatura, ze které jsem čerpal informace o S. Popelkovi neuvádí přesný archivní zdroj, ze kterého čerpá. Doufám však, že se mi do budoucna podaří tyto dokumenty nalézt a podložit příběh zmiňovaného letce i o archivní prameny. V případě ostatních letců, kteří jsou v této práci obsaženi, se mi podařilo mnohdy i náhodou vypátrat velmi zajímavé dokumenty, které mnohdy změnilo můj pohled na věc. Příkladem může být osud Karla Kováře po roce 1940. Ten mi nebyl známý, dokud jsem v knize „Ve stínu slávy“ od Miloslava Pajera nenarazil na zmínku o žádosti některých letců vystoupit z 311. perutě. Dokumenty, které jsem následně prostudoval, doplnily další prázdná místa v životopisu tohoto letce. Při psaní právě jeho medailonku nebylo možné opírat se téměř o žádnou literaturu. Přesto na základě získaných pramenů z osobního archivu Jana Věrteláře a dokumentů z VHA v Praze

a Bratislavě, mohu tvrdit, že se malou část jeho působení ve Velké Británii a Francii podařilo objasnit. Bohužel stále nebylo zjištěno několik podstatných informací, a proto zůstávají i nadále některé etapy jeho působení ve Velké Británii neznámé.

Ostatní letci, kteří v této práci mají své medailonky, jsou v několika publikacích zmiňováni a o jejich působení na západě bylo mnohé zjištěno. Přesto jsem se pokusil i o nich vypátrat nové informace, které se v literatuře neuvádějí, což se podařilo. V tomto případě se mi dostal do rukou dopis, ve kterém Václav Procházka ve Francii žádá o navrácení hodnosti, která mu byla odebrána v Československu. Takových drobných, ale o nic méně zajímavých informací jsem ve VHA v Praze našel mnoho. Alois Šedivý a Josef Koukal jsem přesně těmi osobami, o kterých, jak jsem již zmiňoval, bylo mnohé napsáno. Přesto jsem se pokusil v práci využít některé informace z jejich záznamů o činnosti ve Francii a Anglii a kmenových listů, které doposud nebyly zmíněny nebo byly opomenuty.

Jsem si vědom, že medailonky letců nejsou v mnohém úplné. Stále zbývá mnoho otazníků, na které se však v budoucnu budu snažit odpovědět.

Myslím si, že archivy jsou stále ještě plné velkého množství neprobádaných dokumentů, které nám pomohou objasnit důležité i drobné momenty, které se za války odehrály. Osudy letců, ať už pocházeli z kterýkoliv koutu naší země, nesmějí být zapomenuty. Těmto statečným mužům, kteří obětovali svá nejlepší léta, zdraví, ale i životy, patří velké uznání a vděk. Musíme proto uchovávat vzpomínky na ně a předat dál jejich odkaz. Odkaz, že bojovat za mír a vlast mělo a má svůj smysl.

8. Resumé

Purpose of this bachelor thesis was writing about lives of several Czechoslovak pilots from Chrudim district, who went after the occupation in 1939 to fight for freedom and peace to England and France.

In the introductory subchapter called „Československé letectvo a jeho letci“ I have tried to briefly describe the Czechoslovak Air Force from the beginning until 1939. After the occupation of republic a number of pilots decided to run beyond the borders, mostly to next-door Poland. Here they wished to be beneficial and their purpose was to offer their skills in the war which was coming. The next subchapters are depicting events, which happened after the departure of pilots from Poland or another countries to the west. These subchapters describe the foundation and functioning of Czechoslovak air groups and squadrons, participation of the pilots in struggles and their achievements within the air forces of France and Great Britain.

In this environment, at airports, stations and in clouds, were situated the pilots, whose fates are the main topic of this publication. In this work, general subchapters about Czechoslovak pilots were written according to professional literature and interesting documents from VHA, such as reports from diaries and documents by command.

Finding the right sources while processing individual biographies of pilots in this work was a problem. Thanks to enough amount of archival documents for some pilots, it was possible to write about their life incidents more closely than in case if the main source would be just literature. The example is the chapter about Stanislav Popelka. The entire archival collections, which I have gone over and in which I had supposed that I could find some interesting information about this pilot, haven't included any of his documents. Unfortunately, the whole literature, from which I have extracted information about S. Popelka, doesn't mention the archival source. However, I hope in future I will find these documents and I will be able to add these archival sources to his biography. For other pilots, who are included in this thesis, I have searched out very interesting documents (sometimes it was by chance), which often changed my point of view. For instance the fate of Karel Kovář after 1940. I hadn't known his fate until I found information in book „Ve stínu slávy“ written by Miroslav Pajera about application of some pilots for leaving No. 311 Bomber Squadron.

Documents, which I studied then, filled the gaps in his biography. While writing his biography it wasn't possible to rely on any literature. Nevertheless, according to the sources

from the personal archive of Jan Věrtelář and documents from VHA in Prague, which I have gained, I can tell that a little bit of his operating in England and France has been successfully clarified. Unfortunately, many pieces of important information hasn't been discovered, therefore some stages of his operating in England are still unknown.

Other pilots, who has biographies in this work, are mentioned in some publications and the most of their action in the west was found out. In spite of this, I have tried to discover new information, which is not mentioned in literature, and it was successful. I have received a letter, in which Václav Procházka had been asking for refund of his degree, which he had lost in Czechoslovakia before. I have found many little but not fewer interesting pieces of information in VHA in Prague. Although Alois Šedivý and Josef Koukal are exactly the people, who have been mentioned, like I said, in many publications, in my thesis I have tried to use some information from their records about activity in France and England and equity certificates, which haven't been mentioned or have been left out.

I'm aware of the fact that biographies of the pilots are mostly not complete. There are still many questions which I will try to answer in the future.

In my opinion, archives are still full of large amount of not researched documents, which will help us to clear up important and also not so important moments that happened during the war. The fates of pilots, even if they came from any places of our country, can't be forgotten. These brave gentlemen, who sacrificed their best stages of life or even their lives, deserve a large appreciation and thankfulness. That's why we have to keep our memories of them and tell their legacy to other people. The legacy that struggle for peace and homeland has sense.

9. Seznam použitých pramenů a literatury

9.1. Použitá literatura

- BIČÍK, Zdeněk – NĚMEČEK, Jan. *Českoslovenští letci z Pardubicka ve druhé světové válce 1939-1945*. Pardubice 1992. 64 s.
- CSÖLLEOVÁ, Eva – FORMÁNEK, Vítěk – RAIL, Jan. *Letci Pardubicka v RAF*. Praha 2012. 139 s.
- ČEJKA, Eduard. *Bitva o Francii*. Plzeň 1994. 605 s.
- ČEJKA, Eduard. *Zlomená křídla*. Praha 1991. 515 s. ISBN 80-7030-107-4.
- DUDA, Zbyněk Miloš. *Velitel stíhacího letectva*. Praha 1994. 219 s. ISBN 80-206-0425-1.
- FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. Praha: Mladá fronta, 1980. 360 s.
- FIDLER, Jiří – *Na zrazeném nebi: encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938*. Praha 2015. 439 s. ISBN 978-80-7277-532-3.
- FORMÁNEK Vítěk, *Tři z mnohých*. Pardubice 2000. 115 s.
- HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii: českoslovenští stíhači v RAF*. Praha 2001. ISBN 80-206-0587-8.
- HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. Brno 2005. 96 s. ISBN 80-251-0803-1.
- JANOUCH, Svatopluk. *Světla a stíny*. Praha 1994. 144 s. ISBN 80-206-0187-2..
- KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu: válečný příběh československého bombardovacího pilota Václava Procházky*. Praha 2002. 192 s. ISBN 80-86289-23-0.
- KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali: život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Praha 2003. ISBN 80-7277-198-1.
- KÝROVÁ, Zuzana. *Život generálporučíka Františka Fajtla*. Vedoucí práce PhDr. Roman Kodet, Ph.D. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta filozofická. Katedra historických věd, 2015. 64 s.
- OSOLSOBĚ, Jiří. *Zbylo nás devět*. Praha 1989. 238 s.

PAJER, Miloslav. *Křídla míří na Německo: 311. československá bombardovací peruč v období svého působení u Velitelství bombardovacího letectva RAF: (červenec 1940–květen 1942)*. Cheb 2019. 639 s. ISBN 978-80-7573-052-7.

PAJER, Miloslav. *Ve stínu slávy: bojový výcvik československých letců, příslušníků bombardovacích a dopravních jednotek RAF, ve Velké Británii v letech 1940 až 1946*. Cheb 1992. 479 s. ISBN 80-85280-10-8.

RAJLICH, Jiří – ČERNÝ, Karel. *S Royal Air Force nad Evropou. Žďár nad Sázavou: Tváře*, 2016. 139 stran: ilustrace (některé barevné), portréty, faksimile [Vydáno ve spolupráci s Masarykovou demokratickou akademií] ISBN 978-80-88041-09-2; 978-80-87348-28-4.

RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. část (1940)*. Praha 1999. 709 s.

RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945. 1. část*. Praha 2003. ISBN 80-260-0665-3.

RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945. 2. část*. Praha 1998. ISBN 80-86158-04-7

SITENSKÝ, Ladislav – HURT, Zdeněk. *Stíhači*. Cheb 1993. 184 s. ISBN 80-85280-17-5.

STRAKA, Karel. *Francie a Československo 1914-1945. Léta nadějí, zkázy a bojů na společných frontách. = La France et la Tchécoslovaquie 1914-1945: les années d'espoir, de destruction et de combats communs. = France and Czechoslovakia 1914-1945: years of hope, destruction and joint fighting*. Praha 2011. 275 s. ISBN 978-80-7278-567-4.

STUDNIČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal (6. 5. 1912 - 23. 2. 1980). Jenišovický rodák a válečný hrdina bitvy o Británii*. Hradec Králové 2012. 23 s.

VAN WAGENEN Kateřina – PAGAČ Zdeněk: *Příběhy 20. století – Plukovník Petr Uruba (1916–2009)*. Olomouc 2009.

VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně: životní osudy občanů Strakonicka v zahraniční armádě na bojištích II. světové války. I. díl, Letecký a pozemní personál v RAF – Západ*. Strakonice 2015. s. 224

VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. 2. díl*. Jihlava 1999. 278 s

VYSTAVĚL, Stanislav. *Letiště: odkud vzlétali a kde přistávali letci československého a českého vojenského letectva od Chebu po Užhorod v letech 1918 až 1938, od Chebu po*

Košice v letech 1945 až 1992, a od Plzně po Mošnov v letech 1993 až 2014. Cheb 2014. ISBN 978-80-87567-66-1.

9.2. Použité archivní prameny

Vojenský historický archiv Praha

VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, Inspektorát čs. letectva, 104/CI-2ab/1/21, k. 21, Korespondence tajné a důvěrné č.j. 1. -43. 1940.

VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 398/1/44, k. 44, Válečný deník letecké skupiny Agde. 1/6/1940 - 9/7/1940.

VÚA Praha, Čs. letectvo Francie, 407/3/44, k. 44, Různé seznamy čs. letců ve Fr. 1940.

VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 407/2/44, k. 44, Jmenné seznamy letců. Francie.1940.

VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

VHA Praha, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 679/BIa/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě. 15/7/1940 – 31/8/1940.

VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 684/BIa/1/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě. 13/8/1944 – 31/7/1945.

VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 680/BIa/1/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě skup. Honnington. 1/9/1940 – 30/9/1940

VHA Praha, Čs. letectvo Velká Británie, 1921/CIII.-3d/402, k. 402, Osobní záznamy, Kmenové listy příslušníků čs. letectva. P – Ř.

VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/%C5%A0/sedivy_alois_25.05.1915.pdf]

VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/K/koukal_josef_06.05.1912.pdf]

Vojenský historický archiv Bratislava

VHA Bratislava, Evidenční list k vojenské knížce Karla Kováře, 1965

Státní oblastní archiv Zámorsk

SOA Zámorsk, Sběrka matrik Východočeského kraje 1587 – 1949. Farní úřad římskokatolické církve Chrudim, okr. Chrudim. Sign. 6998, Matrika N, 1904 – 1909. [Dostupné online z: https://vychodoceskearchivy.cz/zamorsk/files/2020/07/8700_Sbrika-matrik-Vychodoceskeho-kraje-1587-1949_NAD_190-stav-2020-07-29.pdf]

Státní okresní archiv Pardubice

SOkA Pardubice, Sběrka druhopisů matrik, Římskokatolický farní úřad Pardubice, r. 1916, č. postupné 276.

9.3. Další prameny

Osobní archiv Ing. Jana Věrteláře

JELÍNEK, J., *GC I/6 – Stanislav Popelka*. datum a místo vydání nezjištěno. 4 s.