

Univerzita Pardubice

Fakulta filozofická

**Osudy vybraných československých letců za 2. světové
války a komunistické totality**

Michal Němeček

Diplomová práce

2022

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Michal Němeček**
Osobní číslo: **H20333**
Studijní program: **N7105 Historické vědy**
Studijní obor: **Kulturní dějiny: Soudobé dějiny**
Téma práce: **Osudy vybraných čs. letců za 2. světové války a komunistické totality**
Zadávací katedra: **Ústav historických věd**

Zásady pro vypracování

Práce se zaměří na osudy československých letců z východních Čech, kteří se zapojili do války ve službách francouzských a britských leteckých sil za 2. světové války. Téma bude zpracováno na základě archivních pramenů, zejména z Vojenského ústředního archivu v Praze, Archivu bezpečnostních složek, příslušné odborné i vzpomínkové literatury a zaznamenaných výpovědí letců a jejich rodinných příslušníků.

Rozsah pracovní zprávy:

Rozsah grafických prací:

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

Seznam doporučené literatury:

Vojenský ústřední archiv Praha, fondy, Československé letectvo ve Francii (1939-1940), Československé letectvo ve Velké Británii (1940-1945).

Archiv bezpečnostních složek

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

RAJLICH, Jiří. Na nebi sladké Francie. Praha 2003.

BIČÍK, Zdeněk, NĚMEČEK, Jan. Českoslovenští letci z Pardubicka ve druhé světové válce 1939-1945. Pardubice 1992.

PAJER, Miloslav. Křídla míří na Německo: 311. československá bombardovací peruť v období svého působení u Velitelství bombardovacího letectva RAF: (červenec 1940-květen 1942). Cheb 2019.

PAJER, Miloslav. Křídla míří na Německo: 311. československá bombardovací peruť v období svého působení u Velitelství bombardovacího letectva RAF: (červenec 1940- květen 1942). Cheb 2019.

Vedoucí diplomové práce:

doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.

Ústav historických věd

Datum zadání diplomové práce: **30. března 2021**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. března 2022**

doc. Mgr. Jiří Kubeš, Ph.D.

děkan

doc. Mgr. Pavel Marek, Ph.D.

vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2021

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 směrnicí 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 8. června 2022

Michal Němeček v. r.

Poděkování

Na začátku bych chtěl velmi poděkovat vedoucímu mé diplomové práce, doc. PhDr. Tomáši Jiránkovi, Ph.D., za jeho metodické vedení, poskytnuté rady, ochotu a vstřícnost při psaní této práce. Dále děkuji narátorovi Ing. Janu Věrtalářovi za zajímavé rozhovory, svěžené dokumenty a jeho inspirativní rady. Děkuji také zaměstnancům ABS, VHÚ, SOkA Pardubice a NA Praha za ochotu a pomoc při bádání. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat své snoubence za veškerou pomoc a trpělivost a také své rodině, především své babičce, za všechno, co pro mě nejen během studia udělali.

Anotace

Tato diplomová práce se zabývá osudy československých letců z východních Čech, kteří se zapojili do války ve službách britských a francouzských leteckých sil. Cílem práce bude nejen zpracovat jejich působení v zahraničí, kde se aktivně podíleli na porážce nacistického Německa, ale také sledovat jejich osudy po roce 1948. Téma je zpracováno na základě archivních pramenů, zejména z Vojenského ústředního archivu v Praze, Archivu bezpečnostních složek, Národního archivu Praha, literatury a zaznamenaných výpovědí letců a jejich rodinných příslušníků.

Klíčová slova

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

Annotation

This diploma thesis deals with the fates of Czechoslovak pilots from Eastern Bohemia who took part in the war in the service of the British and French Air Forces. The aim of the work will not be only about their activities abroad, where they actively participated in the defeat of Nazi Germany, but also about their lives after 1948. The theme is based on archival sources, especially from VHA Prague, ABS Prague, the National Archives in Prague, literature, and recorded testimonies of pilots and their family members.

Keywords

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

Obsah

1. Úvod.....	1
1.1 Téma a záměr.....	1
1.2 Zhodnocení použitých zdrojů	3
1.3 Metodologie diplomové práce	5
2. Situace v Československu před 2. světovou válkou	7
3. Útěky do zahraničí	8
3.1. Ilegální přechody přes hranice na příkladu východočeských letců	11
4. Přestupní stanice Polsko	14
5. Francouzská anabáze.....	18
6. Služba ve Velké Británii	24
6.1. Výcvik	27
6.2. Operační lety na příkladu východočeských letců	29
6.3. Z dějin každodennosti nejen čs. letců ve Spojeném království	36
6.4. Kázeňské problémy a spory.....	41
6.5. Zajetí.....	45
7. Nacistická perzekuce rodin letců	47
8. Repatriace a návrat do vlasti	51
9. Československo v poválečné době.....	54
9.1. Čs. letectvo po druhé světové válce.....	55
10. Únor 1948 a jeho dopady nejen na čs. armádu	57
10.1. Čistky v čs. armádě.....	58
10.2. Perzekuce a politické procesy.....	60
10.2.1. Činnost StB na příkladu Josefa Koukala.....	61
10.3. Emigrace	64
10.3.1. Útěk do zahraničí na příkladu Aloise Šedivého	66

11. Medailonky letců z Východních Čech.....	69
11.1. Jiří Boehm.....	69
11.2. František Bulis.....	72
11.3. Bedřich Dvořák.....	75
11.4. Josef Koukal.....	81
11.5. Karel Kovář.....	83
11.6. Jaroslav Kudláček.....	87
11.7. Václav Procházka.....	89
11.8. František Růžička.....	92
11.9. Josef Sokol.....	94
11.10. Alois Šedivý.....	96
11.11. Josef Švec.....	99
11.12. Ladislav Zadrobílek.....	101
12. Další letci z východočeského regionu.....	103
13. Závěr.....	106
14. Resumé.....	108
15. Prameny a literatury.....	110
15.1. Prameny nepublikované.....	110
15.2. Prameny publikované.....	111
15.3. Literatura.....	111
15.4. Tisk.....	116
15.5. Osobní rozhovory.....	116
15.6. Internetové zdroje.....	116

1. Úvod

1.1 Téma a záměr

Téma, které mě provází od bakalářské práce, tedy „Osudy československých letců,“ jsem si zvolil i pro diplomovou práci. Oproti předchozí práci se ale více zaměřuji i na působení čs. letců v obnoveném Československu a v době komunistického režimu. Rok 1948 představoval pro většinu příslušníků západní armády perzekuci, a to hlavně v podobě propuštění z armády, neustálé kontroly ze strany StB či znevýhodňování ve společnosti. Takové zacházení s válečnými veterány a bojovníky za osvobození republiky dohnalo mnohé k opětovnému odchodu za hranice a donutilo je žít v emigraci. Kdo tedy byli tito „zapomenutí“ muži, kteří sloužili za druhé světové války v uniformách francouzského a později britského královského letectva? Byli to hrdinové, obyčejní lidé či něco mezi tím? O problematiku čs. letců, kteří se rozhodli pro emigraci a zapojili se do bojů proti okupantům Československa, se zajímá celá řada historiků. Z nich nejvíce vyčnívají PhDr. Jiří Rajlich, Ph.D. z Vojenského historického ústavu se svými rozsáhlými publikacemi *Na nebi hrdého Albionu* a *Na nebi sladké Francie*¹ a doc. PhDr. Ladislav Kudrna Ph.D. z Ústavu pro studium totalitních režimů, autor *Když nelétali*, *Na zemi a obloze západní Evropy* či *Jeden ze zapomenutých mužů*.² Sami letci napsali mnoho memoárových publikací, ve kterých zachycují své vlastní zážitky i zážitky svých spolubojovníků. Nelze jinak než v tomto ohledu vyzdvihnout gen. por. Františka Fajtla, který za svůj život napsal celou řadu těchto knih.³

Řada prací historiků i amatérských badatelů však spadá do kategorie vojenských dějin, přičemž některé práce nevyužívají ani metody mikrohistorie, ani postupy kvalitativního historického výzkumu. Zaměřují se na údaje technického rázu, počet sestřelených letounů a většinou se neustále pohybují pouze v období let 1939–1945. Práce, které se zabývají

¹ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. – 7. část* & RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945. 1. - 2. část*

² KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali: život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Praha 2003; KUDRNA, Ladislav. *Na zemi a obloze západní Evropy: příběh českého letce Stanislava Fejfara*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0883-3.; KUDRNA, Ladislav. *Jeden ze zapomenutých mužů: plukovník letectva Petr Uruba, pilot 311. československé bombardovací perutě, jako průvodce "krátkým" 20. stoletím*. Praha: Ústav pro studium totalitních režimů, 2008.

³ Mezi nimi např. FAJTL, František. *Z Donína do oblak: vzpomínky válečného letce od dětství k odboji*. Praha 2008. ISBN 978-80-86289-60-1; FAJTL, František. *Bitva o Británii*. [Cheb]: Svět křídel, 1991. ISBN 80-85280-03-5; FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. Praha: Mladá fronta, 1980 či FAJTL, František. *Sestřelen! 3.*, přepřac.vyd. Praha: Naše vojsko, 1969. Máj (Naše vojsko).

každodenností letců, nacistickou perzekucí jejich rodinných příslušníků nebo odvrácenou stranou čs. zahraniční armády (tedy letci, kteří se vzepřeli z různých důvodů exilové vládě) či jejich postavením po roce 1948, postihují tuto problematiku spíše minoritně. I proto jsem se v této práci rozhodl právě takovým tématům z prostředí letců věnovat více prostoru.

Díky inspiraci plynoucí z celé řady publikací jsem se rozhodl zaměřit na letce z východních Čech, kteří určitě stojí za pozornost, byť mnozí z nich nepatřili mezi slavné osobnosti čs. odboje a nedosáhli významných úspěchů na poli válečném. Během studia pramenů použitých v této práci se mi podařilo zjistit řadu nových skutečností, zpracovat doposud málo probádanou problematiku a poskytnout i svůj pohled na téma letců.

Diplomová práce sestává ze dvou částí. První část obsahuje popis životních cest čs. letců, jejich výcvik v Československu, útek do zahraničí i angažmá ve Francii a působení ve Velké Británii. Stranou nezůstávají ani jejich osudy po druhé světové válce a po nástupu komunistické totality. Hlavním cílem této části práce je zejména nahlédnout do dané problematiky prostřednictvím krátkých exkurzů do životů letců pocházejících nejen z východních Čech.

Druhá část práce obsahuje medailonky dvanácti východočeských letců, kteří byli využiti v předchozí části jako průvodci. Pravdou zůstává, že již vyšla celá řada biografické a memoárové literatury, která některé tyto letce zmiňuje. Nutno však podotknout, že v bibliografiích většiny z nich zůstává stále mnoho prázdných míst, které je možné probádat a doplnit. Rozsah každého zpracovaného medailonku tedy vyplývá ze zdrojů, které byly k danému letci k dispozici ať už v archivech či v dostupné literatuře. Ne ke každému letci bylo možné dohledat dostatek archivních materiálů nebo vzpomínek z memoárové literatury, aby bylo možné sestavit jejich vypovídající medailonky, nicméně i přesto jsem se rozhodl je uvést v poslední části práce, neboť ani oni by neměli upadnout v zapomnění a určitě stojí alespoň za krátkou zmínku.

Hlavním výstupem diplomové práce je pak kromě zpracovaných medailonků i nový pohled na problematiku působení Čechoslováků v zahraničí během druhé světové války a na jejich životy po roce 1948. Výběr letců, jejichž osudy jsem se rozhodl v této práci zpracovat, souvisel s již zmiňovanou dostupností pramenů, ale také s jejich pestrými a různorodými zkušenostmi z popisovaných období. Za cíl jsem si také kladl, aby díky zpracovaným biografickým neupadli někteří letci v zapomnění, neboť je mezi nimi stále celá řada nedoceněných hrdinů.

1.2 Zhodnocení použitých zdrojů

Základem této práce jsou archivní materiály z předních českých archivních institucí. Stěžejním zdrojem je v tomto ohledu *Vojenský ústřední archiv Praha*, ve kterém jsem pracoval především s těmito fondy: f. Čs. letectvo – Velká Británie – 1940–1946; f. Čs. vojenské jednotky ve Francii 1939–1940; f. 20; sb. 37 – Velitelství vojenské kontrarozvědky; sb. 24; sb. Letecké karty čs. příslušníků RAF a sb. Osvědčení dle zákona č. 255/1946 sb.

Všechny tyto archivní fondy a sbírky z *VHÚ* mi pomohly poskládat ucelený obraz o čs. letcích díky osobním dokumentům jako jsou: záznamy o činnosti ve Francii; odvodní či prezenční lístky; dotazníky; záznamy o prospěchu apod. Tyto dokumenty mapují v případě letců jejich odchod do zahraničí, zkušenosti a praxi z ČSR, působení v cizineckých legiích, francouzské armádě i samotné RAF. Specifickým zdrojem jsou letecké karty letců, které skýtají množství údajů a mohou být odrazovým můstkem při bádání o letcích. Výhodou také je jejich dostupnost v digitalizované formě. Bohužel řada letců má své karty vyplněné pouze stručně, či je nemají vyplněné vůbec, protože tyto karty vznikaly v době, kdy již někteří letci byli po smrti. Osobní spisy 255 obsahují složky letců, kteří si osobně nebo prostřednictvím blízkých požádali v letech 1947–2005 o osvědčení o účasti na národním boji za osvobození, které se týkalo jak příslušníků čs. zahraniční armády, tak účastníků domácího odboje. Tyto složky obsahují již zmíněné dokumenty, které se nacházejí i v jiných fondech a sbírkách, ale také jsou zde uvedeny například ručně popsaná působení letců v zahraničí, která jsou často velmi obsáhlá.

Pro nastínění kontextu doby, ve kterém se letci nacházeli, jsem využíval zprávy Vojenské kanceláře prezidenta republiky, vojenské zprávy (např. voj. skupiny Krakov), dokumenty MNO či polního prokurátora, zprávy státních ministrů a vojenských attaché, telegramy mezi Air Ministry a velvyslanectvím Československé republiky v Londýně a mnohé další.

Mohu tedy s určitostí říci, že *VÚA* mi byl velice cenným zdrojem informací a dokumentů. Například sbírka 37, jenž obsahuje dokumenty od různých původců, které využívalo Velitelství vojenské zpravodajské služby, stále skýtá množství zajímavých informací, které jsem málo probádané.

Dalším archivem, který byl pro tuto práci nepostradatelným, je *Archiv bezpečnostních složek Praha*. Využíval jsem především následující fondy: sb. Objektové svazky; sb. Svazky kontrarozvědného rozpracování; sb. Svazky tajných spolupracovníků, f. Z – Seznam zpráv; f. 305 – Ústředna státní bezpečnosti a f. 302 – Hlavní správa Vojenské kontrarozvědky.

Tyto sbírky a fondy využívané státní bezpečností, vojenskou kontrarozvědkou, jednotlivými krajskými Sbory národní bezpečnosti, Ministerstvem vnitra a národní obrany atd.,

zachycují například činnost StB v souvislosti s letci, zprávy o nasazování tajných agentů, zprávy o emigraci, výslechové protokoly, zachycené dopisy ze zahraničí, záznamy o výtěžení informátorů, telegramy ze sledování osob atd. Opravdu cenným zdrojem jsou také Záznamy o činnosti bývalých příslušníků RAF, který vypracoval Studijní ústav Ministerstva vnitra a jenž obsahuje stručný přehled o vzniku, činnosti a organizační struktuře čs. letectva v zahraničí, ale i poznatky o činnosti jednotlivých letců, s údaji o jejich tehdejšímu působení (60. léta). Nelze zapomenout také na sbírku Objektových svazků, které se vztahují ke konkrétním osobám, o které se StB zajímala. Lze tak ze zpráv okresních oddělení ministerstva vnitra zjistit údaje k osobám, jež byly v hledáčku StB. Je možné dočíst se o jejich původu, zaměstnání, rodinnému zázemí a v očích StB i jejich podezřelé činnosti.

Všechny tyto dokumenty uložené v Archivu bezpečnostních složek byly pro tuto práci nenahraditelné, jako zdroj informací především o událostech po roce 1948, perzekuci a emigraci čs. letců, ale i pro pochopení, jakým způsobem fungovaly bezpečnostní složky komunistické totality.

Další využití archivní materiálu pocházejí *Národního archivu v Praze* a jeho fondů Ministerstva vnitra – Londýn a Ministerstva sociální péče – Londýn. Zde jsem se dozvěděl informace např. o sociálním zabezpečení arbitrových letců, péči Spolku čs. žen ve Velké Británii o zraněných letcích, o Sdružení občanů ČSR pronásledovaných nebo poškozených neústavní československou zahraniční vládou v Londýně, do kterého se někteří ukřivdění příslušníci čs. armády uchýlovali, zprávy o zdravotnické péči a hospitalizaci.

Údaje z matrik Východočeského kraje jsem získal prostřednictvím digitalizovaných matrik *Státního oblastního archivu Zámorsk* a využil jsem je pro doplnění základních biografických údajů k jednotlivým osobám, byť se mi je nepodařilo dohledat ke všem popisovaným. Využil jsem také fond Sdružení československých dobrovolníků ve Francii, který je umístěn ve *Státním okresním archivu v Pardubicích*. Čerpal jsme z něj dokumenty týkající se působení čs. letců ve Francii, jmenné seznamy a novinové útržky dobového tisku.

Nemohu opomenout v tomto výčtu také soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře, který mi poskytl dokumenty týkající se jeho příbuzných. Získal jsem tak dopisy a pohlednice zasláné z internačního tábora Svatobořice jeho babičkou a osobní dokumenty o letecké činnosti a pozdějším životě jeho strýce, letce RAF.

Pro doplnění zajímavých postřehů o čs. letcích přímo z období války jsem použil několik dobových týdeníků, které mi pomohly mnohdy dokreslit dané téma, například v kapitole o každodennosti čs. letců ve Velké Británii. Mezi tento typ pramenů patří především nezávislý

týdeník *Čechoslovák v Anglii*, který pod tímto názvem vycházel od roku 1939 až do svého 43. čísla v roce 1940, kdy začal vycházet pod názvem *Čechoslovák*. Dalšími využívanými týdeníky v této práci byly: *Hlas revoluce: Týdeník Československé obce legionářské*, *Dnešek: nezávislý týdeník* a *Za svobodné Československo: deník 1. československého sboru v SSSR*. Všechna tato periodika doplňují svými dobovými články zajímavým způsobem každodenní dění v období války a v případě jistého kritického nadhledu a ověření skutečností archivními materiály mohou být cenným zdrojem informací. Řada z těchto periodik v sobě skrývá jisté prvky propagandy, která se projevuje např. přehnaným oslavováním SSSR.

Memoárovou či odbornou literaturu jsem použil v obecných kapitolách, které se zabývají problematikou Československa a armády v poválečné a poúnorové době. Memoárová literatura je skvělým zdrojem informací v případě, že ostatní prameny, především archivní materiály, nejsou dostatečné nebo jsou příliš stručné. Lze tak rozvinout útržkovité informace a doplnit je o zaznamenané výpovědi těch, kteří byli u toho. Bez odborné literatury bych však nebyl schopný se dostatečně orientovat v získaných archivních materiálech a náležitě využít ty, které stojí za pozornost, i když přitom nebyly příliš publikované.

Kromě na začátku uváděných historiků Jiřího Rajlichy a Ladislava Kudrny jsem věnoval pozornost profesionálním i amatérským badatelům, kteří na téma letců publikují své práce. Díky jejich prostudováním jsem se snažil vyhnout přílišnému opakování již popsaného a zaměřit se na méně známá témata.

V neposlední řadě jsem také využil jako zdroj poznatků několik rozhovorů, jež jsem využil pro doplnění chybějících informací. Informace získané metodou oral history jsem nicméně kriticky porovnal s archivními materiály i literaturou, abych tak docílil co možná nejvyšší úrovně objektivity, byť výsledky orálně historického výzkumu jsou vždy spíše subjektivní.

1.3 Metodologie diplomové práce

Svou diplomovou práci jsem se snažil postavit na propojení mikrohistorie a makrohistorie. Na začátku práce jsem si vybral reprezentativní vzorek (tedy skupinu letců), který jsem se rozhodl zpracovat. Zúžil jsem tak okruh badatelského zájmu z již tak dosti zpracovaného tématu. Počet československých letců ve Velké Británii a Francii byl poměrně velký. Rozhodl jsem se proto pracovat s letci, kteří byli spjatí s regionem východních Čechy a kteří případně ušli zájmu badatelské obce. V obecné části práce jsem využíval získaná data z vypracovaných osobních biografii vybraného vzorku letců, které jsem komparoval s obecnými a publikovanými poznatky o československých leteckých jednotkách. Zasadil jsem tak

východočeské letce do kontextu celkového dění ve Francii a Velké Británii v období druhé světové války či v době po únoru 1948. Pracoval jsem tedy převážně s metodami individuální a kolektivní biografie.

Součástí této diplomové práce je také několik rozhovorů s rodinným příslušníkem jednoho z letců. Ten se podělil o vzpomínky na svého strýce, letce RAF, a svou babičku, která byla na základě působení svého syna v zahraničí internována. Využití interdisciplinární orální historie a jejich metod kvalitativního výzkumu je přínosné pro studium soudobých dějin. Je nutné se vyvarovat určité glorifikaci a mystifikaci, případně správně určit nebo podložit pravdivost všech výroků a událostí. Použití historiografických metod, pracujících s mikrohistorií, umožňuje zasadit životy letců do širšího kontextu dějin a přinést nejen nové poznatky, ale i jiný úhel pohledu.⁴ V případě československých letců, kteří působili ve Francii a Velké Británii, se dají tyto metody použít nejen k vytvoření jejich biografických medailonků, ale také k pochopení jejich každodenních radostí a strastí v době druhé světové války i během komunistické totality.

Ústní výpovědi, které jsem využil v případě chybějících údajů v biografiích letců, jsou obecně velice cenným zdrojem poznatků, jsou-li podrobeny kritické analýze. Na začátku rozhovoru je velice důležité si předem stanovit způsob vedení rozhovoru tak, aby byl co možná nejkomfortnější pro narátora, který se v uvolněné atmosféře může rozprávět sám, bez tlaku tazatele. Ten pak po vyslechnutí narátora může položit doplňující otázky, kterými vyplní chybějící údaje či kontext. Následně je nutné, aby tazatel správně interpretoval rozhovor, a dokázal tak tento cenný zdroj informací správně použít. Přesně takto jsem se snažil metody orální historie využít i ve své práci.

⁴ Více o této metodě viz VANĚK, Miroslav a Pavel MŮCKE. *Třetí strana trojúhelníku: teorie a praxe orální historie*. 2., přepracované a doplněné vydání. Praha 2015.

2. Situace v Československu před 2. světovou válkou

Na přelomu let 1938 a 1939 se napětí v Česko-Slovenské republice rychle stupňovalo. Nacionalistické tendence na Slovensku a v Podkarpatské Rusi a nátlak nacistického Německa předznamenaly začátek konce definitivního rozbití republiky.

O vojenských přípravách nacistického Německa na okupaci Česko-Slovenska se dopředu dozvěděla československá zpravodajská služba, mimo jiné i z hlášení francouzské tajné služby a na základě zprávy od tajného agenta.⁵ Z obavy, že by reakce na tyto informace poškodila již tak dost vypjaté vztahy s Německem, rozhodla se československá vláda nedůvěřovat zpravodajským a tajným službám, a proto se spíše zaměřovala na problémy s narůstajícím separatismem na Slovensku. Až 13. března 1939 se sešli nejvyšší představitelé československé armády s pracovníky zpravodajské služby. Na jejich schůzce se také řešilo případné uchování zbraní z vojenských skladů či zničení citlivých dokumentů. Československá vláda opět nijak zvláště nezasáhla a rozhodla se pro dohodu s Němci. Všechny složky branné moci státu tak dostaly rozkaz vyhnout se jakýmkoliv ukvapeným činům. Obranu státu bez souhlasu vlády nebylo možné realizovat i s přihlédnutím ke stavu a možnostem čs. armády. Celou situaci navíc ztížilo i vyhlášení Slovenské republiky 14. března. Prakticky jedinou významnou akcí Čechoslováků v těchto dnech se stal přesun nejdůležitějších zpravodajských materiálů do Anglie, který zorganizoval den před okupací přednosta zpravodajského odboru František Moravec⁶ s několika zpravodajskými důstojníky.⁷

⁵ Jednalo se o agenta Paula Thümmela, který pracoval pod krycím označením A-54. Viz MORAVEC, František a Hana MORAVCOVÁ-DISHEROVÁ. *Špion, jemuž nevěřili*. Voznice: Leda, 2014.

⁶ František Moravec (1895–1966) byl čs. legionář, který se po 1. světové válce stal důstojníkem z povolání, přičemž se vypracoval až na pozici přednosta II. odd. Hlavního štábu, tedy šéfa vojenské zpravodajské služby. Po okupaci utekl nejprve do Francie a poté i do Anglie, kde pokračoval ve zpravodajské činnosti až do konce války. Byl také častým poradcem prezidenta Edvarda Beneše. Již během války se dostal do nelibosti čs. komunistů, což bylo také jedním z důvodů jeho opětovné emigrace s nástupem komunismu. Dožil na západě, kde až do své smrti pracoval jako poradce západních zpravodajských služeb. Více viz ŠOLC, Jiří. *Ve službách prezidenta: Generál František Moravec ve světle archívních dokumentů*. Praha: Vyšehrad, 1994.

⁷ KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali: život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Praha 2003. s. 13–14.

3. Útěky do zahraničí

V souvislosti s jednáním prezidenta Háchy v Berlíně rozhodla československá vláda zakázat armádě jakékoliv zásahy. V brzkých ranních hodinách 15. března vydal hlavní štáb čs. armády rozkaz nic nedělat a čekat. Přesuny letadel do ciziny nepřípadaly v úvahu. Důvodem bylo v těchto dnech velice nepříznivé počasí, přímý zákaz československého velení, který by v případě neuposlechnutí hraničil se vzpourou, problém s doletem čs. strojů, nepřipravenost letců na hromadný úlet a v neposlední řadě i neochota okolních států čs. letce přijmout.⁸

Na českých letištích začaly 15. března přistávat německé letouny již v odpoledních hodinách, nicméně na letiště Kbely přistáli okupanti až 16. března. Zpočátku probíhalo přebírání československých letišť bez větších problémů a poměrně poklidně. Důstojníci si dokonce mohli ponechat osobní zbraně i leteckou výstroj. O dalším fungování československého letectva, potažmo celé armády, nebylo doposud rozhodnuto. Německé RLM (Reichsluftfahrtministerium), tedy Říšskoněmecké ministerstvo letectví, přišlo s nápadem využít československé letce a letecký personál v rámci německého letectva. Počítalo se s 1 500 bývalými příslušníky čs. letectva coby případnými smluvními zaměstnanci RLM. Současně také Němci žádali o seznam letců, kteří by se účastnili přeletů čs. letadel na soustředovací letiště v Německu. K přeletům se však dobrovolně nikdo příliš nehlásil, proto němečtí velitelé hrozili čs. letcům internací v kasárnách. Řada z nich se pak za nucené přelety později styděla a pocítovala zlost. Nebýt přesně odměřeného paliva na cestu a doprovodu německých stíhačů, mnozí letci by přelet využili k emigraci.⁹ Odchody čs. letců do zahraničí začali Němci vyšetřovat poprvé poté, co 26. dubna 1939 přeletěly dva letouny B-71 do SSSR. Jakákoliv dosavadní spolupráce s čs. letci byla následně přerušena a v létě 1939 již bylo zakázáno i nošení čs. vojenského stejnokroje.¹⁰

Ve zprávě plukovníka Vedrala¹¹ se píše: „*Dohodli jsme se požádat Anglii a Francii o přijetí našich letců do jejich letectva. Zašel jsem za plukovníkem Houškou, aby to*

⁸ KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali*. s. 14.

⁹ DOUBEK, Eduard. *Z deníku stíhače*. [Cheb]: Svět křídel, 1991. s. 8.

¹⁰ Tamtéž, s. 16-17.

¹¹ Jaroslav Vedral (1895–1944) během 1. sv. války sloužil u čs. legií v Rusku. V období první republiky se vypracoval až na pozici náčelníka štábu VIII. sboru. Po okupaci pomáhal čs. letcům v odchodech do zahraničí a až do ledna 1940, kdy odešel do exilu, působil ve vedení Obrany národa. V exilu ve Francii a Velké Británii zastával diplomatické i velitelské funkce pod krycím jménem Sázavský. Již coby brigádní generál se stal velitelem 1. československé pěší brigády v SSSR. Padl v říjnu 1944 poté, co jeho vozidlo, jež překročilo čs. hranice, najelo na minu. Více viz FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920-1938*. Praha 2006.

zprostředkoval skrze příslušné vojenské atašé v Praze, což se stalo. Asi třetí den Londýn odpověděl zamítavě, odůvodňuje to nemožností v míru přijímat cizí státní příslušníky do britské armády a tím spíš do letectva. Obávali jsme se s podplukovníkem Houškou, aby stejně neodpověděla Francie. Dohodli jsme se předložit dodatečně dokumenty, že Němci skutečně jsou ochotni přijmout československé letce. Originální spisy o tom šel jsem si vypůjčit ke generálu Slezákovi a v jeho nepřítomnosti mi je zapůjčil plukovník letectva Berounský. Opis německé nabídky doplnili jsme ještě ústním slibem, že českoslovenští letci, až je Němci blíž poznají, budou moci i létat, za což budou dostávat letecké příplatky v markách, což při výhodném kursu oproti koruně československé bude královským platem proti dřívějšímu. Chtí-li tedy Francouzi v příští válce bojovat proti československým letcům, může se tak stát, nepřijmou-li je do svých služeb. Slib o létání byl sice pravdivý, mohlo se tak však stát později a my chtěli takto donutit Francouze, aby nám vyšli vstříc. Krátce nato došla zpráva z Paříže o ochotě přijmout naše letce jako pěšáky do cizinecké legie...“¹²

Pravdou je, že tyto obavy byly do jisté míry zbytečné, neboť čs. letci většinou odmítali vstoupit do služeb nepřítel. Nicméně našla se i řada bývalých příslušníků armády, kteří do Luftwaffe či k jiné německé zbraní vstoupili. Jednalo se především o obyvatele Sudet, Slezany, Čechy s německými rodiči či ty, kteří se dobrovolně hlásili k německé národnosti a ke službě u jejich ozbrojených složek.¹³

Snahy Němců o začlenění čs. letců do Luftwaffe nedopadly úspěšně. K dokončení likvidace čs. armády došlo v létě 1939. Počínaje dubnem 1939 docházelo k prvním ilegálním odchodům československých letců za hranice státu. Tito muži se rozhodli stát se součástí protiněmeckého odboje, aktivně se zapojit, a využít tak své zkušenosti, které získali v Československu. Tyto ilegální přechody byly do značné míry organizované. Tranzity a odchody organizovala odbojová organizace Obrana národa ve spojení se Svazem letců.¹⁴ Po krátkých pohovorech a prověrkách, zda se skutečně jedná o důvěryhodné osoby, byly vytvořeny malé skupinky přibližně o 7 letcích včetně velitele. Taková skupina pak obdržela instrukce k dalšímu postupu. Skupiny většinou mířily k česko-polské hranici u Moravské Ostravy, kde je převaděči nasměrovali na bezpečné místo přechodu. Nejčastěji byly využívány lesní pěšiny u obcí Hamry, Dolní Lomná, Frýdek, Bílý Kříž atd. Další možností, jak se dostat do Polska,

¹² KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali*. s. 16–17.

¹³ Více viz RAJLICH, Jiří a Ivo PEJČOCH. *Dva Walterové: příběhy dvou československých občanů, sloužících jako piloti Luftwaffe*. Cheb: Svět křídel, 2012

¹⁴ Svaz letců organizoval útoky čs. letců do zahraničí. Sdružoval důvěryhodné letce, které organizoval do malých skupin. Tyto skupiny obdrželi obnos peněz a přesné instrukce k útěku.

byly ostravské šachty, které využívali k přechodu čs. vojáci. Často využívaná byla také cesta po železnici. Za pomoci železničářů byly desítky lidí převáženy v zaplombovaných vagoněch, na tendru lokomotivy, v nákladním vagónu či pod uhlím. Všemi zmíněnými způsoby se do srpna 1939 dostalo do Polska necelých 700 čs. letců.¹⁵

Po porážce Polska využívali odbojáři k útekům tzv. jižní cestu. Útěky probíhaly přes Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii, Řecko, Bejrút v Libanonu, odkud se dostali po moři do Agde v jižní Francii. Tato velice obtížná a zdoluhavá trasa byla nebezpečná především kvůli počtu hranic, které bylo nutné překonat. Řada letců byla zadržena maďarskými pohraničníky a uvězněna ve věznicích, z nich je musely dostávat francouzské úřady. Jisté komplikace nastávaly také v Jugoslávii, ale i zde se vše podařilo vyřešit. V Sýrii působil čs. konzul, který zde organizoval přesuny letců do Francie. Letci, kteří unikli z Protektorátu přímo do Maďarska, Jugoslávie, Rumunska, Řecka a Turecka, dosáhli francouzských středomořských přístavů ještě před vítěznou německou ofenzivou na západě.¹⁶ Díky polské a jižní cestě se do zahraničí dostalo z okupované vlasti 1265 čs. letců. Což je poměrně vysoké číslo vzhledem ke značným obtížím, které museli letci podstoupit. Tyto popsané útěky do zahraničí umožnily vytvoření vojenských jednotek, které se od prvních dnů války významně zapojily do bojů.¹⁷

¹⁵ KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali*. s. 18.

¹⁶ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničím, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945.

¹⁷ KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali*. s. 19.

3.1. Ilegální přechody přes hranice na příkladu východočeských letců

Jak již bylo uvedeno v úvodu této práce, v následujících kapitolách budou plnit funkci jakýchsi průvodců východočeští letci, kteří před 2. světovou válkou působili v československém letectvu a později jako příslušníci francouzských a leteckých sil během bojů nad Evropou. Byť každý letec pocházel z jiného koutu východních Čech, většina z nich prchala nejprve do sousedního Polska. Následující texty popisují jednotlivé útoky vybraných letců za hranice.

Bedřich Dvořák (1912–1973)

Nedlouho po okupaci uprchl Bedřich Dvořák spolu s Františkem Fajtlem, Otakarem Korcem, Rudolfem Fialou a Bohuslavem Kimličkou. František Fajtl společný útěk za hranice ve své knize zaznamenal následovně: *„Brzy ráno 11. června 1939 jsme vyrazili do Rožnova a od Hutiska-Solanec, všichni jako turisté s batohy na zádech. Podle pokynů poručíka Zbořila jsme našli pana řídícího učitele Cyrila Macha v jeho škole v Zákopčí. Po krátkém pohovoru jsme se vrátili do hostince pana Bartoše, odkud jsme v jedenáct hodin všichni odjeli jeho autodrožkou „Pragou“ do hor. Dojeli jsme co možná nejvýše a potom už pokračovali hlubokými lesy jenom v doprovodu vlastence Macha okolo Bílého kříže až na čs. polské hranice. Na hřebeni Malý a Velký Polom jsme se zastavili na poslední rozloučení s domovem. Všichni jsme nezištnému učiteli, který odmítl jakoukoli odměnu, upřímně poděkovali. Vyjádřili jsme touhu se s ním po válce sejít. I on chtěl totéž. Žel, naše přání se nesplnilo. Statečný učitel Mach padl na samém konci války, v květnu 1945 v Pražském povstání při obraně rozhlasu. Po příkrém svahu jsme sešli do údolí a proměnili se v exulanty. Za několik minut jsme narazili na polské celníky. Zastavili nás bez násilí a dali najevo, abychom je následovali. Sepsali s námi protokol a dovolili nám koupel v potoce. Potom nás ubytovali v hostinci, kde jsme pověčeřeli a přespali. Ráno náš velitel Korec vyrovnal účet a potom jsme nákladním autem odjeli do Českého Těšína. Tam začal nový život. Nebyl jednoduchý, což se ostatně dalo očekávat.“*¹⁸

¹⁸ FAJTLE, František. *Z Donína do oblak: vzpomínky válečného letce od dětství k odboji*. Praha 2008. s. 101-102.

Karel Kovář (1916–1995)

"Věděli jsme takhle, že se musíme nějakým způsobem snažit, abychom vlasti vrátili svobodu. V té době se začaly tvořit první jednotky v Krakově, v Polsku, a tam se jsme se dostali ilegálně, nebyli jsem organizovaní přes cestovní kancelář, ale přes hranici, a já jsem se tam s kamarádem domluvil a jeli jsme do Ostravy a z Ostravy-Šenova. Ta vesnice leží na hranici a při cestě na adresu na učitele v Šenově jsme byli kontaktováni jedním z mladších Čechů: 'Já vím, vy chcete do Polska, já vám pomohu.' Ani jsme mu nechtěli věřit, poněvadž tím vlakem jela spousta německých strážních vojáků, co tam hlídali hranici, ale skutečně nám pomohl a dovedl nás takovým úvozem k lesu, kde byla hranice. Hraniční pás, samozřejmě byl vyčištěný, a tam chodily německé hlídky a on řekl: „Zkuste to teď". A my jsme skutečně s tím Kovářem (přítel) přeběhli na druhou stranu a tam už jsme viděli, že na silnici, která byla už blízko Polska, jezdí hlídka. Tak polská hlídka nás prostě zajistila, odvezla na strážnici a potom později jsme se dostali do Krakova, kde byl organizována naše armáda."¹⁹

Josef Koukal (1912–1980)

„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. Silně pršelo. Přišli jsme přímo na strážnici. Chování polského strážného bylo přívětivé. Ihned nám doporučil hlásit se na policii, která nás odvezla do Fryštátu. Po sepsání

¹⁹ Plukovník v. v. Petr Uruba: Útěk z Československa. *Paměť národa* [online]. [cit. 2021-12-07]. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/uruba-petr-1916>.

*protokolu, jenž končil otázkou, proč jste překročili státní hranici, na niž jsem odpověděl, že nesouhlasím s režimem Hitlera, byly formality u konce.*²⁰

Ladislav Zadrobílek (1916–2002)

„Museli jsme dojít k místu, kde daleko, mimo nádraží, stál nákladní vlak, který nás měl převést z Ostravy do Bohumína. Když jsme došli na konec nákladního vlaku, mohlo být 22:15 hodin v noci z 3. 6. na 4. 6. 1939. Tam nám železničář dal do poslední řady. Upozornil nás, že tento nákladní vlak před odjezdem Němci někdy kontrolují. Pro případ, že bude kontrola, nám dal každému kladívko, abychom si počínali jako železničáři při kontrole brzd. Určil nám místo každému v jedné budce nákladního vozu. Po této instruktáži nám popřál šťastnou cestu a rozloučili jsme se. Odešel a jeho kroky dozněly ve tmě a nám se zdálo, že se každá minuta vleče. Nákladní vlak měl odjezd ve 22:45 a nám se těch třicet minut čekání na odjezd zdálo věčností. Ve třičtvrtě na jedenáct jsme uslyšeli vpředu pískání, to byl povel výpravčímu k odjezdu vlaku. Zaujali jsme svá postavení v budkách vagonů a pomalu jsem se rozhlíželi směrem k nádraží. [...] Do Bohumína jsme přijeli asi ve 23:30. Nákladní vlak zastavil. Vagony byly ještě mimo nádraží. My jsme vystoupili z vagonů a šli jsme pomalu směrem k lokomotivě. Když jsme se k ní přiblížili, šli nám vstříc dva polští vojáci s puškami, které měli na řemeni. Asi v pětimetrové vzdálenosti zvedli ruce a zdravili nás: 'Nazdar, kluci!'“²¹

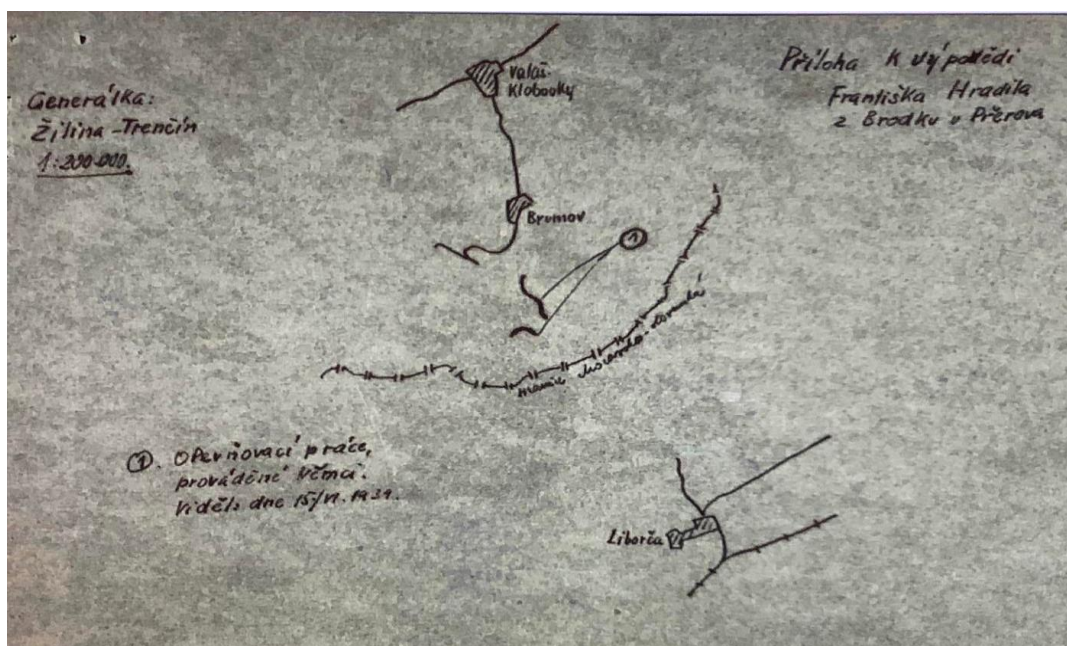
Všechny tyto letce uvedené v předchozích vzorových textech spojuje kromě notné dávky štěstí během jejich ilegální migrace i několik podobností jejich emigrace. Všichni zmiňovaní opustili území protektorátu v období červen-srpen 1939 a vydali se do sousedního Polska buď přes Ostravu nebo Český Těšín, tedy utekli ve stejnou dobu a ve stejné oblasti protektorátu. Část z nich se řídila instrukcemi Svazu letců, někteří jako například Karel Kovář se svým přítelem Petrem Urubou se rozhodli opustit protektorát na vlastní pěst. Bylo velice časté, že čs. letce zachytili polští pohraničníci krátce po jich zdařilém útěku. Nebylo tomu ani jinak v případě východočeských letců. Další směřování bylo pro všechny stejné, neboť všichni se dostali do Krakova, kde se později rozhodovalo o jejich dalším osudu. Tito letci tedy mohou být považováni za vzorové útekáře, protože přesně takových útěků (pomocí vagonů, přechodů pěšky, pomocí Svazu letců i na vlastní pěst) se uskutečnilo po okupaci 1939 několik stovek.

²⁰ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých*. Pardubice. s. 41.

²¹ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* Brno 1993. s. 33.

4. Přestupní stanice Polsko

Většina československých letců, jež se rozhodla k útěku do zahraničí, mířila na jaře a v létě 1939 do Polska v přesvědčení, že válka s Německem je v blízké budoucnosti neodvratná.²² Jedním z důvodů, proč mířili českoslovenští exulanti právě sem, byl i předpoklad, že bude po Československu dalším cílem německé agrese právě Polsko. Zpočátku však o čs. exilové letce neprojevovaly polské úřady takový zájem, se kterým letci při svých útěcích počítali.²³



Obrázek 1: Příloha k výpovědi letce²⁴

Čs. vojenští emigranti se soustřeďovali od dubna 1939 v Krakově, kde se organizátorské úlohy ujal zdejší čs. konzulát. Ve stejné době zde také byly položeny základy čs. vojenské skupiny. Není bez zajímavosti, že tato skupina byla vůbec první čs. zahraniční jednotkou.²⁵ Poté, co se do Krakova dostali čs. emigranti, sepsala s nimi tato skupina s nimi zprávu, ve které příslušníci armády většinou uváděli informace o svých útěcích, mnohdy doplněné o mapky (např. viz obrázek č. 3). V těchto zprávách také často uváděli i své postřehy o situaci

²² ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945.

²³ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945*. 1. část. Praha 2003. s. 10.

²⁴ VHA, sb.37, sign: 37-20, Československá armáda v Polsku, Zprávy vojenské. 22. 6. 1939

²⁵ ČEJKA, Eduard. *Československý odboj na Západě (1939-1945)*. Praha: Mladá fronta, 1997. Archiv (Mladá fronta). s. 82.

v Protektorátu a o pohybu německých jednotek.²⁶ Příkladem může být výpověď skupiny čs. letců z olomouckého leteckého pluku, ve které byl i východočeský letec Bedřich Dvořák: „*Olomouc: Na letišti 18 letounů stíhacích Me, 6 dvoumotorových bombardovacích. Bývalá čsl. opevnění jsou obsazena. Posádky se střídají měsíčně. Bílé Karpaty se opevňují. Motocykl. závodník Bardas, z Mohelnice, označen jako člen Gestapa.*“²⁷

Většina čs. letců při svém příchodu do Polska však nepočítala s tím, že by zde setrvala delší dobu, neboť jejich hlavním cílem byla Francie. Ta však v době míru odmítala přijmout do své pravidelné armády cizí státní příslušníky. Vstup do francouzské cizinecké legie se stal pro čs. letce jediným východiskem, které jim umožnilo i cestu do Francie. V případě vypuknutí války jim bylo dokonce přislíbeno, že budou zařazeni do pravidelné francouzské armády.²⁸ Na palubách lodí Batory, Sobieski, Chrobry a Castelholm, jež vypluly z polské Gdyně, se mezi květnem a srpnem 1939 přesunulo do Francie téměř 500 čs. letců a další skupina asi 20 letců dorazila do Francie s mezizastávkou ve Velké Británii na palubách lodí Warszawa a Svezia.²⁹

„*V Polsku neměli čs. letci ani dosti času ani možnosti organisovat se v pevný a jednolité svazek, a nezasáhli proto do boje jako celek, ačkoliv řada dobrovolníků našla místo v polském letectvu.*“³⁰

Celkem 190 letců využilo možnosti vstupu do polského letectva a setrvali v Polsku. Z těchto letců se jen velmi malá část přímo účastnila bojových akcí, většinou jako letečtí průzkumníci. Německý vpád do Polska, následný rychlý postup Němců a cílené masivní bombardování letišť způsobily značné organizační problémy ve velení polského letectva. Řada letců se tak musela rozhodovat na vlastní pěst a intuitivně přesouvali na východ země zbylé stroje a pohonné hmoty, které na vybombardovaných polských letištích zbyly.

²⁶ VHA, f. 37-20, Československá armáda v Polsku, Vojenská skupina Krakov r. 1939

²⁷ VHA, sb. 37, sign: 37-20, Československá armáda v Polsku, Zprávy vojenské. 22. 6. 1939

²⁸ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945*. 1. část. Praha 2003. s. 10.

²⁹ Tamtéž.

³⁰ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1 – Československé letectvo v zahraničí – Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945.

Skupina letců, která působila v Malých Bronovicích, se stáhla spolu s jednotkou, které velel kpt. Divoký.³¹ Řada mužů z této jednotky, ale i jednotlivci, se dostali při ústupu až do Rumunska, kde byli internováni. Z Rumunska byli později transportováni přes Dardanely a Bejrút do francouzské Marseille a následně do nedalekého města Agde. Zbytek Čechoslováků byl zadržen v SSSR, kde byli soustředěni zejména v Českém Kvasilově ve Volyni, ve Špetovce a ve Lvově. Zde pak pracovali v zemědělství a v lesích. Až na konci března 1940 se skupina z Volyňska a později i skupina ze Lvova připojily ke skupině tehdejšího pplk. Ludvíka Svobody. Všichni pak byli přesunuti vlakem do Oránky u Novgorodu a do internačního tábora v Suzdal.³²

Hlavním zájmem československého velení byl přesun těchto letců do Francie, avšak k prvnímu transportu došlo až 17. března 1940 z Oděsy přes Istanbul a Bejrút do Marseille. Stejně jako letci, kteří se dostali do Francie z Rumunska, i tito byli zařazeni k letecké skupině Agde. Další skupina ze SSSR odplula 26. června 1940 rovněž z Oděsy a po zdlouhavé cestě přes Istanbul, Haifu, Suez, Bombay a Cape Town, která trvala čtyři měsíce, dorazila do Liverpoolu. Poslední velký transport letců na západ čítal 59 letců a de facto kopíroval trasu předchozího transportu, jen s tím rozdílem, že jeho cílem bylo Glasgow. V Sovětském svazu zbylo jen 6 letců, z nichž se jeden se v roce 1942 dostal z Murmanska do Anglie. Zbývající čs. letci byli naverbováni pro zpravodajskou činnost v Protektorátu.³³

Působení Čechoslováků v Polsku drží bezesporu jedno smutné prvenství. Právě zde totiž padli první českoslovenští letci. Stalo se tak pouhý den po napadení Polska nacistickým Německem. Při bombardování Deblína tři z nich zemřeli. Další voják byl zastřelen omylem polskými četníky, když si ho spletli s německým parašutistou.³⁴

³¹ František Divoký (1892–1972) byl veteránem z první světové války. V meziválečném období byl četnickým důstojníkem na Slovenku. Po okupaci ČSR utekl do Polska, kde se stal v srpnu 1939 velitelem tábora v Bronovicích. Po německém vpádu do Polska velel skupině Čechoslováků, která ustoupila k rumunským hranicím a která pokračovala dále přes Rumunsko, Řecko a Egypt do Bejrútu. Poté, co se dostal do Francie, působil jako velitel oddílu polního četnictva v rámci čs. divize a setrval v této pozici až do konce války. Po únoru 1948 emigroval do Velké Británie, kde i dožil. Viz JAKL, Tomáš. František Divoký: Příslušník Legionu Čechů a Slováků, velitel oddílu polního četnictva čs. jednotek ve Velké Británii. *Vojenský historický ústav Praha* [online]. 2018, 14. 05. 2018 [cit. 2022-04-08]. Dostupné z: <http://www.vhu.cz/frantisek-divoky/>

³² KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali*. s. 23.

³³ Tamtéž, s. 24.

³⁴ Tamtéž.

„Číslo, kterými by se dalo toto období osvětlit, nejsou, bohužel, k dispozici a sotva je bude možno kdy zjistit pro chaos, který v Polsku po německém vpádu nastal. Přesto zůstane i polské tažení v historii čs. letectva, neboť zde padl de 2. září 1939 jeho první příslušník v této válce, nadporučík letectva Štěpán Kurka. Padl spolu s poručíkem Rousem a poručíkem Šandorem při bombardování deblínského letiště, kde se nacházeli spolu s řadou jiných v polském leteckém učilišti. Čtvrtou obětí byl četař-aspirant Václav Pešička, který byl zastřelen 8. září na letišti v Ksierz u Belsycze (Lublin).“³⁵

Působení československých letců v Polsku bylo krátké, nicméně pro mnohé z nich znamenalo první setkání s válečnými útrapami a bylo první zkouškou jejich odhodlání. Nutno říci, že ve srovnání s tím, co je poté čekalo ve Francii a Velké Británii, to pro ně byl teprve začátek.

³⁵ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

5. Francouzská anabáze

„Nebyla to Francie našich snů. Byla to Francie občansky a vojensky demoralizovaná, prosáknutá jedem defetismu. Stín budoucí katastrofy dusil naše přípravy již od prvních počátků.“³⁶

gen. Karel Janoušek³⁷

Poté, co se čs. letci dostali do Francie, nedostalo se jim ze strany hostitele příliš vřelého přivítání a dalo by se považovat spíše za chladné. To se samozřejmě změnilo počátkem září 1939, neboť se značně proměnil postoj francouzské vlády, ale také vojáků. Přesto musela řada čs. vojáků vstoupit nejprve do cizinecké legie.³⁸

„Pane ministře.

Ve svém memorandu ze dne 28. srpna t. r. předložil jsem vládě RF. žádost o povolení zřídit na francouzské půdě samostatné československé vojsko. V dnešní mé notě dovoluji si doplnit tuto žádost některými návrhy, týkajícími se jednotek letectva.

V důsledku blahovlnné ochoty vlády RF přejmouti do svých služeb letce čs. branné moci a následkem propagandy a organisace, prováděné příslušníky čs. branné moci doma, podařilo se shromáždit ve Francii takový počet létajícího personálu, že by jím bylo možno vybavit po

³⁶ ČEJKA, Eduard. Zlomená křídla. Praha: Nadas, 1991. Knižnice letectví (Nakladatelství dopravy a spojů). s. 217.

³⁷ Karel Janoušek (1893–1971) bojoval během 1. světové války v řadách čs. legií v Rusku. V meziválečné době působil od roku 1924 u čs. letectva, kde o dva roky později dosáhl hodnosti polního pozorovatele – pilota. Na Ministerstvu národní obrany byl od roku 1931. Brigádním velitelem se stal v roce 1937. Během okupace se zapojoval do domácího odboje, a to až do své emigrace do Francie 15. listopadu 1939. Zde zastával funkci velitele československého letectva, později ho nahradil generál Alois Vichterlek. Po přesunu do Anglie byl jmenován generálním inspektorem čs. letectva. Povýšil na hodnost nejprve Air Vice Marshall a později Air Marshall. Na tomto postu působil až do konce války. V osvobozeném Československu byl ustanoven do funkce podnáčelníka Hlavního štábu. Po únoru 1948 byl přeložen do výslužby a následně odsouzen ve vykonstruovaných procesech k mnohaletému pobytu ve vězení. V roce 1960 byl na základě amnestie propuštěn a potýkal se s existenčními problémy. Částečné rehabilitace se dočkal pouhé 3 roky před svým úmrtím. Více viz RAJLICH, Jiří. *Karel Janoušek: jediný československý maršál*. Vydání druhé. V Brně: Jota, 2016.

³⁸ Být jejím příslušníkem s sebou neslo řadu příkoří, se kterými se Čechoslováci museli vyrovnat. Situaci s problematickým zařazením čs. letců vyřešilo až diplomatické jednání, které zajistilo tzv. „československý statut“ podepsaný 24. ledna 1940. Ten přiznával se zpětnou platností od začátku října 1939 čs. vojákům statut příslušníků československé armády. Letci tak mohli sloužit v hodnostech, které získali již v ČSR. Zavedení tohoto statutu však bylo prováděno velice pomalu a potýkalo se se značnými administrativními problémy, kvůli čemuž se někteří čs. vojáci dočkali změn až po porážce Francie. Viz RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie*. 1. část. s. 12.

*krátkém přecvičení na francouzském materiálu jednu stíhací brigádu a dvě bombardovací perutě. K tomu nutno podotknout, že většina personálu jsou osoby mladé, schopné plné letecké výkonnosti a při tom s náležitou odbornou i praktickou službou. Nedostatky počtů, pokud by se projevíly, jsou pouze v pomocném personálu a pak v oborech pozorovatelském a střeleckém.*³⁹

Podle této nóty předpokládalo na základě dosavadního vývoje francouzské ministerstvo letectví, že využije i československý letecký personál. Počítalo se s rozdělením Čechoslováků podle potřeb na jednotlivé jednotky v koloniální a metropolitní armádě. Za pozornost stojí také následující a v bodech uvedený výčet doporučení, jež se snaží odůvodnit zřízení samostatných čs. jednotek či jednotek s čs. charakterem (tzn. převážný počet Čechoslováků u leteckého personálu) v rámci francouzského letectva.⁴⁰

„A. Po stránce odborné:

- 1. U homogenní čs. jednotky snáze a rychleji docílíme jednotného kamarádkého prostředí. Příslušnost ke stejné národnosti usnadní utvoření jednotlivých jednotek, prodchnutých kamarádkým duchem, kdy jeden spoléhá na druhého. Usnadní tvoření přátelských vztahů mezi jednotlivými piloty letky a mezi jednotlivými letkami, což je jednou ze základních podmínek úspěchu v leteckém boji, zejména u stíhacích jednotek.*
- 2. Skutečnost, že čs. letci tvoří v rámci francouzského letectva samostatnou jednotku, bude jistě blahodárně působiti na ctižádost jednotlivců a na jejich snahu dokázati v bojích, že naše letky jsou dobře pro boj připraveny a donutí tak jednotlivé piloty a celé jednotky ke zdravé soutěživosti a k maximálním výkonům, aby se vyrovnali svým francouzským kamarádům.*
- 3. Toto řešení je též výhodné z hlediska výcvikového. Neznalost francouzského jazyka by jistě značně brzdila technický výcvik jednotlivce vraženého do francouzských letek. Před každým cvičením, resp. bojem, a po jeho skončení provádí se rozpravy, které mají osvětliti do všech podrobností technické provedení daného úkolu, nebo vytknouti chyby, kterých se jednotliví piloti dopustili. Od správného pochopení tohoto výkladu závisí ve značné míře úspěch a pokrok, jehož letectvo dosahuje. Bude proto jen na prospěch věci, když velitelé jednotlivých perutí a letek, resp. rojů, budou moci vyložiti pilotům, oč jde, v jejich mateřštině.“*

³⁹ VHA, Čs. letectvo Francie, 401/1/44, k. 44, Spisy září, let. skup. 1939.

⁴⁰ Tamtéž.

B. Z hlediska zájmů československých:

- 4. Příslušníci čs. letectva přibyli do Francie v takovém počtu, že je lze uskupit podle příslušnosti k jednotlivým bývalým jednotkám čs. v kompaktní skupiny. Tím je dán skvělý předpoklad pro zachování ducha jednotky, který byl u čs. letectva vysoké úrovně. Proto by nebylo výhodné zanedbávat tento tak důležitý faktor ve válečnictví a teprve tvořit nový duch smíšených a nově organizovaných jednotek.*
- 5. Čs. letci, kterým se dostalo blahovůli vlády RF. cti a možnosti sloužiti ve francouzském letectvu, budou v budoucnosti po skončené válce opět kádrem čs. letectva, jehož morální i konkrétní organizační strukturu se snaží německá vláda rozložit a vymýtit od kořene. Proto v užším zájmu československém je, aby pokračování tradic a hodnot čs. letectva našlo v některých téměř homogenních jednotkách půdu pro svoje další pokračování i své přezkoušení na bojišti.“⁴¹*

Na závěr je uvedeno, že letci, jejichž množství ve Francii stále přibývalo, byli většinou mladí a připravení. Místa velitelů perutí a celkově vyšší velitelská místa měla být obsazena francouzskými veliteli, kteří by se postarali o dodržování fr. bojových směrnic a doktrín, čímž bylo případně vyloučeno, že by se čs. jednotky jakýmkoliv způsobem vymkly z rukou francouzskému velení.⁴² Tato nota z 2. září 1939 navazuje na memorandum Sergeje Ingra z 28. srpna 1939, kterou vypracoval spolu s velvyslancem Osuským a následně ji předal francouzskému ministru zahraničí Georgesi Bonnetovi. Memorandum obsahovalo návrh na zřízení samostatné československé armády na francouzské půdě. Jednalo se tak o první zásadní krok směrem k budoucímu vytvoření samostatného čs. vojska, které by podléhalo přímo čs. exilovému vedení.⁴³

Po vyhlášení války Německu, které následovalo po napadení Polska, rozšířila Francie řady svého letectva o příslušníky cizineckých legií. Postupně tak byli 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. První československá stíhací skupina Groupe de Chasse I/6. se zformovala v La Senii na konci listopadu 1939, jež se o dva

⁴¹ VHA, Čs. letectvo Francie, 401/1/44, k. 44, Spisy září, let. skup. 1939.

⁴² Tamtéž.

⁴³ MARŠÁLEK, Zdenko. "Česká" nebo "československá" armáda?: národnostní složení československých vojenských jednotek v zahraničí v letech 1939-1945. Praha: Academia, 2017. 1938-1953. s.113.

měsíce později zapojila do bojů jako plně bojeschopná.⁴⁴ „První příležitost zasáhnout zde do boje dostali stíhači, zařazení v Groupe de Chasse, zvláště pak ve slavné squadroně „Čápů“. Čs. stíhači osvědčili se tak rychle a skvěle, že jejich výkony velmi rychle urychlily jednání o úplně samostatné čs. peruti stíhací a bombardovací. Události v červnu 1940 však opět zmařily tyto snahy, a tak jedinou a první samostatnou jednotkou čs. letectva ve Francii byla tzv. letecká skupina v táboru v Agde v jižní Francii, přenesená později do Merignacu u Bordeaux.“⁴⁵

Necelých 800 československých letců působilo do května 1940 ve Francii. V případě francouzských stíhacích jednotek tvořil podíl Čechoslováků přibližně 12 %, přičemž je jim připisována celá řada úspěchů v leteckých soubojích.⁴⁶ Ve výcvikovém středisku stíhacích letců v Chartres se nacházela největší skupina čs. letců. Piloti bombardérů, palubní střelci a mechanici byli soustřeďováni na základnách v Toulouse, Pau a Avournu. Stíhací piloti, navigátoři a radiotelegrafisté zase působili v Tour, Istres a Agde.⁴⁷

Záznamy z válečných deníků mají vypovídající hodnotu také o morálce mužstva. Každodenní záznamy o morálce jsou často velmi stručné a krátké, nicméně lze nalézt i takové, které stojí za pozornost. Oproti deníkům osobní povahy, do kterých si letci zaznamenávali své postřehy, názory či obavy, deníky leteckých skupin vypovídaly především o tom, jak mužstvo působilo na své velitele. Následující záznamy z roku 1940 v období bitvy o Francii dokládají u většiny Čechoslováků značné nasazení, odhodlání a vůli bojovat.

1. červen 1940

„Morální stav je velmi dobrý. Velmi dobře působí na mužstvo zprávy rozhlasu o úspěchu čsl. letců na frontě. Mužstvo projevuje dychtivost dostat se už k vlastní let. činnosti a co nejdříve jít do boje.“

3. červen 1940

„Morální stav: je velmi dobrý. Každým odjezdem mužstva – zvláště jde-li o určení na frontu, se nálada stává výtečnou.“

14. červen 1940

„Morální stav: dobrý. Po rozhlasovém apelu předs. Reynauda na prez. Roosevelta a zprávách o opuštění Paříže je nálada poněkud stísněnější.“

⁴⁴ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie*. 1. část. Praha 2003. s. 11.

⁴⁵ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

⁴⁶ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 7.

⁴⁷ DUDA, Zbyněk Miloš. *Velitel stíhacího letectva*. Praha 1994. s. 83.

17. červen 1940

„Morální stav: je stále velmi dobrý. Právě nařízenou přípravou k odsunu nastala většinou veselá nálada u mužstva, z tábora se ozývaly voj. čes. písničky.“

18. červen 1940

„Morální stav: v celku dobrý. Nálada poněkud poklesla, jelikož odjezd nebyl nařízen. Je nutno bránit šíření se různých nepodložených poráženeckých zpráv.“

22. červen 1940

„Morální stav: je dobrý, určitá nespokojenost s ubyt.“

25. červen 1940

„Morální stav: Velmi dobrý. Mužstvo si udržuje náladu zpěvem.“⁴⁸

Poté, co bylo čs. letcům sděleno, že francouzská vláda rozhodla o ukončení bojů, řada z nich měla chmurné myšlenky a nechtěla těmto zprávám věřit. Dne 17. června 1940 se českoslovenští letci dozvěděli skličující zprávu o ukončení francouzského odporu. Většina z nich 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 možná z propagandistické dílny pana Goebbelse.“⁴⁹* 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 přesunuli k břehům Velké Británie. Právě zde totiž hledali nové útočiště. Doufali, že i tady budou opět prospěšní a zapojí se do válečné vřavy, která v roce 1940 byla téměř na úplném začátku.⁵⁰

„Přes krátké trvání „francouzské éry“ a přes nedostatky a neúplnost organizace zaujímá tato doba čestné místo. Letci zasáhli zde opět jako první Čechoslováci aktivně do boje a během dvou měsíců, v květnu a červnu 1940, docílili 158 vítězství v leteckých soubojích, nepočítaje v to dlouhou řadu zdařilých útoků na pozemní cíle v Belgii a severní Francii 123 čs. stíhacích pilotů, z nichž 19 padlo a 8 zůstalo nezvěstných. Francie odměnila jejich zásluhy sedmi Legion d' Honneur, pěti Medaille Militaire, sedmdesáti francouzskými Croix de Guerre a celou řadou zvláštních citací.“⁵¹

⁴⁸ VHA, Čs. letectvo Francie, 398/1/44, k. 44, Válečný deník letecké skupiny Agde. 1/6/1940 - 9/7/1940.

⁴⁹ RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie*. 2. část. s. 103.

⁵⁰ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 8.

⁵¹ ABS, fond Z, sign.: Z-10-P-311-1 – Československé letectvo v zahraničí– Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

Jak již bylo napsáno, působení čs. letců ve Francii bylo krátké, nicméně řada Čechoslováků dokázala za tento krátký čas dokázat, že patřili mezi vynikající a schopné piloty, což dokládala řada úspěchů během jejich bojového nasazení. Právě ve Francii se již naplno projevila i čs. letecká esa, která svým kolegům nejen z Francie ukázala, jaké letce dokázalo Československo před válkou vycvičit. V již zmíněné první letecké skupině Groupe de Chasse I/6 působila dnes již slavná jména jako František Fajtl, Stanislav Fejfar, Václav Jícha či Svatopluk Janouch⁵². Mezi nimi působil i východočeský rodák Stanislav Popelka, který se až do své smrti bil stejně udatně jako jeho slavní kolegové.⁵³ Nelze také nezmínit letecká esa Františka Peřinu, Aloise Vašátka a Tomáše Vybírala. Všichni působili u Groupe de Chasse I/5⁵⁴ a všichni byli nejlepšími československými stíhacími piloty.⁵⁵ Již zmiňovaní letci Bedřich Dvořák a Ladislav Zadrobílek se také zapsali na seznam hrdinů bitvy o Francii. Po své službě u cizinecké legii sloužili u leteckých skupin ve Francii a v Africe. B. Dvořák působil u stíhací skupiny Groupe de Chasse III/7 a L. Zadrobílek na základně nedaleko Oranu u 571 skupiny.⁵⁶ Samozřejmě bychom mohli pokračovat výčtem jmen čs. letců, kteří hrdě sloužili, bojovali a umírali na nebi sladké Francie, i dále, nicméně to není hlavním předmětem této práce.

⁵² Svatopluk Janouch (1913–1966) byl čs. leteckým esem ve Francii i Velké Británii. Již během války napsal knihu svých vzpomínek. Viz JANOUCHE, Svatopluk. *Světla a stíny*. Praha 1994.

⁵³ SOKA, f. Sdružení československých dobrovolníků ve Francii, inv.č. 1365, sign: E/I/B/I a–d, Rozmístění českých pilotů ve Francii

⁵⁴ Tamtéž.

⁵⁵ Více o čs. leteckých esech druhé světové války a jejich úspěších nejen na francouzském nebi viz RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie*. 2. část. Praha 1998. s. 167.

⁵⁶ SOKA, f. Sdružení čs. dobrovolníků, inv.č. 1365, sign: E/I/B/I a–d, Rozmístění českých pilotů ve Francii

6. Služba ve Velké Británii

„Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few.“⁵⁷

Sir Winston Churchill

Poté, co došlo k německému vpádu do samotného srdce Francii a co maršál Philippe Pétain kapituloval, se muselo čs. letectvo organizovat opět od začátku. Většina letců opustila Francii na lodích z jihu země přímou cestou na západ či přes Afriku a Gibraltar a zamířila do Anglie. Někteří letci také využili příležitosti a přelétli s francouzskými letouny přímo na britské ostrovy nebo do Afriky. Během evakuace čs. leteckých jednotek naštěstí nedošlo k žádným ztrátám.⁵⁸

Počínaje červnem 1940 bylo evakuováno do Spojeného království 932 letců, kteří se v době kapitulace Francie nacházeli na jejím území. Nutno podotknout, že ne všichni čs. letci se evakuace v létě 1940 účastnili. Někteří se potýkali s následky svých zranění v nemocnicích a 21 poddůstojníků či vojínů zůstalo ve Francii dobrovolně. Třetina z nich však později následovala své spolubojovníky a přesunula se do Británie také.⁵⁹

Československé letectvo bylo na základě dohody čs. exilové vlády a Air Ministry zařazeno jako samostatný celek do RAF. Důstojníci byli většinou přijati bez rozdílů jako P/O (Pilot Officers), což byla nejnižší důstojnická hodnost, mužstvo a rotmistři byli přijati jako AC2, tedy nejnižší poddůstojnický stupeň. Vyšší důstojnické hodnosti byly Čechoslovákům propůjčeny podle jejich zařazení. Celkem bylo ve službách RAF na konci roku 1940 bezmála 1300 čs. letců.⁶⁰

Čs. ozbrojené síly využívaly základnu v Cholmodey Park. Odsud se přesouvali čs. letci do čs. leteckého depa na základně Cosford. Další čs. depa byla později zřízena ve Wilmslow a St. Athanu. Jednání o vstupu čs. leteckého personálu do RAF probíhala mezi čs. exilovým ministerstvem zahraničí a britským ministerstvem letectví. V červnu 1940 podstupovali čs. letci pohovory před výběrovou komisí, která jim umožňovala zařazení do

⁵⁷ V překladu: *Na poli lidských konfliktů ještě nikdy nevděčilo tolik za tak mnoho tak málu.* Viz projev Winstona Churchilla v budově britského parlamentu ze dne 20. srpna 1940.

⁵⁸ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

⁵⁹ KUDRNA, Ladislav. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény: prostředí, společenských struktur, válečného času, morálky, věkové hranice a zabíjení.* Praha: Naše vojsko, 2006. s. 9.

⁶⁰ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

dobrovolnické zálohy RAF. Po těžkých ztrátách, které Královské letectvo utrpělo na počátku letecké bitvy o Británii, bylo rozhodnuto o vytvoření první čs. samostatné perutě. V Duxfordu tak byla dne 12. července 1940 vytvořena první čistě československá 310. stíhací peruč.⁶¹

První velitel čs. stíhací peruti v rámci RAF, Alexander Hess⁶², který na založení první čistě československé perutě vzpomínal ve své knize pamětí, zaznamenal: „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.“⁶³

Krátce po vytvoření první čs. stíhací perutě vznikla v Honningtonu 2. srpna 1940 další československá peruč, tentokrát bombardovací. Ihned poté byl zahájen intenzivní výcvik letců, který je měl připravit na bojové nasazení. První vycvičené posádky byly již po 40 dnech výcviku poslány na svůj první operační let.⁶⁴ Ten spočíval v náletu se stroji Wellington na seřadovací nádraží v Bruselu.⁶⁵ „*Bombardovací peruč vytvořena byla v základech i Insworth Lane. V tomto místě soustředování byli všichni čs. letci, kteří odešli z Francie a přihlásili se dobrovolně k dalšímu boji po boku Anglie. Z příslušníků této skupiny, které velel ppkl. gšt. Rosík, vytvořena byla stíhací peruč, a ještě zde přikročeno bylo k organizaci bombardovací perutě. Velitelem bombardovací peruti určen pplk. Toman.*“⁶⁶

V červenci a srpnu stále přibývalo množství dalších československých letců, kteří přišli z Francie do Velké Británie. V leteckém depu v Cosfordu byl dne 29. července 1940 zformován základ další československé perutě, kterou byla 312. stíhací, jenž měla ve svých řadách velký počet veteránů z bojů ve Francii.⁶⁷

⁶¹ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 8-11.

⁶² Alexander Hess (1898–1981) patřil k nejvýznamnějším osobnostem čs. letectva již od dob první republiky. Během války byl prvním velitelem 310. stíhací perutě. Od ledna 1942 zastával post leteckého ataše ve Washingtonu. Ve Spojených státech vydal za války knižně své zážitky z bitvy o Anglii pod názvem „*Byli jsme v bitvě o Anglii.*“ Více viz RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. část (1940)*. Praha 1999. s. 163.

⁶³ HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Anglii: českoslovenští stíhači v RAF*. Praha 2001. s. 9.

⁶⁴ HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. s. 20.

⁶⁵ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

⁶⁶ VHA, Čs. letectvo Velká Británie, 679/BIa/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě. 15/7/1940 – 31/8/1940.

⁶⁷ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. 1. část (1940)*. s. 65.

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 nebyla vzhledem k nedostatku především pozemního personálu ryze československá.⁶⁸

Kromě těchto čs. perutí sloužila řada čs. letců, především stíhačů, také přímo v britských perutích. Jednalo se zejména o 1. squadronu a 68. noční stíhací squadronu. Navíc Royal Air Force hojně využívala zkušených čs. letců i coby dopravních a zpravodajských pilotů i jako učitelů v leteckých školách.⁶⁹

„Mimo těchto bojových jednotek byla řada příslušníků čs. letectva soustředěna v čs. leteckém depotu v Cosfordu, které se stalo střediskem těch, kdo přibyli pozdějšími transporty, či byli letectvu přiděleni od pěchoty, aby zde očekávali zařazení do výcviku. V čs. let. depotu soustředila se i kmenová agenda a ostatní administrativní zařízení, kterých letectvo potřebuje a jež nemohl vykonávat Inspektorát čs. letectva, zřízený při Air Ministry v čele s generálem Karlem Janouškem.“⁷⁰

V roce 1944 byl zřízen samostatný Transport Pool u britského Transport Command, v rámci něhož začala fungovat čs. vojenská a civilní doprava. Sloužili u ní především piloti se svými posádkami, kteří již měli za sebou operační činnost. Zabývali se dopravou vojenského materiálu i jednotek na frontu, Středozemí či Blízký Východ. Čs. letci také v rámci této letecké služby přelétávali s novými stroji přes Atlantik, Grónsko a Island.“⁷¹

V době před invazí spojeneckých sil do Francii v červnu 1944 byly všechny čs. stíhací perutě, tedy 310., 312. a 313., spojeny do jednoho celku, tzv. čs. stíhacího Wingu, který byl zapojený do 2nd Tactical Air Force. Po úspěšném splnění všech úkolů byly peruti navraceny zpět do tzv. Air Defence of Great Britain, po jehož zrušení byly poslány na východní pobřeží Anglie, odkud se účastnily závěrečných fází evropské války.

Nelze také opomenout v tomto výčtu účast čs. letců v SSSR. V roce 1944 bylo do SSSR odesláno 21 čs. stíhacích letců z RAF pod velením Františka Fajtla, aby zde utvořili základ pro československou leteckou jednotku na východní frontě. 1. československý stíhací pluk⁷² mimo

⁶⁸ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. 1. část (1940).* s. 74.

⁶⁹ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

⁷⁰ Tamtéž.

⁷¹ Tamtéž.

⁷² Více o čs. letcích v SSSR viz DAŇKO, Ján. *1. československá smíšená letecká divize v SSSR.* Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1998.

jiné 17. září 1944 poskytl leteckou podporu slovenské armádě během Slovenského národního povstání. Šlo o první Čechoslováky bojující za osvobození vlasti, jež se ocitli na osvobozeném území Československa. Po porážce Slovenského národního povstání musel letecký pluk ustoupit, nicméně se i nadále účastnil bojů v rámci sovětské armády. V květnu 1945 pak byli tito letci první, jež se vrátili ze zahraničí do Československa. Příslušníci RAF se vrátili až v březnu 1945.⁷³

Za působení u RAF si čs. letci mohli připsat několik stovek vzdušných vítězství nad německým Luftwaffe. K těmto úspěchům se také musí připočíst mnoho úspěšných útoků na německé vlaky, silniční, říční a námořní dopravní prostředky, tanky, dělostřelecké baterie i postavení pozorovatelů. Nicméně každé vítězství má svoji cenu a v případě letců byla tato cena tou nejvyšší, neboť ztráty čs. perutí byly opravdu bolestivé.⁷⁴ Velká Británie se stala domovem pro čs. letce až do srpna 1945. Celkem 550 čs. letců položilo životy ve službách RAF, když bojovali za osvobození svých blízkých, přátel i vlasti.⁷⁵

6.1. Výcvik

Výcvik byl důležitou náležitostí před bojovým nasazením čs. letců v rámci RAF, i když si jím většinou prošli už v Československu či ve Francii a měli četné zkušenosti z fronty. Na rozdíl od československých a francouzských letadel vyžadovaly ty britské daleko jemnější práci během přistávání, a navíc bylo nutné si zvyknout na obrácený pohyb plynové páky. Návyky, které měli letci zažití, jim s britskými stroji působily zpočátku nemalé potíže zejména ve chvíli, kdy bylo třeba rychle přidat či ubrat plyn. Na novinky si nicméně brzy zvykli, a tak probíhal výcvik u 312. stíhací peruti stejně jako u 310. velmi rychle a bez komplikací.⁷⁶

„Výcvik výkonných letců i pozemního personálu konal se od počátku v britských školách a výcvikových perutích, kam byli podle možnosti odesíláni vhodní čs. instruktoři. Později byla sice zřízena samostatná čs. výcviková bombardovací letka, která však časem ztratila své odůvodnění pro nedostatek nových záloh. Dosud však je výcvik čs. výkonných letců pro

⁷³ ŠOREL, Václav. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň: Mustang, 1993. s. 15.

⁷⁴ Podrobně o ztrátách čs. letectva během 2. světové války v rozsáhlé publikaci od Jiřího Rajlichy: RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945*. 7. část. Cheb 2004.

⁷⁵ KUDRNA, Ladislav. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. s. 9.

⁷⁶ ČEJKA, Eduard. *Zlomená křídla*. Praha 1991. s. 48.

bombardovací peruť soustředěn ve 111. Operational Training Unit na Bahamských ostrovech a několika začátečnických školách v Kanadě, kde jsou cvičeni i piloti žáci-stíhači.“⁷⁷

Každý stíhací pilot prošel přezkoušením na cvičném letounu Magister pod dohledem britského důstojníka. Na zavěšených letounech Hurricane britští instruktoři předváděli čs. letcům, jak jednotlivé kohouty a vypínače fungují, předváděli řízení, zbraně, ovládání podvozku, ale i vrtule či světlomety. Pravidelně probíhaly cvičné lety v bojových formacích a rojích, ale také lety ve vysokých výškách i nácvičky vzdušných soubojů.⁷⁸

„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.“⁷⁹

Zkušený letec Alois Šedivý, který sloužil u 311. bombardovací peruti, byl po úctyhodných 200 operačních hodinách na konci roku 1942 převelen na pozici instruktora na základně Honnington ve Východní Anglii.⁸⁰ Jako instruktor působil více než půl roku a za vynikající práci obdržel i pochvalu inspektora čs. letectva.⁸¹ *„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.*“⁸² O nějakou dobu později se Alois Šedivý ocitl opět v pozici školeného. V létě 1943 nastoupil v Nassau na Bahamách na výcvik na čtyřmotorové letouny Liberator, kterými byla postupně vyzbrojena 311. bombardovací peruť. Během tohoto výcviku se letci měli seznámit nejen s novými stroji, ale také získat potřebné znalosti pro boj s ponorkami či jinými námořními cíli.⁸³

⁷⁷ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

⁷⁸ Tamtéž.

⁷⁹ VHA, Čs. letectvo Velká Británie, 679/BIa/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. peruti. 15/7/1940 – 31/8/1940.

⁸⁰ VHA, 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]

⁸¹ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 230.

⁸² Tamtéž.

⁸³ Tamtéž.

6.2. Operační lety na příkladu východočeských letců

Mezi činnosti čs. stíhacích pilotů patřily hlídkové lety proti Luftwaffe, doprovázení spojeneckých bombardérů během náletů a útoky na pozemní i hladinové cíle, z nichž řada probíhala i v noci. Příslušníci bombardovací peruti bombardovali cíle v okupované Evropě i v Německu a později se účastnili také hlídkové služby nad Atlantikem, během níž likvidovali německá plavidla a ponorky.⁸⁴

O každodenní činnost čs. perutí ve Velké Británii pravidelně informoval veřejnost mimo jiné i týdeník *Čechoslovák*.⁸⁵ V uvedených člancích se tak čtenáři z řad československých exulantů dozvídaly nejrůznější zprávy od operačních letů, významných úspěších či i ztrátách.

„Velitelství čs. letectva v Londýně hlásí:

Naše letecké jednotky v tomto důležitém období války konají houževnatě a s krásným výsledkem svoji povinnost. Je to tichá práce, jejíž dosah pro naši věc bude možno plně zhodnotit až později. Máme zasazenou do boje jen část našich letců, ostatní nedočkavě touží po své příležitosti. Až jim bude dána možnost, uslyšíme jistě často o jejich výkonech.

Naše první v této zemi postavená peruč byla dne 17. srpna 1940, po kratším výcviku, poprvé zařazena mezi operační anglické letecké jednotky. Je tedy v činnosti skoro měsíc. Znamená to dlouhé hodiny letu ve velkých výškách a celé dny pohotovosti na letišti s očekáváním rozkazu k zákroku. Málo kdo si dovede představit, co to znamená a jaké požadavky to klade na fyzickou a duševní odolnost letců. V této naší peruti jeden již překročil čtyřicítku a je v ní ještě několik, kteří se již tomuto věku blíží. Jejich výkon zasluhuje zvláštní uznání. Všichni starší i mladší jsou prodchnuti touhou udělati co možno největší škody nepříteli. Výsledky této snahy nám znázorňuje výmluvně tato tabulka leteckých bojů: 26. srpen: sestřeleno 7 nepřátelských letounů, 7. září: sestřeleno 5 nepřátelských letounů, 9. září: sestřeleny 3 nepřátelské letouny, 15. září: sestřeleny 4 nepřátelské letouny. Celkem sestřeleno 28 nepřátelských letounů. Kromě toho sestřelila peruč 4 německé letouny ve spolupráci s anglickými letci, tedy celkem až do 16. září 1940 32 nepřátelských letounů. Peruč sama má ztráty: 2 mrtvé – 4 raněné (všichni lehce). Tyto číslice mluví samy a nevyžadují komentáře.

⁸⁴ ŠOREL, Václav. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň: Mustang, 1993. s. 15.

⁸⁵ *Čechoslovák v Anglii: nezávislý týdeník = Czechoslovak in England: independent weekly* Londýn: Sperková, 1939-1940. Roč. 1, č. 1 (1939) - roč. 2, č. 28 (1940) 2 sv. [ISSN doplněno dodatečně při digitalizaci titulu; Od č.43/1940 již pod názvem *Čechoslovák*; Příloha Poupě]

*V noci z 10. na 11. září zahájila po skončeném výcviku též činnost naše bombardovací perut'. Několik letounů této perutě provedlo svůj bojový úkol nad nepřátelským územím s naprostým zdarem a všechny se vrátily na své letiště. Uslyšíme nyní jistě častěji o této peruti. Její práce bude možná méně okázalá (nese to s sebou povaha práce bombardovacího letectva). Ale jen ten, kdo zná podrobně práci bombardérů, ví, kolik houževnatosti, umění a nenáročnosti je vyžadováno od bombardovacích letců a jak obtížná a nebezpečná je jejich práce. Tyto výsledky by nebyly možné, kdyby nebylo dokonalého ošetření letounů a jejich výstroje. Naši již z domova osvědčení mechanici a specialisté pokračují i zde ve své tiché práci a mají značný podíl na těchto úspěších.*⁸⁶

Nyní uvedu několik zajímavých příkladů z operačních letů východočeských letců, které stojí za pozornost a jsou názorným příkladem, jaké typy operačních letců příslušníci RAF podstupovali a jaké to s sebou neslo přitěži. Operační lety se také neobešly bez zranění a ztrát na životech, které pro velení letectva následně představovaly nutnost letce nahradit. Smrt byla mezi čs. letci neustále přítomna, neboť nebylo měsíce, kdy by čs. letci neztratili svého kolegu nebo přítele.

Letec Josef Koukal v bitvě o Albion

Bitva o Británii⁸⁷ byla bezesporu unikátním v mnoha ohledech. Jednalo se o první ryze leteckou bitvu v dějinách, která probíhala na obloze Velké Británie celkem ve čtyřech fázích, během nichž museli příslušníci Royal Air Force zvládnout masivní nápor nepřátelské Luftwaffe. Bitva probíhala od července do října 1940, kdy němečtí letci bombardovali britská letiště, města a přístavy, vojenské i civilní cíle, lodě a lodní konvoje a neustále poměřovali síly s odhodlanými příslušníky RAF, kteří nakonec hrdý Albion ubránili.⁸⁸

Bitvy se účastnili mimo Britů také polští, belgičtí, kanadští, francouzští a další.⁸⁹ Samozřejmě mezi nimi nechyběli i českoslovenští letci, kteří zasáhli do bojů po boku svých kolegů velmi významně a dosáhli četných vítězství. Například letecké eso Josef František, který sloužil u 303. polské stíhací peruti, dokázal za jediný měsíc bitvy sestřelit 17 německých

⁸⁶ *Čechoslovák: nezávislý týdeník*. Londýn. Roč. 2, č. 38 (1940), s. 5.

⁸⁷ Obsáhle bitvu o Británii rozebral: RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. 1. část (1940)*.

⁸⁸ FAJTL, František. *Bitva o Británii*. [Cheb]: Svět křidel, 1991

⁸⁹ O letcích z různých koutů světa ve službách RAF během druhé světové války podrobněji viz MICHL, Jan. *Cizinci v RAF: stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii*. Praha: Ares, 2006. Malé dějiny vojenského letectva.

letounů.⁹⁰ Jedním z dalších skvělých letců, jež se této slavné bitvy účastnili, byl i Josef Koukal. V následujících větách je zachycen střípek z jeho života, jež dále od onoho osudné dne na anglickém nebi ovlivnil jeho další život.

„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 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 stíhaly 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.

⁹⁰ Podrobně o tomto vynikajícím letci, jenž během bitvy o Británii položil svůj život, viz RAJLICH, Jiří. Josef František: pokus o pravdivý příběh československého stíhače. Cheb: Svět křídel, 2010. Svět křídel.

Letoun nabýval rychlosti. Ještě jsem povolil nepatrným přitažením a opět vší 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 vymršťen 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 šlehalý 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.“⁹¹

Josef Koukal se po úspěšném, leč vzhledem k popáleninám nohou a rukou velmi bolestivém, přistání dostal do osamocené hospodářství, kam nedlouho po jeho příchodu přijelo auto s britskými vojáky. Ti ho odvezli do nedaleké vesnice, kde se mu dostalo první pomoci, utišující injekce a sejmutí seškvařené výstroje. Poté byl ihned převezen na nosítkách do nemocnice. Bolest to musela být vzhledem k těžkým popáleninám nepředstavitelná. V nemocnici Queen Victoria v East Grinsteadu strávil 28 měsíců a absolvoval těžko

⁹¹ FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých*. s. 54.

uvěřitelných 22 plastických operací, po kterých se musel dokonce znovu naučit chodit. Po dobu jeho rekonvalescence se o Josefa Koukala staral Dr. Achibald McIndoe⁹², který ho i operoval.⁹³

Josefu Koukalovi pomohla jeho nezdolná vůle a síla zvládnout tuto bolestivou životní zkoušku. Jeho odhodlání je úctyhodné, neboť díky tomu se mu podařilo vrátit se do chodu normálního života. Za knipl Spitfiru se po úmorné léčbě vrátil v dubnu 1943 u 312. stíhací peruti.⁹⁴

Alois Šedivý a lov na ponorky

311. bombardovací perut' byla na jaře 1942 přeřazena z Bombard Command do Coastal Command, kde se účastnila nejprve s Wellingtony a později s Liberátory B-24 leteckého boje nad Atlantikem, přičemž napadala německé lodě a ponorky.⁹⁵ Těchto vzdušných lovů na německé ponorky se účastnil i Alois Šedivý, hlinecký rodák a od 1. září 1944 velitel A letky 311. bombardovací peruti. Se svojí posádkou několikrát zaútočil na německé ponorky v Biskajském zálivu či u norských Lofot. Jeden z těchto útoků si poznamenal člen posádky Aloise Šedivého, který bombardovací Liberátor pilotoval: *„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! [...] Honem jsme se tedy schovali 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, nechtěly nic*

⁹² Achibald McIndoe (1900–1960), byl novozélandský lékař a průkopník plastické chirurgie. Během druhé světové války se staral o těžce popálené letce RAF, mezi nimiž byli i českoslovenští letci, včetně Josefa Koukala, Františka Truhláře a mnoha dalších. Více viz MAYHEW, E. R. *Letci s plastikou: průkopník plastické chirurgie dr. McIndoe ve službách RAF*. Praha: BB/art, 2008.

⁹³ FORMÁNEK Vítěk, *Tři z mnohých*. s. 54.

⁹⁴ SITENSKÝ, Ladislav – HURT, Zdeněk. *Stíhači*. Cheb 1993. s. 70.

⁹⁵ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

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.⁹⁶

Ladislav Zadrobílek za knipleem Spitfiru

2. ledna 1943 hlídkovaly dva letouny Spitfire z 310. stíhací peruti nad pobřežím Anglie. Měly za úkol zaútočit na nahlášené německé bombardéry, které útočily na lázeňské město Torquay na jižním pobřeží. Spitfiry pilotovali P/O Karel Zouhar a P/O Ladislav Zadrobílek. Naváděni byli operačním sálem, který je nasměroval proti 6 bombardérům Focke Wulf. Brzy narazili na čtyři tyto bombardéry, za kterými se okamžitě vydali a pronásledovali je nad otevřeným mořem. Zlákání touto čtveřicí zapomněli na další dva německé stroje, které se ocitly za nimi. Letoun Ladislava Zadrobílka byl zasažen dávkou. Vystřelený granát explodoval v jeho kabině a těžce ho poranil na levé ruce. I přes krvácející ránu se mu podařilo s poškozeným strojem dostat na domovské letiště v Exteru. Po bravurním přistání se ho ujali lékaři a zraněnou ruku mu zachránili, nicméně ho to stálo téměř sedm měsíců léčby.⁹⁷

Na tento operační let vzpomínal Ladislav Zadrobílek takto: *„Vzali jsme si udaný kurz a letěli jsme směrem k lázeňskému městu Torquay. Z dálky jsme viděli, že z něho vychází velký kouř. Hned jsme věděli, oč jde. Když jsme přiletěli k městu, ozvalo se v mém sluchátku: „Tady jsou“. Podíval jsem se ke Karlovu letounu a hned jsem uviděl těsně nad hladinou moře tři německé stíhačky F-190. Kus od nich směrem k Zouharovi byl ještě jeden. Byli již na cestě zpět na jejich základnu někde v Cherbourgu. Ihned jsme je pronásledovali daleko na moře. Útočil jsem na skupinu, která letěla v těsné formaci. Jak jsem již řekl, byli tři. Zouhar si vzal na mušku toho jednoho, který byl blíže u něho. Po krátkém pronásledování jsem je dostal do zaměřovače, ale bylo to daleko, a tak střely padaly za nimi do moře. Bylo to dobře vidět, protože jsme letěli na více jak 5 m nad hladinou. Chtěl jsem, aby střely doletěly dál, proto jsem zvedl mírně letoun a chtěl jsem vystřelit další dávku. Měl jsem odjištěny jak kulometry, tak i 20 mm kanóny. Již jsem nevystřelil. Byl jsem těžce raněn. V tom jsem na okamžik pustil řízení, letoun se nahnul pod vlivem levotočivého momentu vrtule a udělal při tom zatáčku doleva. Tato zatáčka mne asi zachránila. Při rovném letu bych byl pravděpodobně sestřelen. Vzal jsem si hned směr zpět na*

⁹⁶ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 233-234.

⁹⁷ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu*. 3. část. s. 12.

pobřeží. Při zásahu jsem zavolal do mikrofonu: „Karle, jsem raněn!“ Zouhar mne ještě volal, ale dál jsem na jeho dotazy neodpovídal. Do mikrofonu jsem stále jen opakoval: „Vydrž, vydrž, vydrž...“⁹⁸

Tyto uvedené příklady operačních letů letců z východních Čech jsou ukázkou toho, že každý operační let představoval značné riziko. Nepřátelské letouny Luftwaffe, pozemní palba protiletadlových baterií, selhání vlastní techniky či lidský faktor, s tím vším museli stíhači i posádky bombardérů před každým startem počítat. Jen namátkou bych zmínil několik dalších příkladů, které dokládají, že nehody a s nimi spojená úmrtí, zranění či zajetí letců byly na denním pořádku.

Chrudimský rodák Jaroslav Slabý zahynul na palubě Wellingtonu následkem nešťastné srážky s balonovou baráží u Londýna. František Bulis a Josef Švec zase oba zemřeli spolu s dalšími 14 pasažéry při přeletu mezi Northholtem a Londýnem z důvodu poruchy letounu. Václav Procházka, opět rodák z Chrudimi, musel se svojí posádkou nouzově přistát na mělčině, neboť během operačního letu došlo k poruše motoru a jeho následnému vznícení. Tvrdé přistání všichni přežili, nicméně byli nedlouho poté zajati německou pobřežní hlídkou.

⁹⁸ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* s. 20.

6.3.Z dějin každodennosti nejen čs. letců ve Spojeném království

Jazyk a nová kultura

Nedlouho poté, co do Británie dorazila většina československých letců, tedy počínaje červnem 1940, začínalo jejich seznamování s novou zemí, která se stala na několik dalších let i jejich novým domovem. K tomu bylo samozřejmě již od prvních dnů nutné začít s učením nového jazyka, který se stal nezbytným nejen pro jejich další nasazení v rámci britských perutí, ale i pro osobní život.⁹⁹ Angličtina byla nejvíce využita u operačních i výcvikových letců, neboť britské letectvo využívalo radiofonie, přičemž bylo potřeba znát různé slovní zkratky a symboly. Jakákoliv chyba ve výslovnosti se zkreslením hlasu od přístroje mohla ve spojení znamenat nepochopení sdělení personálem na zemi.¹⁰⁰ K osvojení angličtiny využívali letci četných jazykových kurzů, které jim zajistilo letectvo.¹⁰¹ Týdeník *Čechoslovák* například inzeroval česko-anglické učebnice či podával informace o konání bezplatných kurzů anglického jazyka.¹⁰² Ve volném čase se letci také zabývali vlastní osvětovou činností, četbou českých knih, aby jejich vlastní jazyk nebyl zanedbán.¹⁰³

Nutno podotknout, že kromě jazyka bylo také důležité pochytit určité reálie, které jsou pro Spojené království typické. Mnoho Čechoslováků brzy pochopilo, že tento ostrovní stát sestával z několika území, která spolu mají v mnohém spory.¹⁰⁴

Na svou dovednost angličtiny v období jeho prvních Vánoc v Anglii v roce 1940 vzpomínal Ladislav Zadrobílek takto: „*Leteckou angličtinu, kterou jsem potřeboval při výkonu služby, jsem již ovládal. Normální konverzace mi však dělala stále ještě potíže.*“¹⁰⁵ U řady letců byla vzhledem k velice častému opakování a používání v praxi rychleji naučitelná zkratkovitá angličtina s leteckou terminologií než plynulá angličtina užívaná při konverzaci. Nutno však podotknout, že během několikaletého pobytu v zahraničí měli letci dostatek času na zdokonalení svých jazykových kompetencí.

⁹⁹ LIŠKUTÍN, Miroslav Antonín. *Letecká služba*. Cheb 1991. s. 29.

¹⁰⁰ ČEJKA, Eduard. *Zlomená křídla*. Praha 1991. s. 48.

¹⁰¹ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

¹⁰² *Čechoslovák*. Londýn: Šperková, 20.09.1940, 2(38).; *Čechoslovák*. Londýn: Šperková, 25.04.1941, 3(17).

¹⁰³ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

¹⁰⁴ LIŠKUTÍN, Miroslav Antonín. *Letecká služba*. s. 29.

¹⁰⁵ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* s. 80

Svátky

Přestože po celém světě zuřila krutá válka plná lidského utrpení a mnohé rodiny byly rozděleny nebo jejich příslušníci následkem války zemřeli, svátky představovaly způsob, jak alespoň na malou chvíli zapomenout na všechny každodenní strasti a obavy. Ne jinak tomu bylo i u československých letců sloužících v RAF. Ladislav Zadrobílek své první svátky v uniformě RAF strávil v pohotovosti se svým velitelem, přičemž oba vzpomínali na svátky, které před válkou slavili doma.¹⁰⁶ Tento motiv je u letců velice častým. I když se svátky u jednotlivých perutí či skupin v jisté formě slavily, všichni vzpomínali na válkou nedotčené Vánoce v kruhu blízkých. U 313. stíhací peruti obdrželi například čs. letci na Vánoce vlněný svetr, rukavice, pár ponožek a velkou vánočku.¹⁰⁷

Na slavení vánočních svátků v době probíhající války vzpomínal v krátkém článku František Fajtl: *„V prosinci 1940 jsem létal u 77. britské stíhací perutě. Seděli jsme na letišti Martlesham Heath v jihovýchodním Suffolku. Naše velká posádka se chystala oslavit vánoční svátky tradičním britským způsobem: Asi hodinu před slavnostním božihodovým obědem, k němuž se vždy předkládá upečený krocan, budou opět pozváni poddůstojníci do důstojnických jídelen na přípitek slabým vínem nebo likérem. Ve 12 hodin odejdou všichni společně do jídelen mužstva, kde musí důstojníci obsluhovat prosté vojíny. Příslušníci RAF bez hodností jsou v ten den velkými pány, neboť jim musí přinést oběd až pod nos třeba sám letecký maršál. Večer se všude pořádají hlučné „párty“ s tancem. Pod jmelím, které je zavěšeno na lustrech, nesmí žádná žena odmítnout muži polibek. Tohle všechno mě lákalo, abych letošní Vánoce vychutnal po anglicku. Avšak dva dopisy, které ležely na mém stolku, rozhodly jinak. Prvým jsem byl zván do rodiny pana dr. Zd. Procházky do Londýna. Ve druhém mě prosil můj nejlepší kamarád, poručík Zimr, radiotelegrafista od 311. čs. bombardovací perutě, abych určitě k Procházkům přijel, že i on tam bude. Požádal jsem velitele perutě o dovolenou. Ochotně mi ji podepsal, a ještě mi nabídl své auto, které mě odvezlo brzo zrána 24. prosince na nádraží do Ipswich. Krajina svou fádností ubíjela mou pozornost a zvědavost. Ušmudlaná šedivým zimním vlhkem vůbec nevypadala vánočně. Anglie v tuto dobu si prý velmi zřídka navléká sněhobílý plášť. Přestal jsem se dívat oknem, schoulil se do kouta měkkého, teplého kupíčka a zavřel oči... Copak asi dělají doma? Teď snídají bílou žitnou kávu s vánočkou. Ach, ty máminy vánočky. [...] Na Boží hod jsme navštívili jednu anglickou rodinu. Neměli stromeček. V Anglii neuctívají svatou noc tímto způsobem. Největším svátkem je tu tzv. „boxing day“. Je to den, který připadá na Štěpána.*

¹⁰⁶ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* s. 79

¹⁰⁷ KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali.* s. 156

Nazývá se podle toho, že se v tento den dávají dárky v krabicích (in boxes). Ale Štěpána už jsme zase prožívali v naší milé pohostinné české rodině, kterou jsme znali ještě z Francie. Zapomněli jsme úplně na válku Abych byl upřímný, nechtělo se mi do ní, vůbec, ani trochu. Nezbylo však, než se rozloučit a přijmout od hostitelů přání štěstí, které jsme tolik potřebovali“¹⁰⁸

Dobrovolníci a dobrovolnice

Válka s sebou přinášela na každém kroku smrt a utrpení. Mnozí čs. letci utrhli během svých operačních letů či při službě na letištích nejrůznější zranění. Kromě lékařů pomáhali zraněným a nemocným letcům i dobrovolníci a především dobrovolnice. Nosily jim nejrůznější balíčky s potravinami na přilepšenou, cigarety, či pro ně přichystaly program, při němž mohli letci přijít na jiné myšlenky a alespoň na okamžik zapomenout na bolest či hrůzné zážitky.

Dobrovolnice pomáhaly také při svátcích a snažily se letcům zpříjemnit strávený čas. O Velikonocích například pekly tradiční české mazance, kterými letcům přiblížily vůni domova.

„Vážená slečno,

Spolek československých žen ve Velké Británii Vám vyslovuje svoje upřímné díky za Vaši pomoc při zasilání velikonoční pomlázky našim raněným a nemocným letcům. Jak velikou radost způsobily mazanečky, které jste napekla, toho důkazem je jeden z dopisů od podarovaných, který Vám citujeme: „Právě na Velký pátek jsem obdržel Váš dárek a jeho obsah mi způsobil nesmírnou radost. Vždyť jsem v něm našel mimo spousty jiných dobrot i pravý velikonoční bochánek, který mi tolik připomenul Velikonoce doma. Hned se mi zdálo nemocniční prostředí mnohem veselejší a světlejší. Přijměte mé upřímné a srdečné díky.“

Československý letecký inspektorát poslal našemu Spolku letecký odznak jako výraz svých díky. Jistě, že právě Vy si ho nejvíce zasloužíte, a proto si dovoluujeme Vám tento odznak v příloze zaslat. Děkujeme Vám ještě jednou srdečně a doufáme, že můžeme s Vaší pomocí i napříště počítat.“¹⁰⁹

Tento dopis z dubna 1942 zasláný předsedkyní Spolku československých žen ve Velké Británii byl perfektním příkladem, že i v této hrůzné době fungovaly mezilidské vztahy, respekt

¹⁰⁸ *Hlas revoluce: Týdeník Československé obce legionářské*. Praha: Československá obec legionářská, 26.12.1970, 24(51–52), [6], p. [6]. ISSN 0231-8164. Dostupné také z:

<http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:2cc28922-8d87-11eb-9159-001b63bd97ba>

¹⁰⁹ NA, fond: Ministerstvo vnitra – Londýn, sign: 2-52/7/1/23, k. 222. Spolek čsl. žen ve Velké Británii. Pomocná akce pro čsl. raněné a nemocné letce v Anglii.

i uznání. Možná i díky tomu, jakým způsobem drželi lidé pohromadě a navzájem pomáhali druhým překonat tuto nelehkou dobu, bylo možné společného nepřítele porazit.

Další dopis zasláný jedné ze členek tohoto ženského spolku nám konkrétně ukazuje obsah jednotlivých balíčků zasílaných tímto spolkem raněným letcům.

„Do balíčku jest vložit po 10 sh na hotovosti. Vyhověly jsme a dnes, 14. října 1942 odpoledne paní Doeplerová odvezla do Windsoru 8 balíčků pro tyto letce: Jaroslav Cibulka, Jos. Koukal, Jos. Vojlupek, Fr. Trejtlar, Ant. Nožička, Odřej Špaček, Oldřich Šisler, J. Švitorka.

V každém balíčku bylo: 1 pytlík perníčků, 1 balíček perníků, 3 velké hrušky, 5 jablek, 4 čokoládové keksy (Kit Kat), tabulka čokolády, 100 cigaret Players, 2 cakes a 10sh v hotovosti. Z toho cakes, peníze, cigarety, ovoce, perníčky, uhradila kolonie – vyúčtování bude kolonii předloženo po uhrazení účtů – čokoládu a jiné drobnosti uhradil náš Spolek. Celkové vyúčtování předložím dodatečně.“

Všechny tyto balíčky pro těžce zraněné letce odeslal Spolek čs. žen v říjnu 1942 do ozdravovny rt. Borisi Hostýnkovi na adresu Čsl. ozdravovna, Castel Mead Convalescent Home, King's Road, Windsor. Lze si také všimnout, že mezi těmito obdarovanými letci je i již zmiňovaný Josef Koukal, který se léčil svými popáleninami.¹¹⁰

Členky Spolku čsl. žen ve Velké Británii nebyly jedinými ženami, které pomáhaly čs. letcům. Také příslušnice Women's Auxiliary Air Force (WAAF)¹¹¹, neboli Ženský sbor pomocných služeb letectva, pomáhaly čs. letcům už od počátku války, kdy Velká Británie musela potýkat s nálety Luftwaffe a s dopady raket V1 a V2. Pomáhaly zejména logisticky s následky náletů, které způsobily četné škody nejen na životech, ale i na infrastruktuře měst. Na utrpených ztrátách pomáhalo také civilní obyvatelstvo. Nelze opomenout fakt, že poprvé v historii bylo využito v tak velkém měřítku i žen. Ženy pracovaly v továrnách zbrojního průmyslu, pomáhaly s civilní obranou či přímo v uniformách armády. Zde působily jako řidičky automobilů, telefonistky. Je všeobecně známo, že první jmenovanou činnost vykonávala dokonce i nynější britská královna Alžběta II, která pracovala jako mechanička. Mezi

¹¹⁰ NA, fond: Ministerstvo vnitra – Londýn, sign: 2-52/7/1/23, k. 222. Spolek čsl. žen ve Velké Británii. Pomocná akce pro čsl. raněné a nemocné letce v Anglii.

¹¹⁰ Tamtéž.

¹¹¹ Podrobněji o čs. ženách ve službách WAAF viz PROCHÁZKA, Ivan. *A královskou korunu měly: stručný pohled na službu čs. žen v jednotkách britské armády za 2. světové války*. Praha: Vojenský historický ústav, 2016.; nebo viz STEGUROVÁ, Karolína. *I ženy chtěly bojovat! československé ženy v britských armádních pomocných sborech ATS a WAAF za druhé světové války*. Praha: Academia, 2021

WAAFkami, jak byly příslušnice toho sboru často označovány, působilo také několik Čechoslovaček.¹¹²

Kulturní akce a volný čas

Pro čs. emigranty a letce se také pořádaly hudební večery, při kterých se mohli zaposlouchat do české hudby či poezie. Svaz čs. legionářů v Londýně pořádal například vzpomínkový večer k uctění památky prezidenta T. G. Masaryka dne 14. září 1942. Při této příležitosti zazněly skladby Bedřicha Smetany a Josefa Suka, recitovaly se básně Vítězslava Nezvala a člen Státní rady pronesl proslov. Čechoslováci v londýnském exilu mohli nejen vzpomenout na Masaryka, ale také strávit večer pospolu a připomenout si okupovanou vlast.¹¹³

U jednotlivých perutí a v čs. leteckém depotu byly zakládány tělovýchovné jednoty Sokol, hudební kroužky, časopisy. Navíc byl v čs. depotu zajištěn přípravný kurz pro ty, kteří měli zájem o doplnění svého vzdělání. Mnoho čs. letců tak během války absolvovala díky pomoci školského odboru ministerstva vnitra maturitní zkoušky či dokončila vysokoškolská studia na britských univerzitách, aniž by omezili svoji službu u RAF.¹¹⁴

Péče o rodiny a pozůstalé

V Anglii bylo potřeba zařídit i péči o rodiny letců, pozůstalé po padlých letcích a s tím i související péči o jejich majetky a o hroby. Více než 450 příslušníků čs. letectva ve Velké Británii měla své rodiny v zahraničí. Většina těchto rodin vznikla po roce 1940, tzn. že se řada čs. letců oženila přímo ve Spojeném království. Stranou nezůstalo ani vypořádání se s rodinami padlých letců, které zůstaly v Protektorátě, neboť se počítalo i s péčí o ně. Britské Air Ministry, britské ministerstvo penzí a československé MNO spolu vyplácely ženám a vdovám vyživovací podpory odpovídající nákladům života ve Velké Británii. Zároveň vznikl i tzv. Štefánikův fond, na který se do března 1945 díky darům a příspěvkům vybralo 1 000 000 Kč.¹¹⁵

Péči čs. úřadů v Londýně potřebovala i rodina P/O Jaroslava Kudláčka, chrudimského rodáka. Ten se oženil s Angličankou Violet Guy, rodačkou z Wolverhamptonu, v dubnu 1941.

¹¹² VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. 1. díl*. Jihlava 1996. s. 133

¹¹³ NA, fond: Ministerstvo vnitra – Londýn, sign: 2-52/7/1/23, k. 222. Spolek čsl. žen ve Velké Británii. Pomocná akce pro čsl. raněné a nemocné letce v Anglii.

¹¹⁴ ABS, f. Z, sign.: Z-10-P-311-1, Československé letectvo v zahraničí, Přehled činnosti ze dne 26.3. 1945

¹¹⁵ Tamtéž.

Měli spolu dvě děti Baryho Jaroslava (1941) a Eldona Petera (1945).¹¹⁶ Naneštěstí Jaroslav Kudláček zemřel těsně před návratem do osvobozeného Československa. Jeho ovdovělé ženě Violet byl proto vyplácen tzv. základní existenční příspěvek a příspěvek na děti. Vdovský důchod jí vyplácela účtárna Čs. vojenské mise ve Velké Británii až do jejího odjezdu do Československa.¹¹⁷

6.4. Kázeňské problémy a spory

Českoslovenští letci, kteří působili v RAF, nebyli všichni příkladnými bojovníky za svobodu s ryzími morálními vlastnostmi. Mnozí působili ve vojenských uniformách zejména proto, že se jim zkrátka dané postavení hodilo. Nemuselo se hned jednat o zrádce typu Augustina Přeučila, který vstoupil do RAF jako konfident pražského gestapa a vydal Němcům stíhací letoun Hurricane.¹¹⁸ Dá se také mluvit o části letců, kteří se dostali do konfliktu se svými nadřízenými buď nedopatřením, nebo vlastním zaviněním. V této podkapitole bych chtěl rozebrat odvrácenou a méně popularizovanou stránku čs. armády v zahraničí.

Vojenská kancelář prezidenta republika dlouhodobě pozorovala situaci uvnitř leteckých skupin a pozorovala i některé osobnosti, které by mohly ohrozit fungování čs. letectva. Příkladem může být i tato zpráva: „*Poměry v čs. letectvu: Mezi piloty v poslední době vzniklo hnutí, které by mohlo mít, bude-li se dále šířit, náznak odepření poslušnosti. Příčiny tohoto hnutí jsou: zařazení pilotů a otázka důstojníků. Celková situace je horší, než jak se zdá navenek. Hnutí mezi letci dostává jednotné vedení, které je společně všem našim básím.*“¹¹⁹

V anonymním dopisu jednoho československého vojáka adresovaném prezidentu Edvardu Benešovi se zase uvádí několik zajímavých podnětů, které stojí za zmínku, neboť zaujaly i vojenskou kancelář prezidenta republiky, která vyžadovala prošetření jednotlivých bodů tohoto dopisu od MNO.

¹¹⁶ VÚA, sb. 24, sign: 24-13/81-181, Dotazník pro repatriační odbor Ministerstva sociální péče Londýn.

¹¹⁷ VÚA, sb. 24, sign: 24-13/81-181, Zaopatřovací dekret č. 15317

¹¹⁸ Více viz NĚMEČEK, Jan a Daniela NĚMEČKOVÁ. *Prototyp zrady: životní příběh Augustina Přeučila*. Praha: Epoque, 2015. Traumata války.

¹¹⁹ NA, fond: Ministerstvo vnitra – Londýn, sign: 2-90/7042, k. 313, Poměry v Čs. letectvu z čj. 188/40 voj. kanc. pres. rep.

„Pane presidente, je Vám známo, že

- 1) *V ministerstvu je zaměstnán jistý Ing. Mejzr, který ve Francii nenarukoval k armádě, protože si honem opatřil francouzské státní občanství, a do francouzské armády nenarukoval, protože byl úředníkem Národního výboru, že dnes tento zbabělec – pod ochranou mocného pána – je úředníkem čs. ministerstva? Doma by ho asi za tu šikovnost zavřeli.*
- 2) *Že v ministerstvech sedí řada mladších mužů, kteří by sloužit na vojně mohli, ale neslouží, protože mají protekci příbuzenskou nebo politickou? Co dělají Angličani v takových případech a co naše vedení?*
- 3) *Že nás tu trestají vězením a pokutami, co v republice nebyvalo. Je nás už celá řada – snad 100 – a každý se bojí si stěžovat, aby nebyl znovu potrestán. Peněz máme málo a pro každou hloupost je pokuta. Jdou ty peníze na odboj? Je možno v revoluční armádě si zavést libovolní tresty, jak velitelům napadne? Doma by asi naše soudy takového důstojníka zavřeli, tam by se nás zastali naši poslanci.*
- 4) *Že tu byl odsouzen do vězení na 14 dní desátník Friedmann, protože si vzal Angličanku? Byl vojákem už doma a je mu jistě přes 30 let. Doma se směl každý oženit, kdy chtěl, když měl vojnu za sebou. Zde asi soudy mají jiné rozkazy, když ho odsoudily.*
- 5) *Je Vám známo, že v našem rozhlase mluví lidé, kteří nejsou Češi – ale asi Mojžíšovi dragouni – jiní koktají, takže máme zlost, když to vůbec posloucháme.*
- 6) *Že v Čechoslováku nás redaktor zpracovává, abychom si zvykli na stát Sudeto-Česko-Slovensko. Na to jsme šli do ciziny a do armády? Ví ten člověk vůbec, co se u nás dělo v pohraničí v r. 1937 a 1938 a od té doby stále, a co zde tropí Němci i v Anglii se svým Jakschem i mezi našimi vojáky? “¹²⁰*

V závěru anonym varuje před rizikem pozvednutí zbraní a ozbrojenou revoltou radikálnějších osob. K ničemu nicméně nedošlo pravděpodobně ze strachu, že by byli později v Československu hnáni k zodpovědnosti za veškeré nezdary a příkoří, které se čs. vojáků v Anglii děly. Dále pak anonym uvádí, že nebýt strachu z ostudy pro celý čs. národ, rozpadla by se značná část armády v zahraničí.

„Dnes už jsme pomalu ztratili důvěru v nápravu ve vedení. O nadšení se snad nedá ani mluvit. Zdá se nám, že nás všichni zklamali. Vidíme korytářství horší než doma, protekci horší

¹²⁰ VHA, sb. 20, sign: 20-1-19 II. díl, s. 319–320.

než doma. Důstojníci – prý jich bylo hodně přes 100 – podali prý stížnosti na poměry v armádě. Asi 30 prý jich půjde před soud – těm ostatním prý se nestane nic: protekce – dvojitý loket prý se uplatnil. A soudit prý je budou za to, že si stěžovali. Na co si stěžovali, to prý se ani nevyšetřovalo. Je možno za těchto poměrů stížnost podat a se podepsat? Není.

Tak ani já se neodvažuji podepsat, protože nejsem jist, zda místo vyšetření udaných faktů nebude vyšetřování soustředěno na zjištění pisatele, aby byl potrestán, ale ne aby byla zjednána náprava. To prosím, uvádím na vysvětlení.“¹²¹

Ministerstvo národní obrany zaslalo vojenské kanceláři prezidenta republika v jedné části pravidelné zprávy odpověď na prozkoumané body tohoto anonymního dopisu. Například osobou Ing. Mejzra se již zabývalo. Několik měsíců před obdržení anonymního dopisu již byl totiž dotyčný Mejzr propuštěn a jeho věc byla prošetřována zvláštní komisí. Dále uváděné nenastoupení mladých mužů do činné vojenské služby již bylo také vyřešeno, a to jejich povoláním do vojenské služby. Udělované peněžité tresty a následné tresty vězení označilo MNO za nepřipustné, a upozornilo proto velitelství brigády, aby se již tato kumulace trestů neopakovala.

Dalším příkladem problémů uvnitř čs. letectva může být i následující spor. Několik letců, mezi nimiž byli i východočeští rodáci Karel Kovář a František Růžička, se dostalo do konfliktu s velitelem 311. bombardovací peruti pplk. Karlem Tomanem. V prosinci 1940 podali tito letci žádost o přeražení do stíhacího výcviku, neboť se v jejich tehdejší zařazení coby palubních střelců, navigátorů a radiotelegrafistů dostatečně nevyužívalo jejich pilotní zkušenosti.¹²²

Velitel Karel Toman reagoval na jejich písemné žádosti velice ostře, neboť tito letci požadovali v případě nezařazení do stíhacího výcviku propuštění z RAF a umožnění vstupu do letectva Svobodných Francouzů. Letce označil za zbabělce, kteří se bojí operačních letů a ve zprávě svým nadřízeným navrhoval tyto letce propustit z RAF. Navíc navrhoval vyvodit z jejich počínání důsledky, protože dle jeho názoru mohla tato kauza znamenat pošpinění čs. armády.¹²³

Tehdejší P/O Karel Kovář se proti ostrým slovům pplk. Karla Tomana ohradil v dopise zaslaném W/C Schejbalovi. Uvedl v něm, že vzhledem ke svým leteckým dovednostem získaným již z Československa by byl daleko prospěšnější coby stíhač, neboť by mohl být

¹²¹ VHA, sb. 20, sign: 20-1-19 II. díl, s. 319–320.

¹²² 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.

¹²³ Tamtéž.

zařazen do činné operační služby daleko dříve, než kdyby se musel cvičit jako radiotelegrafista. Dále také reagoval na nařčení, že se obává operačních letů. „*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 nezabavuje.*“¹²⁴

V lednu 1941 byli letci vyřazeni z 311. bombardovací perutě a přesunuti do zálohy u čs. brigády v Leamington Spa. K pochopení mezi letci, žádajícími o přerazení, a jejich velením nicméně nedošlo a celá věc vyústila trestním řízením u polního soudu.¹²⁵

20. ledna 1941 zaslali obvinění letci veliteli brigády gen. Miroslavovi dopis, který shledal přednosta 2. oddělení kpt. gšt. Vilém Sacher jako ukázkou jejich vysokého stavu morálky: „*Pane generále! Žádáme Vás důrazně, abyste učinil konec této komedie a nestane-li se tak do 14 hodin dnešního dne, činíme Vás zodpovědným za vše, co bude následovati, i za to, co se již stalo, a že budeme postupovati s naprostou bezohledností.*“¹²⁶

V září 1941 rozhodl prezident republiky udělit ppor. let. Karlu Kovářovi, Zdeňku Matuuškovi a Karlu Hančilovi povolení vstupu do armády Svobodných Francouzů na dobu trvání války.¹²⁷ Zda všichni tito letci vstoupili do služeb Francouzů není doposud zjištěno, nicméně v případě Karla Kováře se tak nestalo. Proč nevstoupil do armády Svobodných Francouzů není jasné. Podle jeho osobního záznamu v protokolu vyplněném pro účely vydání osvědčení účasti na národním boji za osvobození sám uvedl, že mu vstup povolen nebyl.¹²⁸

Mezi příslušníky čs. perutí nebyly neobvyklé také krádeže. Tři podporučíci byli obviněni z krádeže benzínu v anglické civilní autoopravně. Byli za to obžalováni a uznáni vinnými pro přečin krádeže a odsouzeni k trestu vězení po dobu 6 týdnů a ztrátě volebního práva. Iniciátor této krádeže byl navíc propuštěn z RAF. Kárný výbor čs. brigády odebral letcům také jejich hodnosti i z toho důvodu, že poškodili pověst celého čs. vojska.¹²⁹

Sdružení občanů Československé republiky pronásledovaných nebo poškozených neústavní Československou zahraniční vládou v Londýně sdružovalo řadu vojenských i nevojenských osob, kterým se během pobytu ve Velké Británii stalo nějaké příkoří, které kladli za vinu exilovému vedení. Členy tohoto sdružení byli i mnozí příslušníci RAF, kteří se například dostali do konfliktu s velením apod. Zajímavý je i případ plk. Lišky, který po okupaci

¹²⁴ 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.

¹²⁵ Tamtéž.

¹²⁶ VHA, sb. 24 13-56/199

¹²⁷ VHA, sb. 24 13-56/199

¹²⁸ VHA, f. 255, sign: 173323/75, Kovář Karel 22.12.1916

¹²⁹ NA, f. Ministerstvo vnitra – Londýn, sign: 2-90/10573

ČSR instruoval své podřízené k přechodům za hranice a nesouhlasil s předáním čs. letadel Němcům. Pro svůj otevřený nesouhlas s prezidentem Benešem a jeho politikou byl prohlášen za fašistu. I proto vstoupil do řad zmíněného sdružení, aby se tomuto nařčení bránil.¹³⁰

Tyto příklady o kázeňských problémech a sporech dokazují, že ne vždy bylo mužstvo a velení ve shodě, že ne každý letec RAF byl čestný a že ne každý souhlasil s politikou prezidenta Beneše. Tato problematika stojí do budoucna jistě za pozornost, neboť je stále mnoho dokumentů o různých sporech v rámci čs. letectva v období 2. světové války, které doposud nebyly prozkoumány.

6.5. Zajetí

Velitelství RAF si dobře uvědomovalo možné zajetí svých letců, proto se na tuto situaci dopředu připravoval. Příslušníci královského letectva tak byli znalí svých práv a povinností, které byly obsaženy v Ženevských konvencích. V případě zajetí tak mohl letec udat pouze své vojenské číslo, hodnost a jméno. Jakékoliv další informace poskytnuté nepříteli mohly po skončení války znamenat pro dotyčného riziko vojenského postihu. Cílem velení RAF bylo pomocí výcviku letců předejít případným zajetím. Ať už šlo o vybavení letců různými pomůckami, které jim měly pomoci vrátit se zpět na území Spojeného království, či o vydání pokynů, jak se chovat v případě sestřelení nad okupovanou Evropou. Mnozí čs. letci však přesto uvedli, že instrukce pro případ zajetí neobdrželi. Nutno však podotknout, že trvalo určitou dobu, než velení RAF získalo potřebné zkušenosti, například díky navrátilším se letcům ze zajetí. Z toho důvodu se tyto poznatky aplikovaly do výcviku letců až po roce 1941. O informování letců v tomto směru se postaral Inspektorát čs. letectva v Londýně.¹³¹

Velká část letců utrpěla během svého sestřelení různá zranění, která jim případný útěk značně komplikovala či dokonce neumožňovala. Třetina čs. letců, kteří se dostali do německého zajetí, se pokusila o útěk. Němci však měli připravený důmyslný bezpečnostní systém, který útky značně komplikoval.¹³²

První Čechoslováci ve službách RAF se dostali do zajetí již v roce 1940. Zvláště pro ně bylo případné zajetí více nebezpečné, protože nebyli Němci považováni za britské příslušníky

¹³⁰ NA, f. Ministerstvo vnitra – Londýn, sign: 2-52/86, k. 228, Přihlášky a prohlášení

¹³¹ KUDRNA, Ladislav. *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940-1945*. Praha: Naše vojsko, 2005. s. 335.

¹³² Tamtéž.

RAF, ale za občany Protektorátu Čechy a Morava. Na základě toho měli být podle § 91 říšského trestního zákoníku souzeni za velezradu. Teprve hrozba britské vlády, že bude s německými zajatci zacházeno obdobně, přiměla Němce ustoupit od případných soudů, jejichž rozsudek by znamenal pro československé letce smrt. Věznění si však vybralo svou daň na zdraví vězňených letců, nejen kvůli fyzickým útokům při výsleších, ale také kvůli stravovacím a ubytovacím podmínkám.¹³³

O zajatých letcích dostávalo MNO zprávy od mezinárodního Červeného kříže, který podával informace ze svých návštěv zajateckých táborů. V jedné ze zpráv se například uvádělo, že byli v táboře soustředováni především mladí důstojníci, avšak že se zde také mohli najít i důstojníci vyšší. Z návštěvy tábora Oflag VII B ze dne 10. listopadu 1943 bylo uvedeno, že se v táboře nacházel čs. letec, se kterým bylo zacházeno jako s letcem britským.¹³⁴

Státní ministr národní obrany v Londýně div. Gen. R. Viest¹³⁵ napsal v červenci 1942:

„Ke zprávě ze dne 1. července 42 týkající se Stockholmského telegramu z 28. 6. 1942, MNO žádá, aby min. zahr. věcí lask. zakročilo u Foreign Office, jakož i v USA a SSSR, na ochranu čs. letců, nalézajících se v něm. zajetí resp. čs. vojenských osob, jež by v budoucnu do zajetí se dostaly. Postup něm. vlády odporuje mezinárodnímu právu o nakládání s válečnými zajatci. Také jednostranná okupace Českoslov. republiky Německou řídí nedává jí právo, aby prohlásila příslušníky ČSR za své říšské příslušníky a nakládala s nimi jako zrádci.

Vláda čs. republiky uznaná spojenci vyhlásila, že ČSR je ve válečném stavu s Německem a jeho spojenci. Proto příslušníci čs. branné moci mají nárok, aby s nimi bylo nakládáno jako s válečnými zajatci.

Čs. voj. attaché v Londýně dostal příkaz, aby sám zakročil u War Office.“¹³⁶

¹³³ KUDRNA, Ladislav. *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940-1945*. Praha: Naše vojsko, 2005. s. 335.

¹³⁴ VHA, f. 37, sign: 37-156-6, Vojenské tábory v Anglii - Čs. letci v německých zajateckém táboře

¹³⁵ Rudolf Viest (1890–1945?) byl čs. legionářem. V předválečném Československu byl jediným generálem slovenské národnosti. V srpnu 1939 odešel do emigrace a zapojil se do budování čs. jednotek v zahraničí. Od října 1941 byl jmenován státním ministrem exilové vlády při MNO. V roce 1944 se stal zástupcem vládního delegáta pro osvobozené území ČSR a zapojil se jako velitel 1. armády i do Slovenského národního povstání, během něhož byl zajat. O jeho dalším osudu se dodnes spekuluje. Zemřel pravděpodobně v únoru 1945. Viz FIDLER, Jirí. *Encyklopedie branné moci*. s. 685.

¹³⁶ VHA, f. 37, sign: 37-156-6, Vojenské tábory v Anglii - Čs. letci v německých zajateckém táboře

7. Nacistická perzekuce rodin letců

Německé úřady si uvědomovaly, že českoslovenští uprchlíci sloužili v zahraničních armádách ve Velké Británii, SSSR či jinde ve světě. Proto se rozhodly proti těmto osobám zasáhnout a oslabit je v jejich dalších činnostech. K odvetným opatřením po vlně spojeneckých výsadek, které působily v Protektorátu mezi dubnem 1941 a dubnem 1942, se Němci uchýlili v září 1942. Reichssicherheitshauptamt v Berlíně a velitel Sicherheitspolizei a Sicherheitsdienst v Praze vydali rozkaz k zatčení jistých příslušníků a příbuzných uprchlých Čechů a bylo rozhodnuto o jejich umístění do internačního tábora, které mělo trvat až do rozhodnutí okupačních a říšských úřadů. Tato akce nazvaná „Aktion Emiganten“ – zkráceně akce „E“ byla realizujícím gestapem udržována jako přísně tajná. Akce byla provedena dne 17. září 1942. Zadržením těchto osob si nacisté slibovali znemožnění kontaktů či přímého napojení výsadekových skupin na domácí odboj, neboť dle nich mohli rodinní příslušníci výsadekovým skupinám nejvíce pomoci. K masivnímu zatýkání došlo současně v Čechách i na Moravě. Během několika dnů bylo zadrženo gestapem a jednotkami SS více téměř 2000 osob na území celého protektorátu.¹³⁷

V první fázi byly zadržení převezeni do okresních věznic, odkud následoval přesun do internačního tábora ve Svatobořicích u Kyjova¹³⁸. Ten byl zřízen v polovině září 1942. Formálně spadal pod protektorátní ministerstvo vnitra a generálního velitele protektorátní neuniformované policie, nicméně ve skutečnosti ho řídilo spíše gestapo, neboť o internování, propuštění či návštěvách rozhodovala jeho pražská nebo brněnská úřadovna.¹³⁹

Internovány byly především manželky, sourozenci, rodiče do 70 let věku a děti od 17 let, a to nejen z rodin čs. vojáků, ale také politických emigrantů, kteří utekli z vlasti či žili v ilegality. Zatčení se vyhnuli pouze osoby nemocné, připoutané na lůžko, těhotné ženy, ti, kteří se stali německými občany, invalidé či totálně nasazení v Německé říši a pracující ve zbrojním průmyslu.¹⁴⁰

Ušetřena zatčení byla také Marie Věrtelářová, sestra P/O Karla Kováře, neboť se tou dobou starala o teprve ročního syna. Internaci ve Svatobořicích však neušla jejich matka Barbora Kovářová. Ta byla zatčena hned v prvních dnech akce „E“ a setrvala v táboře až do

¹³⁷ KUX, Jan. *Internační tábor Svatobořice*. Svatobořice-Mistřín: Obecní úřad, 1995. s. 34–36.

¹³⁸ O tomto táboře také viz HAVEL, Josef. *Poupata ožehlá nenávisí*. Ústí nad Orlicí 2000

¹³⁹ Tamtéž.

¹⁴⁰ TIŠLIAR, Pavol, Monika MAŽÁROVÁ a Lucie JAGOŠOVÁ. *Baráky u Svatobořic: pohled do dějin 1914-1950: putovní výstava z pohledu teorie a praxe*. Brno: Masarykova univerzita, 2019. s. 26.

května 1945.¹⁴¹ Spolu s ní byli mimo jiné ve Svatobořicích uvězněni také sestry, matka a otec Ladislava Zadrobílka či otec a bratr Josefa Koukala.¹⁴²

„Do pardubické věznice ji doprovodili kroušní protektorátní četníci. V pardubické věznici byla několik dní. Pak musili jít přes celé město na nádraží. Nikdo nevěděl, kam jedou, jeli přes Českou Třebovou. Až později se dozvěděla, že jedou do Svatobořic.“¹⁴³

Prostřednictvím právě Barbory Kovářové a jejich dopisů a pohlednic, které zaslala své rodině, si lze situaci, jenž v průběhu jejího věznění ve Svatobořicích panovala, názorně představit. *„Drazí, posílám balíček, tak mně hned Maruško napiš, jak došel, zdali to bylo dobře. Vzpomínám na Vás všechny. Děti jsou šťastny, že mají tatínka doma, že? Já jsem zdravá, jen už chybí domov. Stáňa¹⁴⁴ už přijede? Až přijede, pozdravuj ho ode mne, že na něj vzpomínám a myslím, aby už nemusel. Dopis jsem dostala, to mě vždy potěší. Teď jsme neměli poštu listovní dvanáct dní. Jinak u Vás nic nového?“¹⁴⁵*

Ve svých dopisech z internačního tábora Barbora Kovářová nejvíce vzpomíná na rodinu a na svá vnoučata. Veškerá odeslaná pošta procházela kontrolou, při které byly veškeré zmínky o poměrech v táboře cenzurovány. Byly však i případy, kdy se podařilo odeslat zprávu domů, aniž by se dostal do rukou personálu tábora. *„Dávali to řemeslníkům, když chodili kolem plotu. Třeba na Velikonoce chodili schválně procesí kolem plotu a házeli jim třeba vejce nebo chleba. Některý pohledy chodili neofrankovaný, dávali to řemeslníkům z Kyjeva.“¹⁴⁶*

Takový dopis, který vyjadřuje osobní pocity internované či například informaci o nedostatku chleba v táboře i touhu dostat se domů, se dostal k rodině právě díky zmiňovaným řemeslníkům. *„Milé děti! Zase jednou mohu Vám poslat pár řádků. Ovšem piši to na krabici, proto to také podle toho vypadá. Dopis i balíček jsem obdržela v pořádku. Přišlo mě právě vhod, neboť zase nedostáváme už druhý den chleba. Jinak je vše stejné. Propustky žádné, tedy nejde nikdo domů. Je zvláštní klid, jako před bouří. Copak u Vás nového? Jak to vypadá se zásobováním, myslím asi dost bídně, že jo? Podle toho, jak to vypadá zde, to valně nebude. Copak děti, to si vzpomínám, že jsou asi stále venku a opálené. Jeníček už je zdravý? Zde je také*

¹⁴¹ Barbora Kovář: Databáze vězňů Internačního tábora Svatobořice 1942–1945. *Památník Terezín* [Online]. [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: <https://www.pamatnik-terezin.cz/vezen/sv-kovar-barbora>

¹⁴² Viz Databáze vězňů Internačního tábora Svatobořice 1942–1945. *Památník Terezín* [Online]. [cit. 2022-04-10]. Dostupné z: <https://www.pamatnik-terezin.cz/vezen/svatiborice>

¹⁴³ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 2. 10. 2021.

¹⁴⁴ Nejmladší potomek Barbory Kovářové syn Stanislav, byl v srpnu 1942 totálně nasazen v Německu.

¹⁴⁵ Soukromý archiv Jana Věrteláře, Pohlednice Barbory Kovářové zaslana rodině ze Svatobořic

¹⁴⁶ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 2. 10. 2021.

hezky, ale počasí střídavé, slunko a zas prší, také byla bouřka. Jen aby už byl konec a šli jsme domů.“¹⁴⁷

V táboře se během poměrně krátkého období, kdy fungoval jako internační, tedy v letech 1942–1945, vystřídalo dle vzpomínek J. J. Filipiho 2 683 osob, z nichž většina vězňených byly ženy.

Na svatobořický tábor byly kladeny následující nároky: soustředit, izolovat a zadržovat konkrétní osoby, což tento tábor ze své podstaty odlišovalo například od pracovních či vyhlazovacích táborů.¹⁴⁸

Prvním velitelem tábora byl npor. německého četnictva Franz Kaiser¹⁴⁹, který se vyznačoval značnou krutostí. Díky svému neustálému řevu, který připomínal štěkot psa, si mezi vězňenými vysloužil přezdívku Punťa. Nejvíce svoji nadřazenost dokazoval před internovanými ženami, například kontrolami ubikací v době, kdy se ženy myly. Jeho oblíbeným trestem byla také hladovka. Chybějící prostory pro samovazbu nahradil velitel Kaiser márnicí, kde nechával „provinilce“ mezi mrtvolami.¹⁵⁰ Své zážitky s tímto sadistickým velitelem měla i Barbora Kovářová: „*Chodila už špatně, byla trochu silnější, a těžce chodila. Punťa na ni řval – Schnell, Schnell, a pak jí skopnul z mostního přechodu, který byl mezi mužskou a ženskou částí tábora. Na pravé noze si zlomila kotník.*“¹⁵¹

I když se nejednalo o pracovní tábor, internovaní měli určité pracovní povinnosti. Muži byli zaměstnáni řemeslnými pracemi, stavbou nových baráků v táboře, čištěním záchodů či pasením hus. Ženy pracovaly v táborové kuchyni, uklízely kanceláře a ubikace četníků či pracovaly jako švadleny a pradelny nejen pro potřeby internovaných.¹⁵²

Volný čas trávili internovaní také výrobou drobných předmětů. Ženy se věnovaly šití, pletení či výrobě hraček pro děti v táboře. Muži vyřezávali ze dřeva i hovězích kostí drobné upomínkové předměty s nápisy (např. „Svatobořice“) či skládaly verše, texty písní. Ke zlepšení do té doby dosti tvrdých podmínek panujících v táboře přispěla především změna jeho velitele

¹⁴⁷ Dopis Barbory Kovářové z internačního tábora Svatobořice

¹⁴⁸ TIŠLIAR, Pavol, Monika MAŽÁROVÁ a Lucie JAGOŠOVÁ. *Baráky u Svatobořic: pohled do dějin 1914-1950: putovní výstava z pohledu teorie a praxe*. Brno: Masarykova univerzita, 2019. s. 27.

¹⁴⁹ Původním jménem Císař. Narodil se nedaleko Uherského Brodu. Jeho tchánem byl významný člen brněnského gestapa.

¹⁵⁰ KUX, Jan. *Internační tábor Svatobořice*. Svatobořice-Mistřín: Obecní úřad, 1995. s. 40–41.

¹⁵¹ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 2. 10. 2021.

¹⁵² KUX, Jan. *Internační tábor Svatobořice*. s. 46.

v prosinci 1943. Jan Schuster, coby nový velitel, byl do jisté míry humánnější a mírnější, o čemž svědčí i jeho zájem o potřeby dětí v táboře.¹⁵³

Pomocť internovaným osobám se snažili lidé z obce, tábora i blízkého okolí. Šlo především o předávání dopisů, poskytování potravin či ošacení. Do pomoci obyvatelům tábora se zapojovali i místní četníci, kteří však byli později následkem udání zatčeni a mučeni v Brně. Internační tábor ve Svatobořicích de facto ukončil svoji činnost již 16. dubna 1945, neboť ho opustil personál. O dva dny později byl tábor obsazen frontovými jednotkami Wehrmachtu a osvobozen Rudou armádou 19. dubna 1945.¹⁵⁴

Stejně jako mnozí se i Barbora Kovářová potýkala následkem internace ve Svatobořicích s velkými zdravotními problémy. *„Vrátila se zmrzačená na duchu i na těle. Kulhala a bez pomoci obou dcer (Věry i Marie), tak by bez nich nebyla. Faktem je, že strýc měl veliké výčitky, že kvůli němu trpěla v lágru. Ona mu to však nikdy nic nevyčítala. Trávivala u nás v Koruně několik týdnů v létě, měla tady také sestru Jülii Čermákovou.*¹⁵⁵

¹⁵³ TIŠLIAR, Pavol, Monika MAŽÁROVÁ a Lucie JAGOŠOVÁ. *Baráky u Svatobořic: pohled do dějin 1914-1950: putovní výstava z pohledu teorie a praxe*. Brno: Masarykova univerzita, 2019. s. 29.

¹⁵⁴ TIŠLIAR, Pavol. *Baráky u Svatobořic*. s. 29.

¹⁵⁵ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 2. 10. 2021.

8. Repatriace a návrat do vlasti

Poslední ze všech čs. jednotek v zahraničí se do již osvobozeného Československa vrátili letci, kteří sloužili v RAF. Jako první se na odlet připravili příslušníci čs. stíhacího wingu, kteří se shromáždili na konci července 1945 na letišti v Manstonu. Odtud po slavnostní přehlídce a se vzpomínkou na druhy, jež se již do vlasti nevrátí, odstartovali na křídlech 54 Spitfirů. Další skupina 12 stíhačů přilétla do Prahy 24. srpna, následována posledními čtyřmi Spitfiry o dva týdny později.

Příslušníci bombardovací perutě měli na starost přepravu politických činitelů pozemního i leteckého personálu, čs. občanů, ale i materiálu. Oficiálně byli letci z 311. přivítáni v ČSR až 21. srpna. Toho dne proběhla v Praze i slavnostní přehlídka čs. letců, kteří sloužili na západě. Slavnostem přihlížel prezident Beneš, ministr národní obrany Ludvík Svoboda a za RAF i maršál letectva sir S. Douglas. Prezident Beneš zde pronesl na účet čs. letců památnou větu: *„Byli jste první naše bojová jednotka, která v této válce se zbraní v ruce podporovala náš národní boj. Po pádu Francie jste byli dlouhou dobu naše jediná bojová jednotka, která nesla v boji s nepřítelem na svých křídlech odznak naší státní suverenity – československou vlajku.“*¹⁵⁶

V deníku *Za svobodné Československo*, který vycházel v letech 1945 a 1946, se dne 12. června 1945 uvádí v souvislosti s repatriací osob do Československa i krátká připomínka čs. letců v RAF: *„Ještě jeden důležitý úkol repatriacní máme před sebou. Týká se našich statečných a obětavých letců v Anglii, kteří nedočkavě očekávají povolení k návratu do vlasti. Naše vláda požádala britské úřady o urychlení jejich návratu a doufá, že tato žádost bude co nejdříve příznivě vyřízena a v duchu našeho dobrého osvědčeného přátelství s Velkou Británií.“*¹⁵⁷

Velitel čs. vojenské mise ve Velké Británii, generál Stanislav Bosý, uvedl ve svém hlášení pro náčelníka hlavního štábu generálu Bočkovi 30. května 1945:

„Na telegram z 30. května hlásím:

1) Odlet důstojníků z Anglie:

¹⁵⁶ ČEJKA, Eduard. *Československý odboj na Západě (1939-1945)*. Praha: Mladá fronta, 1997. Archiv (Mladá fronta). s. 520.

¹⁵⁷ *Za svobodné Československo: deník 1. československého sboru v SSSR*. S. l.: Oddělení osvěty a propagandy, 12.7.1945, 2(173), *, p. 2. Dostupné také z:

<http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:10d415b4-9b0f-11e9-9d6f-005056b73ae5>

Jsou neustálé těžkosti, ježto Britové žádají, aby SHAEF dostal přímo od Rusů vyrozumění, že nemají námitek proti přistání britských letadel. Dal jsem jim písemné prohlášení, že ruský velitel v Praze gen. plk. GORDOV sdělil našemu styčnému důstojníku plk. KOKRDOVI, že námitek není. Náš transportní kommand jsem vyrozuměl, že je třeba, aby posádky letounů byly československé. Navštívil jsem ruského adm. PRYKINA, zastupujícího gen. por. VASILEVA a přednostu evropské sekce, sovětského velvyslanectví KUZNĚCOVA, které jsem požádal, aby vyžádali svolení, které chce SHAEF. – Věc hlásili svým nadřízeným, odpověď jsem dosud nedostal. Doporučuji, jak jsem ústně již hlásil, aby příslušný velitel Rudé armády vyrozuměl amerického důstojníka na protější straně, že námitek není. Tento americký důstojník by to pak hlásil SHAEF.

Dnes v 5 hod. budu přijat britským velvyslancem NICHOLSEM, přičemž ho požádám, aby zakročil na Foreign Office, by nařídilo W.O., aby odsun našich důstojníků byl uspíšen. Poukazuji na to, že SHAEF dal již 4 letouny, které přistály s naším materiálem v Plzni a MSP letadla asi pro 100 lékařů, kteří odletí zítra 31. V. v 5 hod. ráno. Mezi důstojníky působí nepříznivým dojmem, že jejich odlet je zdržován. Domnívám se, že Britové používají nás, aby se vynutili všechny požadavky od Sovětů, které si položily, a tak my tím trpíme.

Žádal jsem letadla do Plzně, aby se odlet nezdržoval. Doufám, že se nyní podaří věc uspíšit. Plk. CARLISIE z W.O., který není naším přítelem, nýbrž naopak, půjde z vojenské služby zpět do banky. Na jeho místo přijde plk. PAGE, který se vrátil ze zajetí. Tím se naše situace zlepší.

- 2) Odlet plk. KALLY není stanoven. Soukromě požádal amerického leteckého attache, aby ho za své návštěvy do Prahy vzal s sebou. Odpověď dosud nedostal.*
- 3) Kpt. BALLA odletí prvním možným letadlem 31. V. v 5 hod. s výpravou lékařů a bere s sebou kurýrní poštu.*
- 4) Řády Bílého Lva mají být hotovy podle posledního příslibu do konce června. Sdělte, na kterých stupních máte přední zájem, podle toho by se dodávka snad uspíšila, tj. že by napřed vyrobili to, co potřebujete.*
- 5) Po návratu z Prahy jsem sdělil vojákům v Londýně a u N. T. své dojmy. – Tím se nálada značně uklidnila, a udělal jsem tak přítěž různým nezodpovědným pověstem, které zde kolovaly. V pátek sdělím totéž u výcvikového střediska poblíže Cambridge.*

Po dohodě s velvyslanectvím, Dr. CÍSAŘEM, v pondělí 4. června t. r. zodpovím dotazy anglickým žurnalistům. Na to promluví k civilním sobám čs. a britským v našem Institutu. Oběmu bude přítomen Dr. CÍSAŘ. Byl jsem o to požádán, právě aby byly vyvráceny různé dohady a nehoráznosti, které dává do veřejnosti skupina gen. PRCHALY a jim podobní.

6) *O repatriačních orgánech posílám zvláštní hlášení podle ej. 2681/dův.1.odděl.*¹⁵⁸

Repatriace se týkala velkého počtu Čechoslováků. Mezi nimi byl i již zmíněný Jaroslav Kudláček s rodinou. Na repatriačním odboru Ministerstva sociální péče vyplnili manželé Kudláčkovi v srpnu 1945 dotazník s vyplněnou žádostí o repatriaci do ČSR. Tou dobou dva měsíce před porodem druhého syna žádala Violet Kudláčková, aby byl termín repatriace určen s ohledem na její pokročilý stav těhotenství. Jaroslav Kudláček žádal, aby mohl být do ČSR repatriován dříve, a mohl tak náležitě připravit ubytování pro svou rodinu po jejich příjezdu¹⁵⁹. Vzhledem k úmrtí Jaroslav Kudláčka byla jeho žena a děti repatriováni do ČSR lodním transportem dne 29. 11 1945.¹⁶⁰

¹⁵⁸ VHA, sb. 20, sign: 20–15–2 – I. díl (97).

¹⁵⁹ VÚA, sb. 24, sign: 24-13/81-181.

¹⁶⁰ Tamtéž.

9. Československo v poválečné době

Evropa po druhé světové válce byla značně mocensky a politicky proměněná. Znovuobnovené Československo bylo těmito změnami velmi ovlivněno, zejména co se týče jeho vnitropolitického vývoje. Německo, coby silná evropská velmoc, prakticky po válce neexistovalo. Také další dřívější velmoci, které určovaly v Evropě kurz, byly nyní oslabeny. Francie a Velká Británie, které ještě před válkou byly dominantními mocnostmi, byly oslabeny takovým způsobem, že již nebyly schopné pokračovat ve svých dřívějších rolích v evropské politice. Jejich nástupcem se staly Spojené státy americké, neboť měly silnou a válkou nezasaženou ekonomiku a schopnost postavit se expanzi sovětského vlivu a ideologie. Sovětský svaz nabyl po válce značného sebevědomí. Jeho představitelé nabili přesvědčení, že SSSR by se mohl stát druhou světovou velmocí a vzhledem k sovětské vojenské síle, která byla po válce tou největší na území Evropy, i jedinou velmocí na starém kontinentu. Kromě vojenské síly nelze opomenout i fakt, že se poválečné období neslo v řadě zemí v revolučním duchu, což posílilo především komunistické strany. Ty se dostaly do vlád ve čtrnácti evropských zemích. I představitelé československé komunistické organizace získali za války v Moskvě přesvědčení, že Evropa bude levicově-socialistická. Václav Kopecký, tehdejší ministr informací a zapálený stalinista, již v září 1945 hovořil o nezadržitelném levicovém vývoji v Evropě, který byl patrný i ve Francii a Itálii.¹⁶¹

Sovětský svaz využil příležitosti, kterou mu umožnilo mocenské vakuum, a posílil tak svou pozici v Evropě. Moskva trvala na rovnocenném jednání se západními mocnostmi, což bylo také podmínkou pro případné politické kompromisy. Zásadní vliv na mocenskou pozici SSSR a jeho sféru vlivu měl podíl Rudé armády na osvobození daných území. Československo nicméně nejen, že bylo osvobozeno Sovětským svazem, ale dokonce s ním také dobrovolně uzavřelo spojenectví, protože stále i po porážce Německa panovala obava z jeho případné opětovné agrese vůči Československu. V době, kdy se dříve mocné koloniální říše, jakými Francie a Velká Británie bezesporu byly, rozpadají, buduje SSSR v Evropě své vlastní impérium.¹⁶²

Počátkem roku 1945 se postupně dovršovalo mnohaleté úsilí o obnovu Československé republiky, o kterou musela řada krajanů svést boje nejen proti nepříteli v zahraničí, ale také na okupovaném území. Během války se vytvořená exilová vláda v čele s prezidentem

¹⁶¹ KAPLAN, Karel. *Nekrvavá revoluce*. Praha: Mladá fronta, 1993. Archiv (Mladá fronta). s. 12–13.

¹⁶² Tamtéž.

Edvardem Benešem dočkala uznání os všech spojeneckých mocností. Mnichovskou dohodu, která odstartovala pozdější rozbití Československé republiky, se podařilo ze strany tří signatářů zrušit. Pro obnovu předmnichovských hranic se však i díky úsilí zahraničního odboje nakonec podařilo získat vítězné Spojence. Hubert Ripka, tehdejší ministr zahraničních věcí exilové vlády, prohlásil: „*Dosažené výsledky předčily všechny naše naděje.*“ Myslel tím především obnovení hranic státu do podoby před Mnichovskou dohodou, odsun sudetských Němců, což mělo zajistit větší bezpečnost a národnostní jednotu státu, ale také úzké a přátelské vztahy se západními státy a Sovětským svazem.¹⁶³

9.1. Čs. letectvo po druhé světové válce

Československé letectvo bylo po druhé světové válce pomyslně rozděleno. Letecké pluky totiž tvořili jednak piloti, kteří sloužili ve Velké Británii v RAF, ale také piloti, kteří létali za druhé světové války v SSSR v rámci 1. smíšené letecké divize 1. čs. armádního sboru. Vliv na poměry v poválečném letectvu měla také ideologie a souznění s myšlenkou výstavby lidově demokratické republiky. S tou pochopitelně nemohli souhlasit hlavně letci, kteří prošli královským letectvem. Oproti tomu letci z východní fronty byli dlouhodobě pod daleko větším vlivem komunistické ideologie, a proto se jí většinově spíše podvolili. Bývalí příslušníci RAF, kteří byli po válce začleněni do čs. letectva, byli většinou soustřeďováni na letištích v Plzni, Českých Budějovicích a Kbelích, na kterých létali především s britskými stroji Spitfire. Na Slovensku oproti tomu působili letci z drtivé většiny slovenské národnosti přiřazení z 1. smíšené letecké divize. Na Moravě byly stavy v rovnováze. Dá se tedy říct, že československé letectvo bylo po druhé světové válce pomyslně rozděleno na „východ“ a „západ“ podle válečného působení letců.¹⁶⁴

Letci, působící za války v zahraničí, tvořili tu nejhodnotnější část příslušníků československého letectva díky svým válečným zkušenostem. Především se jednalo o bývalé letce RAF, přičemž k nim patřili i ti, kteří později přešli na východní frontu a byli zařazeni k 1. čs. smíšené letecké divizi. Na počátku srpna 1945 se ve Velké Británii nacházelo 1 633 příslušníků čs. letectva, z nichž se do domoviny vrátilo 1 359 osob. Ostatní o návrat

¹⁶³ NĚMEČEK Jan, *Edvard Beneš a osvobození Československa*, in: *Šedesát let od konce druhé světové války: sborník textů*. Praha: CEP – Centrum pro ekonomiku a politiku, 2005. Ekonomika, právo, politika. s.80-81.

¹⁶⁴ SOCHOR, Ladislav. *Vzhůru do oblak: československé letectvo v letech 1948-1989*. Praha: Erika, 2000. s. 7.

do osvobozeného Československa neměli zájem, ať už z toho důvodu, že původně nastoupili do čs. zahraniční armády přímo z ciziny, či již neměli zájem o návrat domů, nebo třeba z důvodu sňatku apod.¹⁶⁵

Po únoru 1948 nastala pro demokraticky smýšlející letce situace, která je v mnoha případech donutila k emigraci. Někteří z letců k tomuto účelu využili letouny československého letectva, kdy se například nevrátili se svými stroji ze zahraničních letů. Za zmínku také stojí téměř 30 osob, které i po skončení války vstoupily opětovně do RAF.¹⁶⁶

Po poválečné obnově čs. letectva bylo 40 % stavu velitelského sboru tvořeno z řad čs. zahraničního letectva ve Velké Británii. Ještě v roce 1947 tvořili zahraniční letci důstojnický sbor téměř z jedné třetiny. Z hlediska odborných kvalit a morálky se jednalo o nejzkušenější část letectva, díky nimž bylo možné navázat na četné tradice předválečného letectva. Jejich přínos k porážce nacistického letectva a podíl na obnově suverenity československého státu byl po válce vysoce ceněn a oslavován. Není bez zajímavosti, že tehdejší ministr národní obrany brigádní generál Ludvík Svoboda pronesl při slavnostním vítání čs. leteckých jednotek ze Západu na Ruzyni dne 15. 8. 1945 tato slova: *„Vaše veliká zásluha spočívá v tom, že jste nejstarší a nejslavnější naší zahraniční bojovou jednotkou. Více než plných 5 let jste aktivně bojovali ve vzduchu proti nepříteli. Zasloužili jste se velkou měrou o osvobození národa... Důvěru, kterou ve Vás čs. lid skládal, jste nezklamali. Proslavili jste jméno čs. letce, jméno čs. vojáka po celém světě... Československý lid Vám Vaší práci a oběti nikdy nezapomene. Zasloužili jste se v pravém slova smyslu o naši novou, svobodnou a nezávislou republiku československou...“*¹⁶⁷ To, jak bylo jen pár let poté na jejich zásluhy zapomenuto a jak s nimi „československý lid“ nakládal, bude mimo jiné uvedeno v následující kapitole.

¹⁶⁵ IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2005. s. 97.

¹⁶⁶ Tamtéž.

¹⁶⁷ IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2005. s. 98.

10. Únor 1948 a jeho dopady nejen na čs. armádu

Události, jež se odehrály v únoru 1948, definitivně ukončily relativně demokratický vývoj Československé republiky a představovaly počátek několik desetiletí trvajících režimu. Komunistická strana a její politický systém se po 25. únoru 1948 značně opíraly o ozbrojené složky, mezi nimiž měla čs. armáda významné postavení. Armáda však byla na jedné straně cílem komunistických represí, ale také na straně druhé jejich poslušným vykonavatelem.¹⁶⁸

„*Služba v lidové armádě – nejvyšší ctí občana československé republiky*“ hlásá nadpis uvedený v malé brožůře z roku 1952 *Československá armáda – pět pracujících lidu*¹⁶⁹. S tímto heslem by se mnoho občanů poúnorové republiky neztotožnilo, a už vůbec ne mnoho bývalých příslušníků, ať už prvorepublikové či poválečné armády. Poté, co komunistická strana upevnila svoji moc a ideově působila na všechny oblasti, bylo i působení v armádě ideově ovlivňováno. „*Československá lidově demokratická armáda budována podle vzoru Sovětské armády je především armádou osvobozených dělníků a rolníků, armádou vítězné revoluce, armádou nového socialistického státu.*“¹⁷⁰ Několik dalších stránek této dobové publikace například hovoří v několika bodech o tom, že československá armáda je především „*vysoce politicky uvědomělou*“, „*armádou bratrství mezi národy, armádou osvobozených národů naší země*“ a „*armádou vychovávanou v duchu internacionalismu, v duchu přátelství a úcty k pracujícím celého světa.*“¹⁷¹

V lednu 1945 došlo k zásadním změnám v činnosti zpravodajské služby u 1. čs. armádního sboru v SSSR. Velitel sboru gen. Ludvík Svoboda vydal 7. ledna 1945 rozkaz, který předznamenal vznik Obranného zpravodajství jako samostatné složky. Šéfem Oddělení obranného zpravodajství, tzn. přednostou OBZ, se stal npor. v záloze B. Reicin. Ve funkci jeho zástupce pak působil por. JUDr. Karel Vaš. O jmenování Bedřicha Reicina¹⁷² přednostou Obranného zpravodajství bylo rozhodnuto sovětským vedením po konzultaci s Klementem Gottwaldem a vedoucími představiteli KSČ v Moskvě. Zřízení OBZ se stalo důležitým

¹⁶⁸ POLNAR, Stanislav. Zběhnutí do ciziny příslušníků československé armády a jeho vyšetřování v letech 1948–1989, Právněhistorické studie, 46, 2017, č. 1, s. 110.

¹⁶⁹ *Československá armáda, pět pracujících lidu*. Praha: Naše vojsko, 1952, s. 14.

¹⁷⁰ Tamtéž.

¹⁷¹ *Československá armáda, pět pracujících lidu*. Praha: Naše vojsko, 1952, s. 14.

¹⁷² Bedřich Reicin (1911-1952), byl stranický funkcionář, politik a důstojník pěchoty čs. exilové branné moci. Zastával funkci přednosti odd. Obranného zpravodajství a byl také náměstkem ministra národní obrany. V únoru 1951 byl zatčen a odsouzen k trestu smrti. Podrobněji viz HANZLÍK, František. *Bez milosti a slitování: B. Reicin – fanatik rudého teroru*. Praha: Ostrov, 2011.

mezníkem pro Sověty během jejich snah o posílení vlivu na vývoj v armádě i ve společnosti v osvobozeném Československu.¹⁷³

Jedním z hlavních úkolů Košického vládního programu, na kterém se shodli jak komunisté, tak i západní exil, byl požadavek na „očistění“ československé armády od kolaborantů či odpůrců demokracie a jiných protilidových živelů. Interpretace tohoto bodu však byla v některých kruzích značně rozdílná. Už před vydáním Košického vládního programu vypracoval Ludvík Svoboda a Klement Gottwald dohodu o odstranění tehdejšího „reakčního a antisovětského vedení čs. armády...“¹⁷⁴

10.1. Čistky v čs. armádě

Po událostech v únoru 1948 byly plány komunistů realizovány a pro řadu příslušníků armády nastaly tvrdé časy. Započalo období čistek, přičemž zahraniční vojáci, a zejména pak letci, byli postupně z československé armády propouštěni a v mnoha případech i uvězněni. Tato „čistka“ nejen důstojnického sboru probíhala až do roku 1950. U tehdejšího majora III. leteckého sboru v Brně Ladislava Zadrobílka a jeho kolegů proběhla čistka následovně: „*Naše skupina byla povolána na rozkaz MNO do Prahy, kde jsme obdrželi vyznamenání o propuštění z armády podepsané generálem Reicinem.*“¹⁷⁵

Bedřich Reicin se zasadil o okamžité propuštění 25 generálů již 25. února 1948. Důvodem propuštění nebylo porušení zákonů, vojenských předpisů apod., ale šlo výhradně o jejich politické postoje a názory. Generál Sergej Ingr byl například propuštěn s odůvodněním: „*prokázaná nedůvěra v SSSR*“, generál Heliodor Píka za „*nesouhlas s lidově demokratickým zřízením a záporný postoj ke komunismu a socialismu*“. Generál Josef Bártík byl propuštěn za to, že „*vyvíjel činnost namířenou proti SSSR, udržoval styky s rozkolníky v Národní frontě*“.¹⁷⁶ Spolu s důstojníky jiných zbraní bylo v březnu roku 1948 odesláno na dovolenou také 63 většinou vysoce postavených důstojníků a bývalých příslušníků RAF. Mezi ně patřil například Karel Janoušek, Alexander Hess či Karel Mrázek. Koncem dubna 1948 bylo

¹⁷³ HANZLÍK, František. *Diskriminace a perzekuce vojáků v Československu v letech 1945-1955*. Praha: Powerprint, 2015. s. 6.

¹⁷⁴ KOLDINSKÁ, Marie a Ivan ŠEDIVÝ. *Válka a armáda v českých dějinách: sociohistorické črty*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2008. Česká historie. str. 167

¹⁷⁵ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* Brno 1993. s. 159–160.

¹⁷⁶ HANZLÍK, František. *Vojenský exil a krajané v USA pro obnovu demokracie v Československu po únoru 1948*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky, 2012. s. 5.

vyhozeno 106 letců, veteránů RAF. Jednalo se o 24 % z celkového počtu letců, kteří po skončení války sloužili dál v československé armádě.¹⁷⁷

V roce 1968 vzpomínal na události roku 1948 generál Karel Janoušek takto: „*Začala se vytvářet kolem mé osoby, a poznal jsem, že i kolem letců, kteří se mnou přišli z Anglie, zvláštní atmosféra. Nikdo nám nic oficiálně nevytýkal, ovšem měl jsem pocit, že jsem přehlížen, že se vyvíjí snaha, abych nebyl informován ve věcech, ve kterých mám rozhodovat, a musel jsem tedy uvěřit tomu, že mám být odstraněn.*“¹⁷⁸

V hledáčku OBZ i StB byl Karel Janoušek z pochopitelných důvodů. Jako vysoce postavený armádní důstojník měl s četnými styky s diplomaty ze západu nebo s britským, kanadským a francouzským leteckým atašé v Praze.¹⁷⁹

Poúnorová čistka znamenala mimo jiné propuštění 2 965 důstojníků z celkového počtu 13 366. Ke dni 15. února 1948 tak bylo v průměru propuštěno 22,2 % důstojnického sboru všech složek armády. Rozdíly v množství propuštěných se však velmi lišily podle druhu zbraní, hodností a podle místa působení příslušníků armády za války. Procento propuštěných generálů tak činilo 41 %, šlo o celkem 57 generálů ze 139. V případě důstojníků letectva se jednalo o 32,1 %, u tankového vojska o 30,9 % a u generálního štábu 28,6 %. Z řad důstojníků, kteří sloužili na Západě, bylo propuštěno přes hrozivých 52,3 %, což z 9,5 % důstojníků, jež působili v SSSR, znamená značný rozdíl.¹⁸⁰

Drtivá většina důstojníků zbavených služby v armádě se prakticky ničím neprovinila, ba dokonce se ani negativně nestavěla proti novému režimu. Celá „očista“ důstojnického sboru tak znamenala pouhopouhou politickou čistku, jež měla za cíl konečné ovládnutí všech složek armády komunistickou stranou a také znamenala pro KSČ upevnění moci ve státě. Ochota vstoupit do KSČ měla zásadní vliv na osud hodnocených důstojníků v průběhu čistek. Nesouhlas znamenal jednoznačně propuštění z armády, i přesto, že i samotní komunisté tento postup kritizovali. Únor 1948 tak přinesl nejen značné změny ve společnosti, ale také v armádě. Ta byla postupně budována jak pro zabezpečení vnějších hranic a obranu před západními

¹⁷⁷ POLLEY, Ivana. *Návrat do emigrace. Osudy československých příslušníků RAF po druhé světové válce ve Velké Británii*. Praha, 2012. Dizertační práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav českých dějin. Vedoucí práce Hlavačka, Milan. s. 29.

¹⁷⁸ VALIŠ, Zdeněk. *Generál Karel Janoušek*. Praha: V ráji, 1997. s. 128.

¹⁷⁹ Tamtéž.

¹⁸⁰ HANZLÍK, František a Václav VONDRÁŠEK. *Armáda v zápase o politickou moc v letech 1945-1948*. Praha: Ministerstvo obrany ČR – AVIS, 2006. s. 367.

nepřáteli, tak pro zajištění moci vládnoucí strany. Tyto potřeby KSČ pak odpovídaly změnám v důstojnickém sboru.¹⁸¹

Bez zajímavosti není ani osud generála Karla Mareše, za druhé světové války prvního velitele 311. bombardovací perutě a vysoce ceněného důstojníka v předválečném i poválečném období. I on zažil přímo vzorový případ, který byl aplikován na nejvyšší důstojníky čs. armády v období nechvalně proslulých čistek. V září roku 1949 byl odeslán na nucenou dovolenou, na které vydržel až do listopadu téhož roku, kdy na vlastní žádost odešel do výslužby, což mu na krátký čas zajistilo relativní klid. Zapomenut novým režimem nezůstal a v listopadu 1950 byl na rozkaz ministra národní obrany A. Čepičky degradován na vojína, vystěhován z Prahy a byl mu odepřen nárok na pobírání penze. Bez vojenské penze se musel živit fyzickou prací na státním statku v Kosové Hoře u Sedlčan. StB několikrát uvažovala o jeho deportaci do tábora nucených prací a několikrát ho také zatkla a vyslýkala v souvislosti s případem generála Heliodora Píky.¹⁸²

10.2. Perzekuce a politické procesy

„Jsem jedním z desetitisíců občanů této republiky, kteří se doslova přes noc stali vlastizrádci, špiony, nepřáteli lidu a nevím čeho ještě. Tenkrát, po samozvaném „vítězném únoru“, stačilo opravdu málo. Národ, opotřebovaný strádáním za nacistické okupace, neměl už takový mravní a duševní potenciál, a proto tak snadno podlehl libivým heslům o „lepší zítřku...“¹⁸³

Generál Vladimír Přikryl

Procesy, které probíhaly s důstojníky armády a účastníky protifašistického odboje, se odehrávaly ve dvou etapách. První etapa, která měla větší rozsah i dopady, probíhala mezi lety 1948 až 1950. Druhá pak v letech 1951 až 1954. Počet obětí těchto procesů byl značný. Například mezi červnem 1948 a červnem 1949 proběhla v tisku zpráva o 32 vojenských procesech se 112 obžalovanými, z nichž byla k trestu smrti odsouzena celá desetina. Tyto procesy se navíc z velké části konaly tajně, aniž by se o nich veřejnost dozvěděla. Důvodem

¹⁸¹ HANZLÍK, František. *Armáda v zápase o politickou moc*. s. 367.

¹⁸² IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. s. 662.

¹⁸³ PŘIKRYL, Vladimír, VALIŠ, Zdeněk, ed. *Za vlády tmy*. Praha: Naše vojsko, 1993. Memoáry (Naše vojsko). s. 58.

velkého počtu procesů s vojáky byla především snaha komunistické strany získat absolutní moc nad armádou, v jejichž řadách se našly četné případy odporu proti režimu, a také vojenské, zpravodajské a politické zájmy Sovětského svazu. O ovládnutí armády se komunisté pokoušeli již na konci druhé světové války. Díky podpoře Sovětů se jim podařilo prosadit odstavení významných osobností z londýnského exilu, zejména pak generála Sergeje Ingra.¹⁸⁴

O absurditě jednání společnosti a také o fungování Státní bezpečnosti v poúnorové době svědčí zprávy z vyšetřování Státního zastupitelství v Liberci. Jistý pracovník Šebesta během oběda na konci roku 1947 v závodní jídelně prohlásil, že na zeď pověšený obraz Stalina nepatří. Dále se údajně vyjádřil, že „s německou řečí projde celým světem, s ruskou nikam, leda do prdele.“¹⁸⁵ Ve svobodném světě poměrně malá banalita byla vyšetřována jako podezření z trestného činu. To bylo doplněno svědectvím několika spolupracovníků zmiňovaného Šebesty, kteří neopomněli celou věc nahlásit řediteli, jenž ji k pozdějšímu vyšetřování předal. Trestní řízení bylo nakonec v září 1948 zastaveno. Příslušníci čs. armády i bývalí letci RAF v oné době zmaru zažívali podobné absurdní jednání ze strany režimu pravidelně.¹⁸⁶

10.2.1. Činnost StB na příkladu Josefa Koukala

V této podkapitole jsem uvedl několik dokumentů týkajících se osoby Josefa Koukala z doby, kdy se o něj jako o bývalého příslušníka RAF zajímala Státní bezpečnost. Informace o tomto letci získávala StB od svých agentů a informátorů, kteří se pravidelně pokoušeli dostat do jeho blízkosti a navázat s ním osobní kontakt. V květnu 1960 se například neznámý „pramen“ pokoušel získat Josefa Koukala jako člena Svazarmu, což se mu údajně pro pracovní vytížení nepodařilo.¹⁸⁷ Další tyto zprávy od pramenů uvádím pro lepší pochopení v celém jejich rozsahu. Tyto zprávy pocházejí z období let 1960–1962.

Agent s krycím jménem „Stavitel“ 10. října 1960

„Josef Koukal, Luže. Je důchodce. Za války ujel do Anglie, kde vstoupil do anglického letectva, kde dosáhl hodnosti majora. Při havárii byl silně popálen v obličeji, má plastiku, ale obličej má částečně deformován a jsou viditelné jizvy na tvářích a krku. Snad proto nejde vůbec z domu ven a do společnosti. Zabývá se prací v domácnosti a na vlastní zahradě. Nákupy

¹⁸⁴ KAPLAN, Karel. *Nekrvavá revoluce*. Praha: Mladá fronta, 1993. Archiv (Mladá fronta). s. 255.

¹⁸⁵ ABS, 305-7-4

¹⁸⁶ Tamtéž.

¹⁸⁷ ABS, sb. KR/MV, sign: 956475 MV.

obstarává jeho žena. Občas provede někomu opravu (menší) na motocyklu, ovšem za odměnu, jakou mu kdo nabídne. Jeho postoj k nynějšímu zřízení lze těžko posoudit, nikde nejde. Za to, že za války zmizel do Anglie, trpěli jeho rodiče, kteří byli internováni v Břežanech u Prahy. Veřejnosti je znám jako výborný mechanik a pilot. Za buržoasní republiky nebyl také politicky činný.¹⁸⁸

Agenturní zpráva, 10. října 1962

„K osobě Koukala: Zdroj zjistil, že Koukal se vyhýbá lidem a nevyhledává veřejně společnost. Svůj čas tráví na své zahradě a když odváží ovoce a s někým se potká, jakož i v poslední době se setkal se zdrojem, hovoří o povšechných věcech a k otázkám mezinárodní situace se staví vyhýbavě a odpovídá jen, co je nutné. Své názory neprojevuje a nedalo se zjistit, že by něco kritizoval anebo se projevoval. Pokud se týká jeho styků, dochází k němu Leníček, který ho navštěvuje v neděli, nechává si u něho motocykl a po kostele spolu krátkou dobu setrvávají. O čem spolu hovoří, nebylo možné ověřit. Asi před 14 to dny, když zdroj šel domů, potkal se s Koukalem, který jel na svou zahradu, dojel je Leníček a říká: „Máte možnost se ještě podívat na největšího kulaka, který v krátké době vstoupí do družstva.“ Tento výrok myslel sám na sebe. Na tento výrok mu Koukal odpověděl: „Vidíš, došlo na má slova, které jsem ti řekl před 3 lety a nemusel jsi přijít o tolik peněz.“ Ve svém volném čase provází seřizování aut a baterií lidem, které se na něho obrátí. Provádí to proto, že v tomto má svoji vlastní zálibu.“¹⁸⁹

Agent s krycím jménem „Václav“, 13. března 1962

„Dne 11. 3. 1962 mluvil pramen s J. Koukalem z Luže. Mluvil s ním ve společnosti jeho manželky a syna (mladšího). Mluvil o astronautu Glennovi. Koukal říkal, že proto je to čtyřicátník, že má více životních zkušeností. Koukal to dotvrzoval zprávou z časopisu Letectví. Řekl, že jinou zprávu, kromě našich pramenů, nemá. Dále byla převedena řeč na úspěchy československého letectví z dřívějších let. Koukal ukazoval prameni více jak hodinu knihu o československých letadlech. Předčítal z ní pasáže, kde se s pochvalou píše o Koukalovi jako letci-akrobatu. Na závěr Koukal litoval, že dnes naše letectví nedosahuje bývalé výše. Při dotazu o jeho nynějších stycích se zahraničím řekl, že si prožil mnoho zlého a že chce mít klid.“¹⁹⁰

¹⁸⁸ Tamtéž.

¹⁸⁹ ABS, f. KR/MV, sign: 956475 MV

¹⁹⁰ Tamtéž.

Okresní oddělení MV, 10. května 1962

„Koukal Josef, býv. major – letec západní armády, pochází ze zemědělské rodiny, jeho otec vlastnil 17 ha zemědělské půdy v Jenišovicích. Prověřovaný se do obce Luže přistěhoval v roce 1935, kde se oženil a vzal si za manželku dceru hostinského a řezníka, Františku Putnarovou, nar. 7. 2. 1915. Koukal Josef v roce 1939 odletěl do ciziny /Anglie/. Před odletem byl zaměstnán u fy. Mráz v Chocni jako pilot. Do této doby vystupoval jako uvědomělý občan ČSR a politicky nebyl organisován. Do Luže se opět vrátil v květnu 1945 jako invalida a od této doby pobíral důchod v částce 710,- Kč, jiných příjmů nemá. Vlastní polovinu rod. domku a starší osobní auto. Jest ženat, otcem 2 dětí, z nichž starší syn Josef vykonává voj. Prezenční službu, mladší syn Petr do devítileté školy v Luži. Jeho manželka Františka, roz. Putnarová, je nemocná a práce neschopná.

Prověřovaný od roku 1945 není nikde politicky organisován, ve veřejném životě nebo v masových složkách NF není činným. Vzhledem k třídnímu původu nutno předpokládat, že jejich poměr k dnešnímu zřízení není kladný, o čemž svědčí také to, že k němu dochází řím, kat. farář ze Řepník a BO Vladimír Leníček z Bílého Koně /t. č. ve vazbě/. Není známo, že by v zahraničí měl nějaké příbuzné anebo že by udržoval se zahraničím písemné styky. Veškerý čas stráví čtením knih a jest o něm známo, že jest autorem knihy, ve které popisuje okolnosti, za kterých byl během II. světové války sestřelen německými letci, kteří tak zapříčinili jeho invaliditu.“¹⁹¹

Agent s krycím jménem „Amatér“, 11. května 1962

„Pramen navštívil Josefa Kukala v Luži dne 22. 4. 1962 dopoledne. Nemohl s ním mluvit pro nepřítomnost. Navštívil ho znovu 23. 4. 1962 v 19 hodin. Koukal nebyl doma. Pramen mluvil s jeho manželkou sám. Na dotaz, co má za přečin Leníček, co o tom vědí, odpověděla, že neví, že Leníček k nim chodil jen velmi zřídka. Kritizovala, že si měl uvědomit, že na něm lpí jeho dcera a s ohledem na jeho manželku, která je nemocná, se měl vystříhat všeho, co by bylo trestné. Pramen s Koukalovou mluvil o tom, že s Leníčkem vypracoval posouzení vhodnosti stavby přehrady v Dolích. Koukalová o tom nic nevěděla a vyslovila domněnku, že by nebylo trestné pochybovat o vhodnosti stavby. Dne 25. 4. 1962 navštívil ve 20 hodin pramen Leníčkovou v Bílém Koně. Účelem návštěvy bylo odevzdání snímků z družstevní školy práce. Leníčková popisovala, jak byl manžel zatčen. Na otázku, proč byl zatčen, odpověděla, že neví,

¹⁹¹ ABS, sb. KR/MV, sign:956475 MV

jen že jí bylo sděleno, že je ve vazbě pro pobuřování. Hovořilo se i o domovní prohlídce a na dotaz o destilačním aparátu odpověděla, že o ničem takovém neví. S Leníčkovou pramen mluvil v přítomnosti její dcery a ženy, která byla u nich dříve zaměstnána /Justyna Veselská?/.“¹⁹²

Z uvedených textů je patrný pravidelný dohled Státní bezpečnosti nad osobou Josefa Koukala. Agenti a informátoři, kteří na dotyčného získávali v jeho okolí i při kontaktu s ním informace, uváděli nejen informace o jeho působení během druhé světové války, ale i jeho styky se známými. Dosti nepochopitelná byla neustálá snaha získat na Josefa Koukala kompromitující materiál vzhledem k tomu, že po několikaletém prověřování a sledování nedošlo k nalezení žádné podezřelé činnosti. Tyto dokumenty byly v mnoha ohledech zajímavým příkladem toho, jak probíhalo tzv. vytěžení pramene, které spočívalo v podrobné zprávě o získaných informacích od informátora či agenta.

10.3. Emigrace

První vlna emigrace odpůrců komunistického režimu nastala téměř okamžitě po komunistickém převratu v únoru 1948. Nový režim zpočátku emigraci svých odpůrců bránil jen málo, nicméně v létě, kdy jejich velký počet začal ohrožovat ekonomický chod státu, rozhodla vláda o neprodlených zásazích proti emigraci. Došlo k posílení stavů příslušníků SNB a vojáků, kteří střežili hranice s americkou okupační zónou Německa, ale také byla vytvořena zvláštní doložka u občanských průkazů, jenž umožňovala samotný vstup do pohraničních oblastí.¹⁹³

Po „vítězném únoru“ nevěnovali představitelé komunistického režimu v čele s Klementem Gottwaldem emigraci příliš velkou pozornost. Nepřipisovali jí totiž žádný zvláštní politický význam, a tudíž nepovažovali za důležité zabraňovat představitelům jiných politických stran v odchodu do zahraničí, neboť dle jejich názoru neměl případný třetí odboj žádnou perspektivu. Sám prezident Edvard Beneš emigraci odmítal, což dokládají jeho zaznamenané rozhovory s Vladimírem Clementisem či guvernérem Národní banky. K. Gottwald měl k emigraci lhostejný postoj hned z několika důvodů. Tím hlavním byl nedostatek spolehlivých pracovníků, jež by bylo možné použít na sledování hlavních reprezentantů nekomunistických stran, či oslabená ochrana státních hranic. Nicméně i přesto v tomto období docházelo k zadržování

¹⁹² ABS, sb. KR/MV, sign: 956475 MV

¹⁹³ FIDLER, Jiří. *Kronika republiky 1918-1968*. Praha: Ottovo nakladatelství, 2020. s. 183.

osob, které prokazatelně plánovaly útěk za hranice státu v tomto období, a to zejména v případě jejich napojení na západní diplomaty.¹⁹⁴

K významné změně postoje došlo velmi záhy. Sověti oznámili prostřednictvím československého velvyslance v Moskvě, že nejsou spokojeni se způsobem, jakým se českoslovenští komunisté staví k emigraci. Valerian Zorin, coby náměstek ministra zahraničí SSSR, poukazoval na nebezpečí, které by mohlo vzejít z exulantů, mezi nimiž bylo mnoho vojáků, neboť tím by hrozilo riziko vytvoření silné protistátní skupiny.¹⁹⁵

Původně komunisté mylně předpokládali, že abdikace Edvarda Beneše bude posledním motivem k exilu, avšak útky za hranice právě po ní nabraly na ještě větší intenzitě. Důvodem bylo především první seznámení se s novým režimem a jeho praktikami, které započaly například politickými čistkami. Nová opatření, jež byla vládnoucí garniturou přijata, odchod do zahraničí značně zkomplikovala, ale naštěstí ho zcela neznemožnila. Neúspěšné útky značně přibývaly, neboť byla opět posílena ochrana státních hranic, zejména pak na západě a jihu republiky. Původně pohotovostní pluky bezpečnosti, jež byly v únoru 1948 přesunuty do Prahy během krize, se připojily k vojenským plukům a zajišťovaly kontrolu hranic. V pohraničních obcích byly vytvořeny Lidové milice, jež měly v noci hlídkovat ve svých obcích a také sledovat a hlásit neznámé či podezřelé osoby. Státní bezpečnost výrazně zvýšila svoji aktivitu a pracovala na odhalování případných exulantů i ve vnitrozemí státu, a to za použití řady metod, mezi něž patřila mimo jiné provokace. Pouhé neprokázané oznámení, že někdo hovořil o možnosti útěku, končilo uvězněním.¹⁹⁶

V případě příslušníků armády mohla zpravodajská služba účinně sledovat pouze útky vojenských gážistů. V létě 1948 předalo Reiconovo 5. oddělení prezidentu Gottwaldovi seznam čs. vojáků, kteří do srpna 1948 opustili Československo. Mezi 191 vojenskými gážisty bylo mimo jiné 13 generálů a 8 plukovníků, mezi nimiž se nacházely významné osobnosti čs. armády, např. F. Moravec, A. Hasal, M. Ferjenčík, B. Sklenovský, A. Liška, J. Ambruš, J. Eret, V. Pless, M. Vesel, Č. Kudláček, O. Mézl (známý pod krycím jménem A. Gak) a B. Neumann. Přesný počet důstojníků a poddůstojníků armády, kteří emigrovali v poúnorové době, lze velmi těžko určit, nicméně jejich počet se pohyboval kolem pěti tisíc.¹⁹⁷

¹⁹⁴ KAPLAN, Karel. *Poúnorový exil 1948-49*. Liberec: Dialog, 2007. s. 12–14

¹⁹⁵ Tamtéž.

¹⁹⁶ KAPLAN, Karel. *Poúnorový exil 1948-49*. Liberec: Dialog, 2007. s. 15.

¹⁹⁷ HANZLÍK, František. *Diskriminace a perzekuce vojáků v Československu v letech 1945-1955*. Praha: Powerprint, 2015. s. 48.

10.3.1. Útěk do zahraničí na příkladu Aloise Šedivého

Jedním z příslušníků čs. armády, kteří se rozhodli pro emigraci, byl i kpt. Alois Šedivý, bývalý příslušník 311. bombardovací perutě, který od roku 1946 sloužil jako pilot Ministerstva dopravy. Pro emigraci se rozhodl na konci dubna 1948. Využil příležitosti služebního letu do Ženevy 22. 4. 1948. Toho dne odletěl spolu s dalšími členy posádky vládním letadlem Dakota, které bylo určeno pro čs. delegaci, jenž se ve Švýcarsku účastnila mezinárodní konference o svobodě tisku a informací. Coby určený první pilot pilotoval letoun dle plánu do Ženevy. Po přistání sdělil ostatním členům posádky, že se již do ČSR nevrátí. Řízení letounu se při zpátečním letu ujal druhý pilot Jaroslav Dobrovolný, který podle výsledkových protokolů spolu s mechanikem Květoslavem Koudelkou a radiotelegrafistou Antonínem Rotbauerem zrazoval Aloise Šedivého od setrvání ve Švýcarsku.¹⁹⁸

Poté co se ústředna státní bezpečnosti dozvěděla o emigraci Aloise Šedivého, byly uskutečněny výslechy členů jeho posádky tedy Květoslava Koudelky, Jaroslava Dobrovolného a Antonína Rotbauera.

„Protokol sepsaný s Koudelkou Květoslavem,

Nar. 11. 5. 1912 v Citolibech okr. Louny, tamtéž přísl., bytem Praha XVIII. Kladská 466., palubním mechanikem, ženatým, národnosti české, čsl. náb., který byl napomenut k udání pravdy vypovídá:

„Dne 22.4.1948 o 7:40 hodině letěl jsem jako palubní mechanik s letadlem OK_WAF Dakotou pro vládní delegaci do Ženevy. Jako první pilot byl určen Alois Šedivý a jako druhý pilot Jaroslav Dobrovolný. Jako radiotelegrafista byl určen Antonín Rothbauer. Tuto cestu jsme konali bez cestujících. Při nastupování do letadla pilot Alois Šedivý si sedal na pravou stranu a na můj dotaz, proč tak činí, řekl mi: „Je to prázdné, tak ať startuje Jarda“. Nijak mne to nepřekvapilo, poněvadž tak často činil v rámci výcviku, který na Dakotách pilot Jaroslav Dobrovolný měl mít. Let byl úplně normální a po nějaké době letu, nevím přesně čas, pilot Šedivý vystřídal pilota Dobrovolného, aby si přesedl na první řízení. Před přistáním v Ženevě opět vybídl pilota Dobrovolného, aby si přesedl na první řízení. Po přistání v Ženevě, když jsme vystoupili, bezprostředně blízko letadla za účasti všech členů posádky, jsem o žádal o kárnet a ptal jsem se ho, kolik mám doplnit na zpáteční let. Pilot Šedivý mi kárnet podal, pak se k nám

¹⁹⁸ ABS, f. 305, sign: 305-70-4, Ilegální útěky osob do zahraničí

ke všem obrátil, třesoucím hlasem nám řekl: „Hoši, nezlobte se na mne, ale já zpět nepoletím.“ Přirozeně, že jsme byli všichni udiveni, poněvadž u něho jsme nic takového nepředpokládali. Telegrafista Rothbauer mu jenom řekl, „Lůji, rozmysli si to dobře, neboť máš v Praze rodinu,“ a pilot Šedivý jenom resignovaně mávl rukou. Já potom předal klíče od letadla celním orgánům a společně jsme se šli celně odbavit. Po celním odbavení jsme šli k letecké společnosti švýcarské a pilot Dobrovolný prohlásil, že letadlo sám přeletí do Prahy, a tudíž tím se ujal vedení letadla. Poněvadž jsme nevěděli, kdy máme odlétat, pilot Dobrovolný se snažil telefonicky spojit s vládní delegací, což se mu podařilo a vyžádal si dispoziční let. Při této příležitosti jej vedoucí vládní delegace pozval, abychom všichni přijeli do hotelu „Bon ce Jour“. Poněvadž v této době nejel žádný autobus do města, čekali jsme na příležitost nějakou, kdo by nás do města svezl. Po několika minutách přišel nějaký pán k jednomu z vozů, který stál před letištní budovou. Pilot Šedivý k němu došel a požádal ho, zdali by nás nevezl do města. Během cesty se jej ptal na některý z britských úřadů, načež dotyčný pán nás zavezl před budovou, kde jsme všichni vystoupili a pilot Šedivý se s námi rozloučil. Ještě, než odcházel do budovy se obrátil a řekl nám: „Bud'te dobrými Čechy.“ Tím jsme se s pilotem Šedivým rozešli a odjeli jsme do hotelu „Bon ce Jour“. Pilot Šedivý v mé přítomnosti nikdy neschvaloval, když byla zavedena řeč na útěk do zahraničí, a říkal: „Nikdy nebudu utíkat před vlastním národem.“ Všichni jsme si jej vážili, zvláště my mechanici, ne jenom jako pilota vysokých kvalit, ale jako člověka, který s námi měl vždy porozumění. Zpáteční cestu konal pilot Jaroslav Dobrovolný a po přistání na ruzyňském letišti ihned přítomnému panu vrch. Radovi Věkovi oznámil, že pilot Šedivý se nevrátil. Nikdy jsem od Šedivého neslyšel, že by měl v úmyslu zůstat v zahraničí, a jeho jednání mne proto velice překvapilo. Jinak k případu nemám co dodatí.“

*Dodatek. Ještě jsem opoměl při své výpovědi udati, že než odešel do budovy, řekl nám na dotaz, proč odchází, že by byl za půl roku s nervy pryč v této situaci.*¹⁹⁹

Všichni tři členové posádky se ve výpovědích shodují až na drobné detaily. Totožné byly i jejich názory na Aloise Šedivého – nejen profesně jako na pilota, ale také jako na člověka díky jeho charakterovým vlastnostem a vystupování.²⁰⁰

Další vyslechnutou osobou byla anglická manželka Aloise Šedivého, Soňa Šedivá, která předala na oblastní úřadovně Státní bezpečnosti v Praze dopis, který ji manžel zanechal před

¹⁹⁹ ABS, f.305, sign: 305-70-4, Ilegální útky osob do zahraničí.

²⁰⁰ Tamtéž.

svým odletem do Ženevy. V anglicky psaném dopise se své ženě omlouval za to, že se již nikdy nevrátí. Svůj záměr ospravedlňoval tím, že byl jedním z posledních letců, který ještě nebyli propuštěni z práce a který měl anglickou manželku, kvůli čemuž očekával propuštění každým dnem. V dopise ubezpečoval svoji ženu, že by se jako Angličanka měla bez obtíží dostat do Anglie ke své matce a že pochopí, pokud se s ním bude chtít nechat rozvést.²⁰¹

Z později vyplynulých skutečností je patrné, že Alois Šedivý počítal s tím, že bude jeho žena vyslýchána a díky zanechanému dopisu nepojali podezření, že Alois Šedivý zamýšlel se svojí rodinou zůstat i nadále. Jeho žena se totiž bez potíží dostala do Anglie, kde se se svým mužem shledala.²⁰²

²⁰¹ Tamtéž.

²⁰² VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 242

11. Medailonky letců z Východních Čech

Následující část diplomové práce je zaměřená na medailonky 12 československých letců pocházejících z východočeského regionu, kteří se po okupaci zbytku Česko-Slovenska rozhodli k emigraci a zapojili se do činnosti čs. armády v zahraničí. Rozsahy jednotlivých medailonků jsou různé v návaznosti na dostupné materiály. Pramennou základnou pro získání biografických údajů byly především archivní materiály doplněné o dostupnou literaturu, ve které se buď o letcích již přímo psalo, nebo byli pouze zmíněni bez dalšího líčení. Řada zde popisovaných letců neměla doposud v žádné publikaci zpracovanou svojí biografii, přestože jejich zajímavé životní příběhy stojí za pozornost.

11.1. Jiří Boehm

Narodil se 24. dubna 1916 v Chrudimi Vojtěchu Boehmovi a Marii Boehmové, roz. Horákové.²⁰³ Vystudoval obchodní akademii s maturitou a později také exportní školy v Anglii a Francii. Dle jeho letecké karty odešel z Československa již v roce 1935.²⁰⁴ Během svého pobytu ve Francii, kde byl na obchodní praxi, neváhal a při první příležitosti se dobrovolně přihlásil na konzulátě v Paříži. Následně 22. 5. 1938 podal ústně přihlášku do čs. armády v zahraničí.²⁰⁵



Obrázek 2: Jiří Boehm²⁰⁶

²⁰³ ABS, f. Z, sign: Z-10-P-311-2, s. 16, Jiří Boehm

²⁰⁴ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: https://www.vuapraha.cz/wp-content/uploads/2022/04/boehm_jiri_14.04.1916.pdf]

²⁰⁵ VHA, f. 255, sign: 108243/47, Böhm Jiří 24.04.1916

²⁰⁶ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF, Jiří Boehm

Jeho odvod do armády proběhl v Paříži 22. 9. 1939 s poznámkou – „*schopen službě řadové bez vady – odveden.*“ Tou dobou pobýval v Paříži IX na adrese La Fayette 83.²⁰⁷ K československé branné moci, k I. rotě I. pěšího pluku v Agde, byl zařazen necelý měsíc po odvodu.²⁰⁸ S touto jednotkou se v červnu 1940 zúčastnil bojů u Gien a Montereau²⁰⁹ coby velitele družstva.²¹⁰ Ve Francii pobýval až do července 1940, kdy byl vzhledem k nastalé situaci nucen tuto zemi opustit. V přístavním městě Sète v jižní Francii se nalodil na egyptskou loď RoD el Faragh.²¹¹ „*Byla hrozně přeplněná, a ačkoliv to nebyla velká loď, myslím, že na ní bylo nejméně dva tisíce osob,*“ vzpomínal později na tuto plavbu jeden z pasažérů.²¹² Loď plula kolem Baleárských ostrovů do Gibraltaru, odkud po 3 dnech vyplula ve velkém konvoji do Liverpoolu, kam dorazila 13.7. 1940. Zde byl Jiří Boehm vtělen do 1. československé smíšené brigády už s hodností svobodníka.²¹³

Ze záznamu o jeho prospěchu ze Školy pro výchovu důstojníků pěchoty v záloze z března 1941 vyplývá kromě jeho dobrého prospěchu i řada charakterových vlastností: „*Společenský a pozorný, veselý, vtipný, průbojný, ochotný, značně sebevědomý a kritický, má dobrý vliv na své okolí. Dobré vojenské vystoupení, má bystrý postřeh a zdravý úsudek, iniciativní.*“²¹⁴ V témže roce ho také velmi kladně hodnotil ve svém posudku i jeho velitel z I. roty I. čs. pěšího praporu. „*Des. aspirant Jiří Boehm: Vážný, inteligentní, velmi dobrých morálních kvalit. Sportovně vyspělý, otužilý a pružný. Vojenské vlastnosti velmi dobré, spolehlivost zaručena.*“²¹⁵

Do RAF se dostal 8. 9. 1941 jako četař aspirant. Zpočátku působil na letišti Wilmslow, kde mimo jiné probíhala letecká část výcviku a paravýcvik. Ten absolvoval pod velením npor. pěchoty Eduarda Zbroje v rámci VI. kurzu parašutistů.²¹⁶ V polovině ledna 1942 byl přemístěn

²⁰⁷ VHA, sb. 24, sign: 24-2/83–9, Odvodní lístek č. 92 – Jiří Boehm

²⁰⁸ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF, Jiří Boehm

²⁰⁹ Československý pěší pluk svedl u těchto měst na řece Seině v červnu 1940 několik tuhých bojů s německým Wehrmachtem. Více viz VHU PRAHA, *Československá armáda v roce 1940* [online]. Vydáno 2. 9. 2020 [cit. 25.03.2022]. Dostupné z: http://www.vhu.cz/wp-content/uploads/2020/09/64-20_%C4%8Cs-zahrani%C4%8Dn%C3%AD-arm%C3%A1da-v-roce-1940_BRO%C5%BDURA.pdf

²¹⁰ VHA, f. 255, sign: 108243/47, Böhm Jiří 24.04.1916

²¹¹ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF, Jiří Boehm

²¹² KONRÁDOVÁ, Libuše. *Byl jsem letcem R.A.F.* Praha 2004. s. 47.

²¹³ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF, Jiří Boehm

²¹⁴ VHA, sb. 24, sign: 24-2/81–7, Záznam o prospěchu des. asp. Boehm Jiří C–92

²¹⁵ VHA, f. 37, sign: 37-289/1, s. 139.

²¹⁶ Tamtéž.

k 311. bombardovací peruti, u které sloužil jako radiotelegrafista s několika přeraženými až do října roku 1945.²¹⁷

Za pozornost stojí i zájem důvěrníka ministerstva zahraničních věcí ze září 1943 o Jiřího Boehma. Žádost o poskytnutí daných informací prošla přes Ministerstvo zahraničních věcí, Ministerstvo národní obrany, Inspektorát čs. letectva a příslušný čs. letecký depot, u kterého letec sloužil: „*Důvěrník ministerstva zahraničních věcí v Marseille dotazuje se na Jiřího Boehma, narozeného 24. dubna 1916 v Chrudimi. Ministerstvo zahraničních věcí bude povděčno za zprávu, zda jmenovaný neslouží snad v čs. armádě.*“ Inspektorát čs. letectva jmenovaného letce o dané věci uvědomil, ten si však nepřál sdělování jakýchkoliv informací o své osobě neznámému tazateli.²¹⁸ Proč se tento důvěrník o letce zajímal, nebylo doposud zjištěno, nicméně je zajímavé, že se tolik instancí touto žádostí zabývalo.

V červnu 1945 byl povýšen do hodnosti nadporučíka letectva a do obnovené republiky se vrátil 1. září téhož roku. Během svého působení u RAF byl Jiří Boehm za své služby vyznamenán několika medailemi. Jmenovitě se jednalo o Čs. medaili Za chrabrost, Čs. válečným kříž 1939 a britskou medaili Star 1939–1943.²¹⁹

Po válce sloužil v hodnosti štábního kapitána u Leteckého dopravního pluku. Zde získal potvrzení velitele vojenského útvaru Kbely. V potvrzení ze dne 18. prosince 1947 stojí: „*Vojenský útvar 4631 Kbely u Prahy potvrzuje, že kpt. let. Böhm Jiří je trvale přidělen k našemu útvaru a slouží jako důstojník z povolání. Během své služby se choval státně a národně spolehlivě. Toto potvrzení se vydává k žádosti o přednostní právo o započítání služebních roků.*“²²⁰

Velmi slibná kariéra Jiřího Boehma byla ukončena 1. února 1949. K tomuto dni bylo několik desítek letců z rozhodnutí Bedřicha Reicina odesláno na zvláštní dovolenou v trvání 3 měsíců, poté na dovolenou s čekáním a poté přeloženo do výslužby nebo do zálohy.²²¹

Poslední dohledaný údaj k tomuto letci, pochází z roku 1963. V seznamu čs. příslušníků, kteří sloužili v RAF se uvádí, že Jiří Boehm byl svobodný, bydlel v Praze 8 a byl zaměstnán ve velkoobchodu s potřebami pro domácnost.²²² Coby bývalý příslušník RAF,

²¹⁷ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF, Jiří Boehm

²¹⁸ VHA, sb. 24, sign: 24-2/81-7, Ministerstvo zahraničních věcí č. 6314/dův/43

²¹⁹ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF, Jiří Boehm

²²⁰ VHA, f. 255, sign: 108243/47, Böhm Jiří 24.04.1916

²²¹ KUDRNA, Ladislav. *Jeden ze zapomenutých mužů: plukovník letectva Petr Uruba, pilot 311. československé bombardovací perutě, jako průvodce "krátkým" 20. stoletím.* Praha: Ústav pro studium totalitních režimů, 2008. str. 270

²²² ABS, f. Z, sign: Z-10-P-311-2, s. 16, Jiří Boehm

ani on neušel zájmu Státní bezpečnosti. Záznam o nedochovaném svazku, který byl zničen 10. 5. 1967, svědčí o zájmu StB získat ho jako agenta. V registračním protokolu je nicméně uvedeno, že nabídku odmítl. Další archivní materiály z provenience StB týkající se tohoto letce byly zničeny v roce 1986.²²³

Více informací o životě Jiřího Boehma nebylo doposud zjištěno, nicméně je zřejmé, že se ještě na počátku 90. let osobně účastnil vzpomínkových akcí na letce RAF, což dokládá jeho podpis mezi podpisy ostatních zúčastněných letců.

11.2. František Bulis

Narodil se 22. září 1916 v Hrochově Týnci, ale jeho domovskou obcí byly nedaleké Stíčany.²²⁴ Jeho otec, který se angažoval ve vesnickém kulturním dění, zemřel ve velmi mladém věku na tuberkulózu. Následkem této těžké životní situace byla rodina, kterou tvořili kromě Františka i jeho bratři Josef a Slávek²²⁵, odkázaná na výdělek maminky. Její výdělek z cukrovaru tak velmi těžko rodinu živil. František Bulis, který byl od dětství sečtělý, tak nemohl ze zmíněných finančních důvodů studovat. Vyučil se tedy strojním zámečnickem v Doudově strojárně v Moravanech. Chybějící vzdělání si doplňoval četbou.²²⁶



Obrázek 3: František Bulis²²⁷

²²³ Viz ABS, záznam o nedochovaných svazcích, arch. č. 15219 PH; arch. č. 653229 MV

²²⁴ VHA, sb. 24, sign: 24-2/131/196, Presentační lístek č. 140 – František Bulis

²²⁵ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* Brno 1993. s. 160.

²²⁶ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. I. díl.* Jihlava 1996. s. 10.

²²⁷ Čs letci v RAF: seznam. *Čeští RAFáci* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z [://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismeno=b](http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismeno=b)

V roce 1935 se dobrovolně přihlásil na vojnu – svoji přihlášku podal k letectvu, ke kterému byl přijat i díky tomu, že se vyučil jako jako mechanik. Jeho cílem bylo přijetí na Školu leteckého dorostu. K tomu mu pomohl dopis, který František zaslal přímo ministrovi obrany Františku Machníkovi. Ten ho osobně přijal a zařídil mu přijetí do Školy leteckého dorostu v Prostějově. Po absolvování školy s výbornými výsledky byl přiřazen k Leteckému pluku 2 Dr. Edvarda Beneše.²²⁸ Zde byl 1. března 1939 povýšen do hodnosti četaře. Během svého působení v čs. letectvu nalétal 230 hodin a absolvoval výcvik na dvoumístné stroje.²²⁹

Jeho slibnou kariéru u letectva mu ukončila okupace ČSR německým Wehrmachtem. K emigraci se rozhodl na konci dubna či května 1939. Tehdejší starosta Stičan František Mejtský vzpomínal, že mu někdy ve zmíněném období František Bulis zaklapal v noci na okno. Žádal ho, zda by si mohl na jeho psacím stroji vyplnit několik formulářů. S formuláři a razítky čs. armády po dvě noci navštěvoval starostu a vyplňoval listiny. Formuláře, které u něho několik nocí vyplňoval, byly určeny jako rozkazy pro letce, kteří je využívali při útěcích. Třetí den dorazil za starostou ve dne a požádal ho, zda by ho odvezl i s kufrem do Pardubic na vlak. Prozradil mu svůj plán útěku do Polska přes Ostravu, který se mu povedl. To později dokazovala i polednice, kterou starostovi zaslal. Přechodu přes hranice se účastnil společně s Oskarem Valoškem, Karlem Langem, Františkem Doležalem a Oldřichem Tošovským.²³⁰ Není bez zajímavosti, že pouhý den před realizací útěku potkal na nádraží v Moravanech svého spolužáka Ladislava Zadrobílka, který se shodou okolností chystal toho dne také přejít hranice. Během setkání na nástupišti si stačili pouze potřást rukou a prohodit jen pár vět, které Ladislav ve své memoárové knize zaznamenal: „*Při tom jsem neodolal a řekl: „Tak na shledanou na druhé straně.“ On mi odpověděl: „Počkej, pojedeme zítra spolu. Je nás ve skupině pět.“ Stačil jsem mu jen ještě říci: „Nemůžu, z vlaku na mne mává kamarád.“*“²³¹

Po zdařilém útěku se František Bulis se svým spolužákem úspěšně shledal v Krakově.²³² V Polsku však dlouho nepobyl a na lodi Sobiezska odcestoval do Francie, kam se dostal 21. června 1939. O týden později vstoupil do cizinecké legie.²³³

²²⁸ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. I. díl.* s. 10.

²²⁹ VHA, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. B.

²³⁰ Všechny tyto muže později spojovalo nasazení u 311. bombardovací peruti a bohužel i smrt během operačních letů.

²³¹ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* s. 29–30.

²³² Tamtéž, s. 35.

²³³ VHA, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. B.

V období mezi 4. – 28. zářím. 1939 působil u pozorovací letky v Casablance. Poté pobýval v Alžíru, nejprve na základně bombardovacího letectva v Tafraoui nedaleko Oranu a následně až do 27. listopadu na základně v Blidě.²³⁴ Zde také prožil nepříliš hezké okamžiky, protože zdejší legionáři jemu i mnohým dalším Čechoslovákům ztrpčovali život nesmyslnými pracemi. Mimo to byly na denním pořádku i nadávky a posměch. Jedním z příkladů zbytečné „práce“ bylo nošení kamenů na dlouhou vzdálenost za nesnesitelného horka tam i zpět. Proto si velmi cenil toho, že byl odvelen do Francie, i když vzhledem k událostem se z přemístění do Evropy netěšil dlouho.²³⁵

Ve Francii prošel základnami v Châteauroux a Istres, kde byl až do 25. května 1940 u bombardovacích leteckých jednotek. Při svém francouzském leteckém výcviku (především se stroji Bloch MB 210) nalétal celkem 80 hodin.²³⁶

Další přesun, tentokrát do Anglie, následoval vzápětí. Zde byl odeslán do Cosfordu, kde již jako P/O prodělal výcvik. Na konci května 1941 byl převelen k 311. bombardovací peruti jako druhý pilot. O jeho kvalitách svědčí i kvalifikační listina, ve které byl hodnocen jako inteligentní, ukázněný a nadšený letec. Během své služby v RAF absolvoval necelých 400 operačních letů, během nichž se účastnil náletů na okupovaná území či na německé ponorky a lodě.²³⁷ František Bulis si v Anglii pořídil spolu s Jiřím Osolsobě a Richardem Květem automobil Riley, ročník 1930.²³⁸

Jeho služba u RAF byla ukončena nečekaně 18. října 1942 jeho smrtí. K nešťastné události, při které František Bulis zemřel spolu s dalšími 14 cestujícími, došlo během letu z Talbenny do Northholtu u Londýna. Během přistávání na cílové letiště došlo z nezjištěného důvodu k pádu plně naloženého Wellingtonu, jež pilotoval čerstvě povýšený P/O Bulis. Po dopadu letounu následovala exploze a z letounu zbyla jen ohořelá kostra. Rozsah tragédie umocňuje i skutečnost, že na zemi zahynuly i 4 děti a jejich matky, jimž se pilot nestačil vyhnout. Všechny noviny, jež o této tragédii psaly, se shodovaly na tom, že nehodu zapříčinila porucha stroje a že se pilot snažil do poslední chvíle civilistům vyhnout.²³⁹ Marnou snahu pilota vyhnout se dětem dokládají i svědectví zachycená v tehdejší denním tisku: „*Tím, že se pilotovi podařilo přistát*

²³⁴ VHA, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. B.

²³⁵ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. I. díl.* s. 10.

²³⁶ VHA, Čs. letectvo Francie, 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. B.

²³⁷ VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. I. díl.* s. 12.

²³⁸ VHA, sb. 24, sign: 24-2/131/213, Hlášení P/O Richarda Květa z 18. 5. 1943

²³⁹ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945. 7. část.* Cheb 2004. s. 507–508.

*právě na tomto místě, bylo zachráněno mnoho životů, protože letadlo bylo nuceno přistát v hustě obydlené čtvrti města... Pilot mával rukou, aby upozornil hrající si děti, ale bohužel, jen málo jich zpozorovalo varování včas... Letadlo bylo okamžitě v plamenech... Nebyla naděje na záchranu... Pilot se v žádném případě nemohl dětem vyhnout...*²⁴⁰ Pohřben byl 23. 10. 1942 na hřbitově Brokwood Cementery, v československé sekci.²⁴¹

11.3. Bedřich Dvořák

Narodil se nedaleko Litomyšle v obci Chotěnov 18. února 1912.²⁴² Spolu s rodiči Josefem a Marií Dvořákovými a sourozenci Josefem, Jaroslavem, Stanislavem a Marií bydleli Chotěnově čp. 15.²⁴³ Bedřich Dvořák navštěvoval obecnou školu ve Vidlaté Seči a Státní reálné gymnázium ve Vysokém Mýtě. V letech 1927–1931 studoval Státní průmyslovou školu v Pardubicích, kterou zakončil maturitní zkouškou. Následně se pokoušel ucházet o řadu pracovních míst, například v letecké továrně AERO Praha-Vysočany, LETOV Praha či u České zbrojovky v Brně, nicméně vždy bez úspěchu. Ani po půlročním snažení se mu nepodařilo nalézt odpovídající zaměstnání, proto vstoupil do československé armády.²⁴⁴



Obrázek 4: Bedřich Dvořák²⁴⁵

²⁴⁰ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu*. 7. část. s. 508.

²⁴¹ VHA, sb. 24, sign: 24-2/131/197, Notification of Death

²⁴² VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z https://www.vuapraha.cz/wp-content/uploads/2022/04/dvorak_bedrich_18.02.1912.pdf]

²⁴³ PAKOSTA, Oldřich. *Československý letec plukovník in memoriam Bedřich Dvořák*. s. 7.

²⁴⁴ Tamtéž. s. 9.

²⁴⁵ Čs letci v RAF: seznam. *Čeští RAFáci* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismo=d

Svoji přihlášku podal k dělostřeleckému pluku 152 v Olomouci a pěšímu pluku ve Vysokém Mýtě. K odvodu byl povolán v březnu 1932 a coby schopný služby nastoupil 1. října 1932 k 303. dělostřeleckému pluku ve Vysokém Mýtě.²⁴⁶ Vojenské prostředí Bedřicha Dvořáka zřejmě oslovilo, neboť po absolvování základní vojenské služby v Josefově studoval Školu pro důstojníky lehkého dělostřelectva v Košicích.²⁴⁷ Lze usuzovat, že Bedřicha Dvořáka spíše než služba u dělostřelectva lákalo prostředí letectva, neboť po absolvování dělostřelecké školy nastoupil na Vojenské letecké učiliště do Prostějova, kde dosáhl hodnosti poručíka. U letectva už zůstal a až do okupace sloužil coby stíhač u Leteckého pluku 2 Dr. Edvarda Beneše v Olomouci.²⁴⁸ Zde byl mimo jiné jmenován 1. února 1938 polním pozorovatelem – letcem.²⁴⁹ Poté působil u leteckého pluku 2 v Olomouci a následně o rok později prošel aplikačním kurzem pro důstojníky v Prostějově. Do té doby nalétal více než 365 hodin.²⁵⁰

Nedlouho po okupaci uprchl spolu s Františkem Fajtlem, Otakarem Korcem, Rudolfem Fialou a Bohuslavem Kimličkou.²⁵¹ Tato skupina přešla hranice s Polskem dne 11. června 1939 nedaleko osady Bílý Kříž, a to hlavně díky pomoci místního učitele, který ji zdejším krajem provedl.²⁵²

Později se Bedřich Dvořák dostal na československý konzulát v Krakově, kde získal osobní průkaz a nedlouho poté na zdejším francouzském konzulátu obdržel i vízum pro cestu do Francie. Koncem července 1939 odplul na palubě notoricky známé švédské lodi Castelholm, jež mířila do francouzského Calais.²⁵³ Jeho odvod proběhl 3. října 1939 v Paříži.²⁵⁴

Krátce po vyhlášení války Německu byl Bedřich Dvořák odeslán do Chartres, kde prodělal stíhací výcvik na stíhací letouny Morane Saulnier MS-406. V březnu 1940 byl přiřazen ke Groupe de Chasse III/7. Nedlouho po přiřazení k této letecké jednotce, u které létal se stroji Morane, byl při vzdušném souboji lehce zraněn. Za účast na tomto leteckém souboji, následkem

²⁴⁶ PAKOSTA, Oldřich. *Československý letec plukovník in memoriam Bedřich Dvořák*. s. 15.

²⁴⁷ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z https://www.vuapraha.cz/wp-content/uploads/2022/04/dvorak_bedrich_18.02.1912.pdf]

²⁴⁸ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 5. část (1944)*. Cheb 2004. s. 195.

²⁴⁹ SITENSKÝ, Ladislav – HURT, Zdeněk. *Stíhači*. Cheb 1993. s. 23.

²⁵⁰ BIČÍK, Zdeněk – NĚMEČEK, Jan. *Českoslovenští letci z Pardubicka ve druhé světové válce 1939-1945*. Pardubice 1992. s. 13.

²⁵¹ VHA, sb.37, sign: 37-20, Československá armáda v Polsku, Zprávy vojenské. 24. 6. 1939

²⁵² Podrobněji viz FAJTL, František. *Z Donína do oblak: vzpomínky válečného letce od dětství k odboji*. Praha 2008. s. 101-102.

²⁵³ PAKOSTA, Oldřich. *Československý letec plukovník in memoriam Bedřich Dvořák*. s. 25.

²⁵⁴ VHA, sb. 24, sign: 24 24-5/47-16, Odvodní lístek č. 21 – Bedřich Dvořák

kterého musel se zraněním paže a poškozeným letounem nouzově přistát, mu byl udělen Croix de Guerre – bronzová hvězda. Za svého působení ve Francii nalétal téměř 140 letových hodin.²⁵⁵

Po porážce Francie odešel Bedřich Dvořák 19. června 1940 od Groupe de Chasse III/7 a přes Port Vendres, Casablanku a Gibraltar se dostal 12. července až do Liverpoolu v Anglii. Díky svým zkušenostem, které mimo jiné dokládá i počet nalétaných bojových letů, byl přijat v září 1940 k 312. stíhací peruti RAF, která působila na letišti v Duxfordu. Zde již v hodnosti P/O létal se stroji Hurricane. U této peruti, která se krátce po jeho zařazení přesunula na letiště Speke nedaleko Liverpoolu, byl velmi úspěšný, což dokládá například jeho účast na poškození německého bombardéru Ju-88 ze dne 21. 3. 1942.²⁵⁶

Neblaze se do života letce zapsal 3. červen 1942. Během operačního letu, jehož úkolem bylo doprovodit bombardéry Hudson, měli letci shodit náklad leteckých pum na přístav Cherbourg. Naneštěstí byl ale během akce letoun Bedřicha Dvořáka zasažen německou protiletadlovou palbou. Nebýt pohotového jednání a rychlého opuštění padajícího letounu, s největší pravděpodobností by zahynul.

„Po zásahu protiletadlovou palbou jsem se ve vývrtce řítíl do moře. Nezbyvalo nic jiného než vyskočit. Zavolal jsem rádiem, že opouštím letoun, to však již nefungovalo. Odkurtoval jsem se, sejmul kuklu, odhodil kryt kabiny a pokoušel jsem se dostat ven. Tlak vzduchu mě však přišpendlil k sedačce a nemohl jsem se dostat ven. Až na čtvrtý pokus se mi podařilo dostat z kabiny a padal jsem do prostoru. Kopule padáku se však neobjevuje, neboť do šňůr mám zamotanou levou ruku. Padal jsem značnou rychlostí, takže jsem ruku vši silou vytrhl ze šňůr, aby se padák alespoň trochu otevřel. Podařilo se mi to, ale ruka nevydržela a nadvakrát se zlomila. Dopadl jsem do moře asi 8 km od pobřeží.“²⁵⁷

S poraněnou rukou a padákem na zádech měl Bedřich Dvořák po dopadu co dělat, aby udržel hlavu nad hladinou. Po třičtvrtě hodině ho naštěstí našli kolem projíždějící rybáři, kteří téměř vysíleného letce z vody vytáhli. Neúspěšně se je pokusil přemluvit, aby ho vysadili ve Francii, nicméně z důvodu obavy o sebe a své rodiny mu rybáři nevyhověli. Na břehu okamžitě přebrali zachráněného Němci. Ti ho převezli do Cherbourgu a pote k ošetření do nemocnice pro Luftwaffe v Honemarku. Po ošetření převezli Bedřicha Dvořáka do zajateckého tábora

²⁵⁵ BIČÍK, Zdeněk – NĚMEČEK, Jan. *Českoslovenští letci z Pardubicka ve druhé světové válce 1939-1945*. Pardubice 1992. s. 14

²⁵⁶ BIČÍK, Zdeněk. *Českoslovenští letci*. s. 14.

²⁵⁷ CSÖLLEOVÁ, Eva. *Letci Pardubicka v RAF*. s. 41

Dulag Luft a nedlouho poté do Stalag Luft IX-C Obermansfeld. Zde pobýval až do 6. 11. 1942 dokud ho opět nepřevezení do jiného tábora – Oflag IX-A/Z v Rotenburgu a po deseti dnech do tábora Oflag IX-A/H ve Spangenburgu.²⁵⁸

Dalším táborem, kterým si prošel, byl Stalag Luft III v Saganu. Zde se zapojil do příprav na útěk. Spolu s Ivo Tonderem a Arnoštěm Valentou byl vybrán do první skupiny útěkářů. V noci z 24. na 25. března 1944 uteklo ze Saganu 76 zajatců.²⁵⁹ Bedřich Dvořák se spolu s Angličanem Desmondem Plunkettem dostal až do Klatov, kde však byli zadrženi (jako jedni z posledních uprchlíků). Převezen byl do Prahy, kde byl vězněn a vyslýchán. Britští letci a spolu-uprchlík Arnošt Valenta byli v Praze zastřeleni. Nicméně 21. listopadu 1944 Bedřicha Dvořáka opět přesunuli, tentokrát do tábora Stalag Luft I v Barthu a 8. ledna 1945 do tábora Oflag IV-C Colditz, kde byl vězněn až do osvobození Američany.²⁶⁰

Nedlouho po osvobození odletěl z letiště Kölleda přes Belgie do Británie, kde se prezentoval ze zajetí u čs. depotu RAF v Corsfordu.²⁶¹

*„Dne 20.4.1945 hlásil příchod u čs. leteckého depa jako bývalý příslušník RAF na Station Cosford společně s dalšími příslušníky RAF: Cigošem Františkem, Burdou Františkem, Bušinou Emilem, Trojáčkem Karlem, Bryksem Josefem, Zafoukem Jaroslavem, Tonderem Ivem, Veselým Erazimem, Černým Otakarem, Procházkou Václavem, Buškem Vilémem, Truhlářem Janem, Novotným Emanuelem, Šůsou Josefem, Urubou Petrem, Batelkou Karlem a Chloupkou Čeňkem“.*²⁶²

Bedřich Dvořák byl přidělen k No. 106 PRC a po dvou měsících se dostal zpátky k 312. čs. stíhací peruti v Manstonu. Do osvobozené vlasti se dostal 9. srpna 1945 a byl povýšen na majora letectva. V polovině října 1945 se stal přednostou 1. oddělení u velitelství 1. letecké divize v Praze. Poté byl 30. dubna 1947 přeřazen do Hradce Králové k místní LVA. V květnu 1947 byl ustanoven velitelem letecké správy v Pardubicích. 31. ledna 1948 byl přemístěn ke Školní základně V a ustanoven zatímním velitelem. 1. června 1948 byl propuštěn a odeslán na dovolenou s čekáním. V tomto měsíci se také oženil s Emou Karáskovou.²⁶³

Následující léta v životě Bedřicha Dvořáka by se dala shrnout krátce – začala se totiž objevovat neustálá šikana a neúcta k veteránům druhé světové války ze strany komunistického

²⁵⁸ CSÖLLEOVÁ, Eva. *Letci Pardubicka v RAF*. s. 42.

²⁵⁹ Později byl tento útěk znám jako „Velký útěk“ o kterém po válce napsal například Zdeněk Bidlo – Útěk ze Saganu

²⁶⁰ CSÖLLEOVÁ, Eva. *Letci Pardubicka v RAF*. s. 42.

²⁶¹ VHA, sb. 24, sign: 24 24-5/47-16, Odvodní lístek č. 21 – Bedřich Dvořák

²⁶² ABS, fond Z, sign.: Z-10-P-311-1 – Zpráva o činnosti býv. příslušníků RAF z 18. 8. 1963

²⁶³ CSÖLLEOVÁ, Eva. *Letci Pardubicka v RAF*. s. 42.

režimu. Na počátku září 1948 se musel Bedřich Dvořák potýkat s řadou nepříjemností, které započaly tím, že byl rozvázán jeho služební poměr. Pouhý den po propuštění obdržela jeho žena Ema dopis od bytového referátu Místního národního výboru v Pardubicích, v němž bylo požadováno vyklizení jejich městského bytu. Na vystěhování měli manželé Dvořákoví pouhé dva týdny. V případě, že by danou lhůtu nesplnili, jim hrozilo vyklizení bytu za jejich nepřítomnosti. Pokus odvolat se proti nezákonnosti tohoto postupu MNV byl marný. Na základě doporučení umístovací komise MNO začal pracovat B. Dvořák v Liberci.²⁶⁴

Za necelý měsíc ho ale z pracovního místa odvolali a bylo mu doporučeno, aby si našel práci v civilním sektoru. Tou dobou také proběhlo odvolací řízení u Okresního národního výboru v Pardubicích v souvislosti s bytem Dvořákových. ONV definitivně stvrdil jejich vystěhování a prohlásil jejich nájemní smlouvu za neplatnou. Tak byla rodina Bedřicha Dvořáka 1. prosince 1948. úředně vystěhována. Bydlet museli v suterénním skladišti vedle skladu uhlí v Jungmannově ulici v Pardubicích. Coby bývalý příslušník zahraniční armády byl neustále sledován StB. Na konci srpna 1949 byl B. Dvořák v Pardubicích zatčen během velkého zatýkání dalších osob, které ani neznal. Během výslechů byl dotazován na nějakého podporučíka jezdeckta, se kterým se setkal pouze jednou. Propuštěn z vazby byl 24. září 1949.²⁶⁵

„Podle lustrace byl Bedřich Dvořák dne 7. 9. 1949 na OV-VB v Chrudimi daktyloskopován a na OOVB Pardubice je poznatek o jeho rozkrádání majetku v socialistickém vlastnictví.“²⁶⁶

Během Dvořákova věznění byl jejich suterénní „byt“ vyplaven vodou, přičemž rodina přišla o veškerý movitý majetek. Do toho všeho musel opustit zaměstnání u Československých stavebních závodů, kde pracoval jako strojní referent. Na základě dopisu z MNO mu bylo sděleno, že byl zbaven hodnosti majora v záloze a degradován na vojína v záloze. Nesměl už tedy být na pozici technického úředníka, ale směl pracovat pouze jako dělník. V dubnu 1950 absolvoval kurz pro řidiče buldozerů v Lysé nad Labem. Následně jako řidič pracoval celých 10 let na stavbách. Z důvodu podlomeného zdraví vážně onemocněl. Vliv na jeho zdravotní stav mělo zaručeně také mnohaleté věznění v zajateckých táborech, namáhavá manuální práce či pobývání v naprosto nevyhovujících bytových podmínkách. Ochrlul na polovinu těla a podstoupil dvě operace hlavy. Po dlouhé léčbě mu byla diagnostikována Parkinsonova nemoc

²⁶⁴ PAKOSTA, Oldřich. *Československý letec*. s. 69

²⁶⁵ ABS, fond Z, sign.: Z-10-P-311-1 – Zpráva o činnosti býv. příslušníků RAF z 18. 8. 1963

²⁶⁶ Tamtéž.

a ve věku 49 let se musel odebrat do invalidního důchodu. Určité satisfakce se dočkal až v dubnu 1961, kdy na základě své žádosti získal osvědčení o účasti na národním boji za osvobození. Až v roce 1962, tedy po dlouhých 14 letech žití v otřesných bytových prostorech, získali manželé Dvořákoví nový byt 1 + 1 s příslušenstvím. Zásahu na tom měli dozajista lékaři z Fakultní nemocnice v Hradci Králové, kteří vzhledem ke zdravotnímu stavu Bedřicha intervenovali u bytového odboru MNV v Pardubicích.²⁶⁷ Podle ÚEO byl ještě v roce 1963 Dvořák zaměstnán u n. p. Strojní správa Pardubice, kde vykonával zemní práce.²⁶⁸

Hrdinný veterán druhé světové války skonal 29. srpna 1973 v pardubické nemocnici ve věku 61 let, pět let po smrti své ženy Emy. Rozloučení se účastnil mimo jiné i František Fajtl, kamarád zesnulého, který pronesl smuteční řeč. Pochován byl Dvořák do rodinného hrobu na hřbitově v Mladočově u Litomyšle.²⁶⁹

²⁶⁷ PAKOSTA, Oldřich. *Československý letec*. s. 69–72.

²⁶⁸ ABS, fond Z, sign.: Z-10-P-311-1 – Zpráva o činnosti býv. příslušníků RAF z 18. 8. 1963

²⁶⁹ PAKOSTA, Oldřich. *Československý letec*. s. 72.

11.4. Josef Koukal

Narodil se 6. května 1912 v Jenišovicích u Luže.²⁷⁰ Po vyučení se v roce 1928 ve věku 16 let přihlásil se souhlasem otce na Masarykovu leteckou školu v Prostějově, kterou absolvoval v roce 1931. Následně sloužil jako pozorovací pilot, dokud se nepřihlásil na stíhací školu v Chebu.²⁷¹ V roce 1935 přešel do soukromého sektoru a působil jako zkušební pilot u firmy Beneš–Mráz v Chocni, kde byl zaměstnán až do okupace. Tou dobou byl již také ženatý a měl prvního potomka.²⁷²



Obrázek 5: Josef Koukal²⁷³

K útěku za hranice se rozhodl 12. srpna 1939. Po dlouhé cestě, která vedla přes Polsko, Rusko, Rumunsko, Sýrii a Istanbul, se dostal až do Francie. Dne 13. ledna 1940 byl prezentován v Marseille.²⁷⁴ Zůstal tu až do chvíle, kdy se zhroutila francouzská obrana. V červenci 1940 byl přijat do RAF k 310. stíhací peruti. Aktivním členem stíhací peruti byl až do osudného 7. září 1940, kdy byl sestřelen při letecké bitvě nedaleko Londýna britským protiletadlovým dělostřelectvem. Jako zázrakem se sice zachránil, ale utrpěl velmi těžké popáleniny na 72 % těla.²⁷⁵

²⁷⁰ VHA, 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]

²⁷¹ SITENSKÝ, Ladislav – HURT, Zdeněk. *Stíhači*. Cheb 1993. s. 70.

²⁷² VHA, sb. 24, sign: 24 24-13/53-95, Odvodní lístek č. F1837 – Josef Koukal

²⁷³ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. Josef Koukal

²⁷⁴ VHA, sb. 24, sign: 24 24-13/53-95, Odvodní lístek č. F1837 – Josef Koukal

²⁷⁵ STUDNÍČKA, Pavel – Obec Jenišovice. *Josef Koukal (6. 5. 1912 - 23. 2. 1980). Jenišovický rodák a válečný hrdina bitvy o Británii*. Hradec Králové 2012. str. 7

„Pan McIldoe A. H., lékař, který t. č. ošetřuje por. let. /: F/O/ Josefa Koukala, požádal dopisem p. prezidenta republiky, zda by nemohl být přijat ve slyšení i s pacientem. Odůvodňuje svoji žádost tím, že by návštěva u p. prezidenta značně posílila duševní stav por. Koukala a přispěla tak ke zlepšení jeho celkového zdravotního stavu. Pan prezident republiky rozhodl o žádosti kladně.

*Telefonickou domluvou McIldoe A. H. byla návštěva por. Koukala u p. prezidenta republiky stanovena na den 14. října 1943 ve 3:15 odpoledne.*²⁷⁶

Během návštěvy u prezidenta Beneše se Josef Koukal zmínil o svém vynálezu. Tím byl návrh na hnací ústrojí pro umělé vyrábění vztlaku u bombardovacích letadel. Protože se jednalo o věc technického rázu, byli s tímto návrhem osloveni letečtí odborníci. Prezident si přál, aby Josef Koukal předal svůj návrh k prostudování studijní skupině MNO a aby podle jejich posudku zařídil Inspektorát čs. letectva další posudek u Air Ministry.²⁷⁷

Zranění, z nichž se Josef Koukal zotavoval až do roku 1943, ho poznamenala na celý život, nicméně k aktivní službě se vrátil, a dokonce létal operační lety u 312. stíhací perutě. Ke konci války pracoval u Inspektorátu čs. letectva a absolvoval několik přeškolení na vícemotorové stroje.²⁷⁸ Do vlasti se vrátil 1. září 1945.²⁷⁹

Josef Koukal se po válce v důsledku svých válečných zranění potýkal s finančními problémy. Obrátil se proto 27. 6. 1947 na prezidenta republiky s prosbou o přiznání vyšších odpočivných platů, protože přiznané výslužné pro něj a jeho rodinu znamenalo živoření. Odpovědi se mu sice od vojenské kanceláře prezidenta dostalo, nicméně k žádnému navýšení nedošlo. V 50. letech žil proto Josef Koukal z velmi nízkého důchodu. Z toho důvodu si přivydělával jako automechanik. Nebýt pomoci rodiny a blízkých přátel, měla by rodina Josefa Koukala velké problémy 50. léta přežít. Aby toho nebylo pro bývalého letce málo, musel snášet časté provokace StB, která se ho všemožnými způsoby snažila dostat do vězení. I proto musel žít spíše v ústraní a být především v kruhu rodiny.²⁸⁰

V době uvolnění režimu v 60. letech se Josef Koukal dočkal určité rehabilitace a bylo mu uděleno několik ocenění. Jako člen klubu Guinea Pig Club, který sdružoval popálené letce RAF, byl pravidelně zván na zahraniční akce. V letech 1964 a 1972 mu bylo umožněno se těchto akcí

²⁷⁶ VHA, sb. 24, sign: 24 24-13/53-98, Vojenská kancelář prezidenta republiky, čj. 1598/1943

²⁷⁷ VHA, sb. 24 24-13/53-103, Vojenská kancelář prezidenta republiky, čj. 1053/1941

²⁷⁸ Více viz NĚMEČEK, Michal. Životní cesty československých válečných letců z Chrudimska v letech 1939–1945. Pardubice, 2020. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta Filozofická. Vedoucí práce PhDr. Michal Benda.

²⁷⁹ SITENSKÝ, Ladislav. *Stíhači*. s. 70.

²⁸⁰ STUDNIČKA, Pavel. *Josef Koukal*. s. 10.

ve Velké Británii účastnit. Obě tyto zahraniční návštěvy měly nicméně dohru v podobě výslechu StB, což mělo za následek i to, že o další návštěvy Británie Josef Koukal nestál. Hrdina bitvy o Británii zemřel v Luži 23. února 1980 ve věku 68 let.²⁸¹

11.5. Karel Kovář

Narodil se 22. prosince v roce 1916 v Pardubicích na Zeleném předměstí do rodiny soustružníka kovů Karla Kováře a jeho ženy Barbory, rozené Schurtzové.²⁸² Po náhlé smrti otce v roce 1921 se spolu s matkou, sestrami Marií a Věrou a bratrem Stanislavem přestěhoval do obce Krouna u Skutče čp. 173, kde bydlela sestra jeho matky Julie Čermáková.²⁸³



Obrázek 6: Karel Kovář²⁸⁴

Karel Kovář chodil v Krouně do obecné školy a v místní strojárně Štorek a Venzara se vyučil strojním zámečníkem. Následně absolvoval čtyři roky Vyšší průmyslové a strojnické střední školy v Pardubicích. Po studiích prošel základním leteckým výcvikem v Prostějově. V prosinci roku 1937 získal osvědčení turistického pilota při Aeroklubu v Pardubicích, kde působil např. s Josefem Koukalem a Stanislavem Popelkou. V období 22. 5. 1938 až 14. 3. 1939

²⁸¹ STUDNIČKA, Pavel. *Josef Koukal*. s. 10.

²⁸² SOKA Pardubice, Sběrka druhopisů matrik, Římskokatolický farní úřad Pardubice, r. 1916, č. postupné 276.

²⁸³ Soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře, Záznam z rozhovoru Karla Kováře a jeho synovce Jana Věrteláře z 90. let

²⁸⁴ Tamtéž.

v hodnosti četaře vykonával Karel Kovář službu vojenského výkonného letce – pozorovatele dvoumístných letounů u 63. letky v Přerově.²⁸⁵

Následkem událostí březnové německé okupace a nastolením Protektorátu Čechy a Morava se stejně jako mnoho československých pilotů rozhodl emigrovat.

„Než odešel za hranice, tak své doklady a vysvědčení, výuční osvědčení a tyhle doklady, už nevím, co všechno, schoval u pana Raby (starý Sokol, shrbený člověk) kostelník evangelického kostela, hrobník, správce hřbitova. U něj by to nikdo nehledal. Měl v něj důvěru, protože to byli starý lidé – tam to teda bylo, to já vím od strejdy.“²⁸⁶

Spolu s kamarádem Petrem Urubou utekli za hranice přibližně 30 kilometrů od Frenštátu pod Radhoštěm.²⁸⁷ Následně se dostali až do Krakova, kde jim byl nabídnut vstup do francouzské cizinecké legie na dobu 5 let. 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 ve dnech 31. 7. 1939 až 1. 8. 1939. Tohoto transportu se dle dochovaných seznamů spolu s Karlem Kovářem účastnili například poručík František Fajtl, major Evžen Čížek či plukovník Josef Berounský.²⁸⁸

V Paříži byl Karel Kovář přiřazen 9. září 1939 ke 109. batalionu zpravodajského letectva, který sídlil v Tours. *„Ta letka v Tours, to byly oči a uši generálního štábu.“²⁸⁹* Na tomto letišti létal se stroji POTEZ 63. *„To bylo žihadlo, měla strašně velkou stoupavost a nesla jen fotokanóny. Celou válku ve Francii jsem lítal u zpravodajců, pak se to všechno posralo a nastal přesun do jižní Francie, kde nás nalodili a vezli do Severní Afriky.“²⁹⁰* Po porážce Francie se československé letecké jednotky přesunuly do jižní Francie, odkud z Marseille vyrazily do Alžírsko a poté vlakem do Casablanca v Maroku. Následovala třítydenní cesta lodí do Anglie, při níž se musela posádka vyhýbat německým ponorkám.²⁹¹

Poté, co loď přistála v Liverpoolu, byli muži převezeni do polního tábora Corny, kde byl Karel Kovář přiřazen k 311. bombardovací peruti. Výcvik pro posádky bombardérů probíhal v Bassingbourne, kde Karel Kovář spolu se svými kolegy a kamarády Zdeňkem Matuškou

²⁸⁵ Soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře, Osvědčení o jmenování polním pozorovatelem.

²⁸⁶ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 28. 5. 2021.

²⁸⁷ Kateřina Van Wagenen, Zdeněk Pagač: Příběhy 20. století – Plukovník Petr Uruba (1916–2009). Olomouc 2009.

²⁸⁸ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 407/3/44, k. 44, Různé seznamy čs. letců ve Fr. 1940.

²⁸⁹ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 28. 5. 2021.

²⁹⁰ Soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře, Zapsaný rozhovor Karla Kováře a jeho synovce Jana Věrteláře z 90. let

²⁹¹ Tamtéž.

a Karlem Hančilem působil do 14. září 1940.²⁹² Po tomto výcviku byl zařazen jako radiotelegrafista-střelec k 311. bombardovací peruti a jmenován do hodností P/O.²⁹³

V prosinci roku 1940 si několik letců včetně Karla Kováře podalo žádost o přeřazení do stíhacího výcviku, protože chtěli, aby byly jich schopnosti a dovednosti získané z ČSR a Francie lépe využity. Tato žádost byla však ze strany velení přijata velmi negativně.²⁹⁴

V důsledku toho došlo k vyřazení šesti letců z 311. perutě, mezi nimiž byl Karel Kovář, jeho kamarádi Hančil a Matuška či pardubický rodák František Růžička. Toho dne byli také letci dle Karla Janouška okamžitě přesunuti do zálohy u Československé brigády v Leamington Spa. V lednu 1941 pak bylo na všechny výše jmenované podáno trestní oznámení.²⁹⁵

Další působení Karla Kováře ve Velké Británii je nejasné. Z evidenčního listu, který byl uchován ve Vojenském historickém archivu v Bratislavě, vyplývá, že vojenská hodnost mu byla odňata až v roce 1942.²⁹⁶ Po zbytek války pracoval Karel Kovář jako konstruktér ve zbrojním průmyslu.²⁹⁷ Tou dobou bydlel v Londýně na adrese Howley Place 12, London W 2.²⁹⁸

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.²⁹⁹

Po válce působil Karel Kovář jako vedoucí technických služeb na letišti v Praha-Ruzyně, kde působil až do roku 1948. V době, kdy bylo zřejmé, že komunistický režim bude pronásledovat západní letce, poslal svoji britskou manželku Ester do Anglie s tím, že se za ní co nejdříve vypraví. Režim mu však cestu na Britské ostrovy nedovolil, a Karel Kovář tak zůstal v Československu bez manželky. Po nějaké době se s Ester nechal na dálku rozvést a vzal si za

²⁹² VHA, f. Čs. letectvo Velká Británie, sign: 680/BIa/1/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě skup. Honnington. 1/9/1940 – 30/9/1940.

²⁹³ PAJER, Miloslav. *Ve stínu slávy*. s. 94.

²⁹⁴ 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.

²⁹⁵ Tamtéž.

²⁹⁶ VHA Bratislava, Evidenční list k vojenské knížce Karla Kováře, 1965

²⁹⁷ VHA, f. 255, sign: 173323/75, Kovář Karel 22.12.1916

²⁹⁸ VHA, sb. 24, sign: 24-13-56/199

²⁹⁹ Soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře, Záznam z rozhovoru Karla Kováře a jeho synovce Jana Věrteláře z 90. let

manželku Amálii Pražanovou, která pocházela z Otradova nedaleko obce Krouna, kde Karel Kovář vyrůstal.³⁰⁰

Ve zprávě vypracované Okresním oddělením MV v Hlinsku, kterou na základě podkladů od pěti nahodilých informátorů vypracoval serž. Bohuslav Petrák dne 24. 5 1954, je o Karlu Kovářovi psáno následující: „*Jmenovaný, když v roce 1949 přišel do Dědové a kupoval pozemek na stavbu, byl s ním přítomen ještě jeden neznámý muž, oba hovořili o budoucím pěstování nutrií, z čehož však vzápětí sešlo a neuskutečnilo se to. Zprvu po postavení dřevěného domku v Dědové spíše jako chaty na samotě u lesa pracoval na různých pomocných pracech, a i jako lesní dělník. Posléze si našel zaměstnání v n. p. ESKA-Skuteč, kde je dosud. Jak tam pracuje nebylo zjištěno. Je otcem 3 nezaopatřených dětí. Povahy je spíše samotářské, nerad se baví s lidmi, jeho jednání budí dojem jako by stále hlídal, není si stále jistý a jeho hlavní a zvláštní rys je ten, je-li navštíven kýmkoliv za jakýmkoliv účelem a to případně, soupis zvířectva, agitací apod., vždy je velice až podezřele úslužný a pohostinný, ihned přinese láhev likéru, který až vnucuje, jako by chtěl návštěvu tímto podplatit. Toto je o něm všeobecně známo. Jinak je velice opatrný a žádných řečí nevyhledává. Je to osoba velice záhadná, až podezřelá, už z těch důvodů, že si postavil dům u samého lesa. Má v držení velikého hlídacího psa, o kterém říkají sousedé, že je jako čert.*

Politicky, pokud bylo zjištěno, nebyl nijak činný, a i nyní je bezpartijní, nejeví žádný zájem o politické dění a také v tomto směru se žádným nevede rozhovor.“³⁰¹

Karel Kovář si pořídil v roce 1949 pozemek nedaleko obce Dědová v osadě Bahna, na němž si postavil nevelký dřevěný domek. Ve zprávě uváděný „neznámý muž“ byl jeho přítel Leopold Musil³⁰², se kterým plánoval chov nutrií, který museli vzhledem k jejich častým útěkům zavrhnout.³⁰³

„Sám říkával, že byl vyhledáván příslušníky StB Hlinsko mnohokrát a lákali ho do svých služeb. Nikdy ho nekontaktovali na veřejnosti, ale třeba na cestě v lese u Bahen. Někteří jeho sousedé ho dokonce udávali StB, tihnul spíš do Krouny, s Dědovákama nevedl, protože to byli samí komunisti. Pracoval jako lesní dělník a posléze v NP ESKA Cheb pobočka Skuteč (později VELAMOS). Odcházel jako technický úředník. Bývalí spolupracovníci na něj dodnes řídí

³⁰⁰ ABS, f. MV – OO – MV Hlinsko

³⁰¹ Tamtéž.

³⁰² Leopold Musil byl účastníkem výsadku Tungstan

³⁰³ Soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře, Záznam z rozhovoru Karla Kováře a jeho synovce Jana Věrteláře z 90. let

vzpomínají. Oceňovali na něm především jeho skromnost a postoje i to, že z osady Bahna vždy dorazil do práce za jakéhokoliv počasí.³⁰⁴

Osvědčení o účasti národního boje za osvobození obdržel v září 1978. V roce 1976 odešel vzhledem ke zdravotnímu stavu do důchodu.³⁰⁵ V roce 1992 zemřela jeho žena Amálie, se kterou měl 3 syny a dceru.³⁰⁶ Karel Kovář zemřel u své dcery Evy v Říčanech u Brně 30. července 1995.³⁰⁷

11.6. Jaroslav Kudláček

Letec Jaroslav Kudláček se narodil 9. prosince 1919 v Chrudimi do rodiny Josefa Kudláčka.³⁰⁸ Vystudoval 5 tříd obecné a 3 třídy měšťanské školy, a také 2 roky pokračovací obchodní školy. Profesí byl obchodní příručí. Vojenskou službu začal vykonávat od 20. července 1938. Absolvoval poddůstojnickou školu v Olomouci a základní vojenský výcvik na letadle Š. 328.³⁰⁹ Po ukončení výcviku byl 1. března 1939 jmenován leteckým pilotem. Nejvíce hodin nalétal se zpravodajskými letouny. E 39, E 241 a Š328. Z ČSR odešel 14. srpna 1939 a do Francie se dostal 13. listopadu 1939.³¹⁰ O den byl prezentován v Marseille.³¹¹



Obrázek 7: Jaroslav Kudláček³¹²

³⁰⁴ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 28. 5. 2021.

³⁰⁵ VHA, f. 255, sign: 173323/75, Kovář Karel 22.12.1916

³⁰⁶ Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 28. 5. 2021.

³⁰⁷ Soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře, Smuteční oznámení o úmrtí Karla Kováře

³⁰⁸ VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: <http://www.vuapraha.cz/>]

³⁰⁹ Tamtéž.

³¹⁰ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. CH– K.

³¹¹ VHA, sb.24, sign: 24-13/81–181, Presenční lístek Jaroslava Kudláčka

³¹² VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. Jaroslav Kudláček

Následně byl vtělen k letecké skupině v Agde, kde byl v únoru 1940 povýšen na svobodníka. Po kapitulaci Francie odjel lodním transportem, kterému velel škpt. Schejbala a který vyrážel z Bordeaux. Do anglického Falmouthu se dostal 22. 6. 1940. O měsíc později byl přijat do řad RAF v hodnosti AC2 na základně v Cosfordu. Za svého působení u RAF se vypracoval až do hodnosti P/O a byl oceněn Čs. medailí Za chrabrost, britskou medailí Star 1939-1943 a obdržel také Čs. vojenskou pamětní medaili.³¹³ V dubnu 1941 se oženil s Angličankou, slečnou Violet Guy, se kterou měl syny Baryho Jaroslava a Eldona Petera.³¹⁴

Jaroslav Kudláček zemřel při jedné z největších leteckých nehod v historii československého letectva, která se stala 5. října 1945. Na palubě Liberatoru GR. Mk. VI cestovalo kromě 5 členů posádky také 18 dalších cestujících z letiště v Blackbushe nedaleko Londýna na letiště Praha-Ruzyně. Za kniplem seděl velmi zkušený P/O Jaroslav Kudláček, který do té doby nalétal téměř 1 500 hodin. Krátce po startu však vzplál motor č. 3, explodoval a vzápětí začal hořet i motor číslo 4. Letoun se vrátil z výšky 100 metrů na zem u obce Elvethan. Ihned po dopadu Liberator explodoval a shořel. Zahynulo všech 23 osob, z toho 5 dětí. Chrudimský rodák Jaroslav Kudláček spočinul spolu s ostatními zahynulými členy posádky (F/Lt Bohumil Vaverka, W/O Antonín Brož, F/Sgt Zdeněk Sedlák a P/O Karel Rybníček) na hřbitově v Brookwoodu necelých 50 km od Londýna.³¹⁵

Jeden z jeho kolegů zaznamenal vzpomínku na velmi smutnou příhodu z roku 1945, kdy se setkal s maminkou Jaroslava Kudláčka, která do poslední chvíle doufala v návrat syna z ciziny. *„Měl jsem jisté povinnosti na letišti Ruzyně a tu se ke mně přidala starší žena, upracovaná a venkovsky oděná. Byl jsem sám, a tak mě jistě omylem s pláčem vítala, jako bych se právě vrátil ze zahraničí. Když jsem se na ni lépe podíval, měl jsem dojem, že mi její obličej někoho připomíná. Ptala se, kolik letadel ještě přiletí a kolik je ještě našich letců v Anglii, avšak s hlavní otázkou otálela. Když jsem se jí zeptal, na koho čeká, odpověděla, že má syna letce a že se jmenuje Jaroslav Kudláček. V tom okamžiku se mi stáhlo hrdlo, cítil jsem, že ani nemohu dýchat, nebyl jsem s to vydat hlásku. Jen jsem si představil letadlo, ve kterém už v době míru zahynul nešťastný Jarda. Tiché zakašláni mě vrátilo do přítomnosti a stará paní čekala, co odpovím. Namáhavě jsem hledal slova, a tu drobná stařenka, pozorujíc mé proměny, řekla, že*

³¹³ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. Jaroslav Kudláček

³¹⁴ VÚA, sb. 24, sign: 24-13/81-181, Dotazník pro repatriční odbor Ministerstva sociální péče Londýn.

³¹⁵ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. 7. část.* s. 808–809.

*je připravena na vše, jen necht' jí řeknu holou pravdu. Najednou mě uchopila za ruku, poděkovala, potichu a pomalu řekla, že ví, že se její syn nevrátí, a ještě o trochu víc ohnutá odcházela.*³¹⁶

11.7. Václav Procházka

Narodil se 2. května 1908 v Chrudimi jako nemanželský syn Jana Procházky a Žofie Ludvíkové.³¹⁷ Jako vyučený čalouník absolvoval v roce 1927 Školu pro odborný dorost letectva v Prostějově. Následně nastoupil na vojenskou prezenční službu u Leteckého pluku 2 v Olomouci, po jejímž skončení působil jako učitel létání ve Východočeském aeroklubu. Po německé okupaci se rozhodl pro emigraci a přešel v březnu 1939 hranice do Polska.



Obrázek 8: Václav Procházka³¹⁸

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.³¹⁹ 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 přesunul do polské Gdyně, kde již čekala loď Chrobry.

³¹⁶ SCHNEIDER, Dušan. *Střelec bombardéru RAF*. Brno: Návrat, 1994. Válečná tematika. s. 83.

³¹⁷ SOA Zámorsk, Sbírká matrik Východočeského kraje, Farní úřad římskokatolické církve Chrudim, okr. Chrudim, sign: 6998, matrika N, 1904-1909. [Dostupné online z: <https://www.matrikyonline.cz/signatura/6998/#o=329>]

³¹⁸ Čs letci v RAF: seznam. *Čeští RAFáci* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismo=p

³¹⁹ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

Po dvou dnech plavby na této lodi se dne 2. srpna 1939 Václav Procházka dostal do přístavu Bologne Sur Mer.³²⁰ Ve Francii působil na letištích v Istres, Avor a Chateauroux až do kapitulace této země. Do Anglie, kde byl přijat do řad RAF jako učitel létání u 24. peruti, se dostal na lodi Napala. V březnu roku 1941 přešel po zaškolení na bombardéry k 311. bombardovací peruti. U této perutě sloužil na letištích Honnington a Wretham až do 20. října 1941.³²¹ Právě v tento den došlo k havárii letounu Wellingtonu KX-E, který pilotoval při návratu z operačního letu.³²² Díky jeho skvělým leteckým dovednostem se mu podařilo s téměř neovladatelným strojem přistát v mělčině u Fríských ostrovů. Naneštěstí je několik hodin po přistání zajala posádka německého hlídkového člunu. Procházka byl uvězněn nejprve v zajateckém táboře Stalag VIII B v Lamsdorfu, později v Stalag Luft 1 v Saganu, dále v Barthu, v Praze a nakonec až do osvobození americkou armádou v pevnosti Colditz, která byla osvobozena 16. 4. 1945.³²³

Dle zprávy Inspektorátu čs. letectva ze dne 19. dubna 1945 byl po osvobození přesunut na čs. depot v Anglii spolu s Bedřichem Dvořákem, Františkem Burdou, Františkem Cigošem, Vilémem Bufkou, Emilem Bušinou, Karlem Trojáčkem, Josefem Bryksem, Jaroslavem Zafoukem, Ivo Tonderem, Janem Truhlářem, Emanuelem Novotným, Josefem Sůsou, Petrem Urubou a Čeňkem Chalupou.³²⁴

Po válce pracoval jako lektor létání v Letecké vojenské akademii v Hradci Králové. Oženil se s Blaženou, roz. Andršovou (22. 12. 1908, Bystré). Uniformu musel sundat až v roce 1949, kdy byl komunistickým režimem z letectva propuštěn, podobně jako mnoho dalších západních letců.³²⁵ Stejně jako v případě i Bedřicha Dvořáka byl i on propuštěn na základě rozkazu náměstka ministra pro věci osobní a šéfa 5. oddělení Hlavního štábu.³²⁶

Václav Procházka byl vystěhován do Jablonce nad Nisou, kde pracoval v závodě na bižuterii, dokud ho opět režim nepřesídlil do Pardubic. V roce 1950 bydlel v Lučanech nad

³²⁰ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/5/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

³²¹ Více viz NĚMEČEK, Michal. Životní cesty československých válečných letců z Chrudimska v letech 1939–1945. Pardubice, 2020. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta Filozofická. Vedoucí práce PhDr. Michal Benda.

³²² RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945. 7. část.* Cheb 2004. s. 291.

³²³ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu: válečný příběh československého bombardovacího pilota Václava Procházky.* Praha 2002. s. 185.

³²⁴ ABS, f. Z, sign: Z-10-P-311-3

³²⁵ ABS, f. OB – KS-MU Pardubice

³²⁶ ABS, f. 302, sign: 302-291-1

Nisou v okrese Liberec.³²⁷ Ve stejném roce byl uveden v přehledu zpravodajských případů u Velitelství 1. leteckého okruhu. Ještě jako rotmistr z povolání u leteckého pluku 47 byl údajně podezřelý z příprav ilegálních odletů do zahraničí a z protistátní činnosti, za což byl později i zadržen.³²⁸

V červnu 1963 pracoval v dole Vítězný únor v Litvínově. Trvalé bydliště však měl v Pardubicích.³²⁹ Do své smrti 5. září 1973 pracoval v podřadné dělnické profesi a pod dozorem StB.³³⁰

³²⁷ ABS, f. OB-133 HK

³²⁸ ABS, f. Z, sign: Z-10-P-311-3

³²⁹ Tamtéž.

³³⁰ KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu: válečný příběh československého bombardovacího pilota Václava Procházky*. Praha 2002. s. 185.

11.8. František Růžička

Narozen 13. 7. 1915 v Pardubicích do rodiny Františka Růžičky a Anežky Hloupé. Absolvoval 5 tříd obecné a 4 třídy měšťanské školy a následně i Obchodní akademii s maturitou.³³¹ Vystudoval Obchodní akademii a následně byl zaměstnán jako poštovní úředník. Jakožto velký nadšenec do letectví byl aktivním členem Pardubického aeroklubu, kde získal průkaz sportovního pilota. V říjnu 1937 nastoupil na vojenskou prezenční službu a byl zařazen do školy důstojníků letectva v záloze a do čety pozorovatelů v Prostějově spolu s Karlem Kovářem. 31. května 1938 tuto školu ukončil.³³² Poté působil až do 15. března 1939 u 10. letky Leteckého pluku 3 v Nitře.³³³



Obrázek 9: František Růžička³³⁴

Poté, co německé jednotky překročily československé hranice a ustanovily Protektorát Čechy a Morava, byl František Růžička demobilizován a pracoval jako poštovní úředník v Kutné Hoře a v Brandýse nad Orlicí. Stejně jako mnozí se nesmířil s obsazením Československa a s cílem zapojit se do zahraničního odboje přešel pěšky 26. července 1939 hranice Protektorátu mezi obcemi Hamry, Bílý Kříž a Dolní Lomná.³³⁵ V Polsku následně

³³¹ VHA, sb. 24, sign: 24-19/27-141-216, Osobní vložka ke Kmenovému listu číslo L 331

³³² CSÖLLEOVÁ. *Letci Pardubicka v RAF*. str. 10

³³³ VHA, sb. 24, sign: 24-19/27-141-216

³³⁴ Čs letci v RAF: seznam. *Čeští RAFáci* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismo=r

³³⁵ VHA, sb. 24, sign: 24-19/27-141-216

zamířil do Krakova, kde se nahlásil u československé skupiny, a následně čekal na odjez do Francie.³³⁶

V červenci odplul z Gdyně do Francie a stejně jako Karel Kovář i on čekal na vyřízení své žádosti ke vstupu do cizinecké legie. V září 1939 byl ve Francii přemístěn do výcvikového střediska bombardovacího letectva na Base Aérienne v Tours. Poté byl zařazen do střelecké školy na Base Aérienne Cazaux. Začátkem května 1940 byl jmenován podporučíkem letectva v záloze a na konci téhož měsíce mu byl udělen vojenský kvalifikační list pro leteckého střelce č. 2190.³³⁷ Po porážce Francie odplul z přístavu Port-Verdres na palubě lodi Meonia do Oranu v Alžíru. Na konci června se nacházel v marocké Casablance, odkud na lodi Gib-el-Dersa odplul do Gibraltaru. Poslední plavba, kterou musel ve středozevní moři absolvovat, než se dočkal břehů Anglie, proběhla na palubě nákladní lodi Ary Scheffer, jenž přistála ve Falmouthu 23. 10.³³⁸

Krátkou dobu pobýval František Růžička v táboře Cholmondey Park u Chesteru. Do Honingtohu, ve kterém začínala organizace 311. čs. bombardovací perutě, se dostal 29. července 1940. Již 2. srpna byl přijat k RAF a s nově nabytou hodností P/O byl zařazen do funkce palubního radiotelegrafisty. Mezi 22. zářím a 15. říjnem absolvoval ve II. skupině čs. letců výcvik u 11. OTU v Bassingbourne. Poté opět působil v Honningtonu, kde byl zařazen k operačnímu výcviku u OTF v rámci perutě. Stejně jako Karel Matuška, Zdeněk Hančil, nebo Karel Kovář i František Růžička požádal o pilotní výcvik určený pro stíhače. Přeražení ke stíhacímu letectvu mu nebylo umožněno, a to zejména z důvodu nedostatku kvalifikovaných posádek bombardovací peruti. Oproti tomu pilotů stíhačů bylo v čs. perutích po pádu Francie dostatek. František Růžička již ve své žádosti o stíhací výcvik uvedl, že pokud mu nebude umožněn, vystoupí z RAF.

Z důvodu porušení kázně bylo proti němu zavedeno kárné řízení a k 31. lednu 1941 byl převelen k Náhradnímu tělesu a jeho pomocné rotě. Později působil v řadách 1. čs. samostatné brigády, u níž zůstal až do konce války. V září 1943 byl již klasifikován jako „*neschopen polní služby – jen v kancelářské službě nebo dozorčí službě v zápolí*“. Dne 7. září 1944 mu byla udělena čs. vojenská pamětní medaile se štítky F – VB.³³⁹

³³⁶ VHA, sb. 24, sign: 24-19/27-141-216.

³³⁷ Tamtéž.

³³⁸ VHA, sb. 24, sign: 24-19/27-141-216, Záznam o činnosti ve Francii

³³⁹ CSÖLLEOVÁ. *Letci Pardubicka v RAF*. s. 106.

V osvobozené vlasti byl ppor. Růžička převeden do zálohy 1. listopadu 1945 a demobilizované z činné vojenské služby.³⁴⁰ V dubnu 1974 již coby důchodce bydlel ve Frenštátu pod Radhoštěm. Ve stejném roce na něj byl zaveden spis D. č. 16801.³⁴¹

11.9. Josef Sokol

Josef Sokol se narodil 31. 12. 1918 v obci Strkov (Ctětín) u Nasavrku do rodiny Antonína Sokola. Absolvoval 4 roky obecné školy, 4 roky v měšťanské škole a 3 roky pokračovací. Profesí byl umělecký zámečnický. Absolvoval poddůstojnickou školu v Chebu a tamtéž také elementární pilotní výcvik a bojový výcvik v Olomouci. Presenční službu plnil od 1. října 1937 až do 31. března 1939. Po absolvování pilotní vojenské školy působil u polní letky dvoumístných letounů v hodnosti svobodníka, a to od 1. září 1938 do 31. března 1939. Jeho kmenovým tělesem byl letecký pluk 2 a jeho 8. letka. Z Československa odešel 21. srpna 1939. Dokončil výcvik polního pilota letce dvoumístných letounů, kterým byl jmenován dne 1. března 1939. Pod jeho rukama prošla celá řada strojů od Zlín XII, E 114, Š 239, B 60, E 39, E 241, A 11, Š. 328, s nimiž nalétal několik stovek letů.³⁴²



Obrázek 10: Josef Sokol³⁴³

Příslušník 310. stíhací peruti zahynul 17. 7. 1946 v kokpitu letadla Spitfire TE572 při nehodně u kbelského letiště.³⁴⁴ Jeho letoun, který prošel před osudným startem výměnou

³⁴⁰ CSÖLLEOVÁ. *Letci Pardubicka v RAF*. s. 106..

³⁴¹ ABS – TS/MV – TS-854854 MV

³⁴² VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

³⁴³ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. Josef Sokol.

³⁴⁴ Tamtéž.

křídelního chladiče, neprošel ani hloubkovou inspekcí, protože měl nalétáno pouze lehce přes 42 hodin. Jelikož došlo k oné výměně systémového dílu, bylo zapotřebí provést technický zálet stroje, ke kterému byl určen právě npor. Josef Sokol. Start proběhl v pořádku, nicméně nedlouho poté došlo k potížím.³⁴⁵

Do protokolu později uvedl startér letiště Kbely, rtm. Karel Pánek, následující: „*Jako startér letiště Kbely řídil jsem dne 17. 7. 1946 provoz. Neutrálním pásem přijížděl k mému stanovišti letoun DZ-3, který jsem ihned odbavil, jelikož přistávací dráha byla volná... Start letounu byl normální. Nehodu jsem pozoroval ze svého stanoviště na východním okraji letiště. Letoun po startu asi ve výši 100 m (asi nad serpentinou) se jaksi ve stoupání zastavil – zvýšil jsem pozornost a zkonstatoval, že mu vysadil motor. Pak se rychle točil doleva a velmi rychle ztrácel výšku. Z toho jsem usoudil, že se snaží přistát nouzově na letiště, avšak pro malou výšku se dostal na úroveň letiště, jižně od lesíka Bažantnice. Jeho dopad jsem již neviděl. Okamžitě jsem volal pomoc, která také ihned reagovala a jela na místo nehody.*“³⁴⁶

Kpt. Antonín Svěcený, který se v době incidentu pohyboval po letišti autem, pád Josefa Sokola pozoroval také. „*Po startu letoun stoupal normálně asi do výše 100 metrů směrem jihozápadním na Vysočany. Ve výši asi 100 metrů letoun při stálém normálním stoupání náhle prudce zatočil doleva o 180 stupňů směrem na letiště, v této zatáčce letoun se naklonil na levé křídlo a klouzal k zemi ztrátou rychlosti... Jestli motor při zatáčce ve vzduchu pracoval, nemohu udati, neboť hluk vlastního auta mě znemožňoval poslech chodu motoru letounu.*“ Dalším svědkem nehody Josefa Sokola byl Ferdinand Husar, který potvrdil obě předchozí svědectví a dodal, že motor neslyšel běžet. Technický posudek, který byl po nehodě sepsán, udává, že letoun narazil do stráně přídi a levým křídlem, přičemž se převrátil a zlomil v místě sedadla pilota. Na závěr technické zprávy se uvádí: „*Zda vlastní příčina nouzového přistání byla vysazení motoru, nebo vadné nastavení listů vrtule tak, že netáhla, bude zjištěno po rozebrání mechanismu stavění listů a po rozebrání motoru.*“³⁴⁷ Není doposud známo, zda byla příčina havárie později vyřešena. Takto náhle vyhasl život letce Josefa Sokola, který se sice do své vlasti po válce vrátil, nicméně v domovině našel smrt ve věku pouhých 28 let.

³⁴⁵ HURT, Zdeněk. *Osudy československých spitfirů*. Cheb: Svět křídel, 2020. s. 71.

³⁴⁶ Tamtéž.

³⁴⁷ Tamtéž.

11.10. Alois Šedivý

Alois Šedivý se narodil 25. května 1915 v Hlinsku v okrese Chrudim strážmistru četnictva Aloisi Šedivému a jeho ženě Marii, rozené Lukešové.³⁴⁸ O oba rodiče nicméně velmi brzy přišel, a proto vyrůstal u prarodičů, kteří bydleli ve Zlečicích u Volyně.³⁴⁹



Obrázek 11: Alois Šedivý³⁵⁰

Po vyučení kovářem v ČKD studoval Alois Šedivý Státní průmyslovou školu v Českých Budějovicích a vyučil se automechanikem. V roce 1934 nastoupil do Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově, kde absolvoval vojenskou přípravu pro poddůstojníky vojenského letectva. V říjnu roku 1936 narukoval a byl zařazen k Leteckému pluku 1. T. G. Masaryka. Za svědomité plnění povinností byl 1. února 1937 povýšen do hodnosti svobodníka, 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.³⁵¹

³⁴⁸ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

³⁴⁹ 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.

³⁵⁰ Čs letci v RAF: seznam. *Čeští RAFáci* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z:

http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismo=sz

³⁵¹ 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. 227

Následkem událostí v září 1938 a zániku Druhé republiky byl Alois Šedivý propuštěn z československé branné moci. I když byl 30. června 1939 zařazen u 3. praporu Vládního vojska v Písku, již 14. července 1939 utekl přes polské hranice.³⁵² Následně se stejně jako mnoho dalších letců, mechaniků a příslušníků bývalé československé armády přemístil do Krakova. V přístavu Gdyně nasedl na palubu lodi Castelholm, na které odplul 31. června 1939 do Francie.³⁵³ 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 H232.³⁵⁴

Dne 19. června 1940 se mu podařilo dostat na evakuační loď Ary Scheffer v Bordeaux. V Anglii se vylodili v přístavu Falmouth.³⁵⁵ Brzy zde byl přijat do řad RAF. Přestože uvedl přání být zařazen ke stíhacímu letectvu,³⁵⁶ byl díky zkušenostem s bombardovacími letadly zařazen k 311. bombardovací peruti. Za dobu svého působení v královské letectvu získal řadu ocenění a dosáhl hodnosti A/S/Ldr.³⁵⁷ Jako jediný československý letec získal vyznamenání DFM a DFC ještě během války.³⁵⁸

Po skončení války v Evropě se Alois Šedivý znovu uplatnil jako pilot, když se podílel na leteckém mostu mezi Anglií a čerstvě osvobozeným Československem. V rámci těchto letů dopravoval jak vojenský materiál, tak i vracející se občany do vlasti.³⁵⁹

U letectva zůstal nadále jako důstojník z povolání. Od 1. února 1946 působil jako velitel 1. letky u Leteckého pluku 24 v Havlíčkově Brodě, kde se však již 7. srpna 1946 rozhodl demobilizovat. Důvodem se stal špatný plat u vojenského letectva a také jeho potřeba

³⁵² VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

³⁵³ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 227

³⁵⁴ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/3/47, k. 47, Záznam o činnosti ve Francii. S – Š.

³⁵⁵ Tamtéž.

³⁵⁶ Tamtéž.

³⁵⁷ Více viz. NĚMEČEK, Michal. *Životní cesty československých válečných letců z Chrudimska v letech 1939–1945*. Pardubice, 2020. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta Filozofická. Vedoucí práce PhDr. Michal Benda.

³⁵⁸ VHA, 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]

³⁵⁹ VHA, f. Čs. letectvo Velká Británie, 684/BIa/1/182, k. 182, Válečný deník 311. bomb. perutě. 13/8/1944 – 31/7/1945.

dostatečně zabezpečit rodinu. Proto si podal žádost o přijetí do civilního letectví. Žádosti bylo vyhověno, a tak začal záhy létat jako pilot Ministerstva dopravy.³⁶⁰

V listopadu 1946 se Alois Šedivý oženil v Havlíčkově Brodě se svojí dlouholetou partnerkou Idou Soniou Volodia de Ville, jež byla původem z Britského Hondurasu. Ida se rozvedla teprve půl roku před svatbou s Aloisem. Ze svého předchozího manželství měla tři děti a ze vztahu s Aloisem Šedivým měla syna Aloise juniora. Později se jim ještě narodily dcery Jarmila a Yasmin-Yvonne.³⁶¹

Alois Šedivý si byl vědom, že jako bývalý příslušník RAF, navíc s anglickou manželkou, začne být režimu nepohodlný. Rozhodl se proto k zásadnímu činu. Dne 22. dubna 1948 se se strojem Dakota OK-VAV nevrátil ze služebního letu do Ženevy.³⁶² Svůj záměr nevrátit se z letu do Švýcarska nesdělil ani své ženě Soně, což dokládá dopis, který ji zanechal v jejich domácnosti na stole. Dopis byl uveden v předchozí kapitole.³⁶³

Po své emigraci byl v Československu degradován v lednu 1950 na vojína. I přes určité obtíže se mu podařilo dostat celou svoji rodinu do Anglie, kde se v usadili v hrabství Cornwall. Již 21. února 1949 vstoupil Alois opět do služeb RAF a zpočátku podepsal smlouvu na dobu pěti let. Nakonec v řadách britského letectva zůstal po dobu šestnácti let. Nejprve byl zařazen jako instruktor v různých pilotních školách, kde cvičil kadety v Henlow, Newtonu a Herenfordu. V Britském Královské letectvu sloužil až do května 1965, kdy na vlastní žádost z této služby odešel. Následně se s celou rodinou odstěhoval do Austrálie, kde v Adelaide zemřel 16. září 1990.³⁶⁴

³⁶⁰ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 223.

³⁶¹ Tamtéž.

³⁶² RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 5. část (1944)*. Cheb 2004. s. 124

³⁶³ ABS, f. 305, sign: 305-70-4, Ilegální útěky osob do zahraničí

³⁶⁴ VÁVRA, Dušan. *Muži na správné straně*. s. 244

11.11. Josef Švec

Narodil se 28. června 1906 v Chrasti nedaleko Chrudimi do rodiny místního holiče Josefa Ševce a Marie Ševcové, roz. Kyselové.³⁶⁵ Studoval čtyři roky reálné gymnázium a dva roky obchodní školu. Jeho základní vojenská služba započala v roce 1924 odvodem na Doplnovacím okresním velitelství Čáslav. V československé armádě prošel poddůstojnickou školou, elementární leteckou školou a pokračovací stíhací školou a byl zařazen u Leteckého pluku 4 a jeho Kurýrní letky 113.³⁶⁶ V roce 1925 absolvoval letecké učiliště v Chebu³⁶⁷ a byl povýšen do hostnosti svobodníka a o rok později na četaře.³⁶⁸



Obrázek 12: Josef Švec³⁶⁹

V roce 1928 se oženil a o rok později se stal i otcem. Před jeho útekem do zahraničí byla jeho domovskou obcí Dolní Březinka v tehdejší okrese Ledeč nad Sázavou. Na základě výzvy Svazu letců se rozhodl opustit Protektorát. Hranice přešel nedaleko Ostravy 18. srpna 1939. Na konzulátě v Krakově podepsal prohlášení o vstupu do čs. armády a týž den byl prezentován na

³⁶⁵ SOA Zámorsk, Sbírká matrik Východočeského kraje, Farní úřad římskokatolické církve Chrast, okr. Chrudim, sign: 6892, matrika N, 1897-1906. [Dostupné online z: <https://www.matrikyonline.cz/signatura/6892/#o=188>]

³⁶⁶ VHA, sb. 24, sign: 24-21/23-194, Čs. vojenská jednotka východní – Výpis z kmenových záznamů

³⁶⁷ Velitelem leteckého učiliště byl npor. Janoušek. Viz

³⁶⁸ VHA, sb. 24, sign: 24-21/23-205, Dotazník ze dne 12. března 1941

³⁶⁹ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/%C5%A0/svec_josef_ev.c._788152.pdf]

letecké základně v Malých Broňovicích.³⁷⁰ Po složení služební přísahy působil od 29. 8. 1939 v polském letectvu na základně v Deblíně u čs. průzkumné letky. Během sovětské invaze do Polska byl zajat Rudou armádou a internován v Sovětském svazu až do 21. 2. 1941.³⁷¹ „Zpráva ze dne 16. března 1941: Sergej Ingr. Hlásím letce ruské skupiny: čet. Josef Švec, 35letý, let. uč., let. pl. 4, polní pilot, stíhač, radiooperátér, navigátor.“³⁷²

Po propuštění ze SSSR putoval přes Turecko do Palestiny.³⁷³ V březnu 1941 byl prezentován v palestinském městě Haifa. Přemístěn do Anglie byl 27. dubna 1941.³⁷⁴ Byl zařazen do RAF, prošel výcvikem v říjnu 1941 a následně byl zařazen k 311. bombardovací peruti. V období mezi 16. prosincem 1941 a 9. dubnem 1942 sloužil coby člen posádky F/O Vladimíra Nedvěda u 1429 COTF. Později létal v několika dalších posádkách, mimo jiné s Sgt. V. Šponarem a F/Lt. V. Študentem. Během útoku na ponorku byl 27. 9. 1942 těžce zraněn střepinou do nohy.³⁷⁵

Sgt. Josef Švec zahynul 18. října 1942 na palubě letounu Wellington před přistáním na letišti Northold spolu s Františkem Bulisem a dalšími 13 pasažéry.³⁷⁶ Pohřben byl 23. října na Brookwoodském hřbitově v hrabství Surrey nedaleko Londýna.³⁷⁷

³⁷⁰ VHA – sb. 24, sign: 24-21/23-205, Dotazník ze dne 12. března 1941

³⁷¹ Tamtéž.

³⁷² VHA – sb. 37, sign: 37-86,

³⁷³ VHA – sb. 24, sign: 24-21/23-206, Dotazník Royal Air Force

³⁷⁴ VHA – sb. 24-21/23-194, Čs. vojenská jednotka východní – Výpis z kmenových záznamů

³⁷⁵ Čs letci v RAF: seznam. *Čeští RAFáci* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z:

http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismo=sz

³⁷⁶ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu. 7. část.* s. 161.

³⁷⁷ VHA – sb. 24, sign: 24-21/23-195, Notification of Death

11.12. Ladislav Zadrobílek

Narodil se 14. 6. 1916 v Hrochově Týnci dělníkovi Josefu Zadrobílkovi a Marii Zadrobílkové, roz. Voltrové.³⁷⁸ Do roku 1934 studoval v Chrudimi průmyslovou školu pro zpracování dřeva, přičemž si v průběhu studia plnil praxe u truhlářů v Hrochově Týnci. V roce 1935 si v době hospodářské krize musel najít zaměstnání, které se mu podařilo sehnat u firmy Frančík v Kolíně. O Vánocích téhož roku se sešel se svým spolužákem Františkem Bulisem ze Stíčan, který studoval v leteckém učilišti v Prostějově. Ten mu doporučil, aby se do letecké školy také přihlásil. Následně mu pomohl i se sepsáním žádosti. V září 1936 Ladislav Zadrobílek nastoupil do Prostějova, kde studoval až do mobilizace v květnu 1938. Zbytek leteckého výcviku musel spolu s ostatními stíhači dokončovat v Otrokovicích na civilním letišti.³⁷⁹



Obrázek 13: Ladislav Zadrobílek³⁸⁰

Měsíc poté byl spolu s dalšími 12 letci povýšen do hodnosti svobodníka a dostal možnost vybrat si letiště, na kterém by sloužil. Zvolil si Hradec Králové, neboť to pro něj znamenalo být blíže domovu. Zde byl zařazen k I. Leteckému pluku TGM a jeho 32. letce. Zpočátku zde absolvoval několik cvičných letů se stíhacími letouny BH 44 a D 1.³⁸¹

³⁷⁸ SOA Zámorsk, Sběrka matrik Východočeského kraje, Farní úřad římskokatolické církve Hrochův Týnec, okr. Chrudim, sign: 6938, matrika N, 1903-1921. [Dostupné online z: <https://www.matrikyonline.cz/signatura/6938/#o=2>]

³⁷⁹ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* Brno 1993. s. 19.

³⁸⁰ Čs letci v RAF: seznam. *Čeští RAFáci* [online]. [cit. 2022-04-11]. Dostupné z: http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismo=z

³⁸¹ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* s. 20.

V době, kdy Německo obsadilo zbytek Československa, sloužil stále u prvního leteckého pluku TGM v Hradci Králové u stíhací peruti. Po okupaci bylo veškeré zařízení letiště, včetně letadel uzamčeno a posádka nedlouho poté demobilizována. Propuštěný Ladislav Zadrobílek po několika dnech strávených doma v Hrochově Týnci našel práci opět v továrně na nábytek v Kolíně. Zlom pro něj nastal, když Němci nařídili místo rádiových skříněk výrobu telefonních skříněk pro armádu. Myšlenka práce pro Němce byla pro něj nepřijatelná, a proto vyhledal svého přítele Františka Müllera, kterému se svěřil s myšlenkou útěku do zahraničí.³⁸² Svůj plán útěku realizoval 2. června 1939 a již na konci tohoto měsíce byl ve Francii, kde vyčkával na Place Ballard na vyřízení žádosti pro vstup do cizinecké legie.³⁸³ Do té vstoupil v Sidi bel Abbas v hodnosti soldat. V září 1939 byl přemístěn do Oranu a následně do Blidy. Na začátku října mu byla přiznána statutem hodnost četaře. V listopadu byl přemístěn do Maison Blante. Z Casablanky se dostal 29. 6. 1940 se skupinou špkt. Bušiny. Do Anglie se dostal 12. července 1940 a o dva týdny později začal sloužit u RAF coby AC2 na základně v Cosfordu.³⁸⁴

Následně 14. 3. 1942 utrpěl v důsledku letecké nehody popáleniny a řeznou ránu na spánku. Odvezen byl do nemocnice v Cambridge.³⁸⁵ Další zranění utrpěl také 2. 1. 1943 při leteckém souboji.³⁸⁶

V září 1942 byl jmenován na P/O. Vystřídal několik perutí RAF – britskou 111., čs. 310 a 313. Na začátku června 1945 byl povýšen na nadporučíka letectva v záloze. Během služby u RAF byl vyznamenán Čs. vojenskou medailí za zásluhy I. stupně, britskou medailí Star 1939, třemi Čs. medailemi Za chrabrost a dvěma Čs. válečnými kříži 1939.³⁸⁷

Do Československa se dle své letecké karty vrátil 17. srpna 1945.³⁸⁸ 23. listopadu 1946 se v Praze oženil s Olgou Černou, která pocházela z Brna–Králova Pole.³⁸⁹ V roce 1963 bydlel

³⁸² ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* s. 27.

³⁸³ VHA Praha, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/Z/zadrobilek_ladislav_14.06.1916.pdf]

³⁸⁴ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. Ladislav Zadrobílek

³⁸⁵ VHA, sb. 37, sign: 37-15/1-26, Telegram o zranění Ladislava Zadrobílka

³⁸⁶ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. Ladislav Zadrobílek

³⁸⁷ Tamtéž.

³⁸⁸ Tamtéž.

³⁸⁹ SOA Zámorsk, Sběrka matrik Východočeského kraje, Farní úřad římskokatolické církve Hrochův Týnec, okr. Chrudim, sign: 6938, matrika N, 1903-1921

v Brně–Zábrdovicích a byl zaměstnán jako expedient ve velkoobchodě potřeb pro domácnost.³⁹⁰ Ladislav Zadrobílek zemřel v Brně v roce 2002.³⁹¹

12. Další letci z východočeského regionu

Jak již bylo u úvodu uvedeno, rozhodl jsem se na úplný závěr práce uvést i krátké medailonky těch letců, o nichž bylo možné dohledat pouze omezené množství informací. I oni patří mezi válečné veterány, kteří měli podobné osudy jako ti, kteří byli uvedeni v předchozí kapitole, a proto je dobré se o nich alespoň stručně zmínit.

Karel Bergman

Narodil se 2. září 1902 v Trhové Kamenici. Profesí obchodník a člen Sokola se na začátku června 1939 rozhodl opustit Protektorát s cílem prehnout do Anglie. Přihlášku do čs. armády podal v Londýně ještě před vypuknutím války při soupisu na londýnském velvyslanectví. V roce 1940 vstoupil do 2. transportu branců do Francie, který již vzhledem k situaci ve Francii nebyl odeslán. 30. 3. 1941 byl povolán k prezentaci a následně zařazen v Leamingtonu Spaa k N.T. – výcvikové rotě.³⁹² K Royal Air Force byl přijat v dubnu 1941 a od té doby sloužil až do konce války převážně u 312. stíhací perutě. Dne 7. 3. 1945 byl jmenován do hodnosti podporučíka letectva v záloze.³⁹³ Do Československa se vrátil 18. 8. 1945.³⁹⁴ Po válce byl demobilizován a žil v Praze VII. V roce 1946 získal potvrzení od Náhradního tělesa západní skupiny o své vojenské službě v zahraničí.³⁹⁵ V roce 1948 se Karel Bergman odstěhoval do Anglie, kde také v roce 1983 zemřel.³⁹⁶

³⁹⁰ ABS, fond Z, sign.: Z-10-P-311-1 – Zpráva o činnosti býv. příslušníků RAF z 18. 8. 1963

³⁹¹ http://www.rafaci.cz/?sekce1=cs_letci&sekce2=letci_raf&pismeno=z

³⁹² VHA, f. 255, sign: 87129/47, Bergman Karel 02.09.1902

³⁹³ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF. [Dostupné online z: https://www.vuapraha.cz/wp-content/uploads/2022/04/bergmann_karel_02.09.1902.pdf]

³⁹⁴ VHA, Letecké karty čs. příslušníků RAF, Karel Bergman

³⁹⁵ VHA, f. 255, sign: 87129/47, Bergman Karel 02.09.1902

³⁹⁶ PROCHÁZKA, Filip. Bergman Karel. *Trhovokamenický památník* [online]. [cit. 2022-03-10]. Dostupné z: http://www.trhovokamenickypamatnik.cz/?page_id=15

Karel Richter

Narodil se 17. října 1902 v Hlinsku v okrese Chrudim.³⁹⁷ Mezi lety 1925 a 1926 absolvoval vojenskou službu v Košicích a poté i školu pro výchovu rotmistrů.³⁹⁸ Protektorát opustil 18. června 1939 a o den později se hlásil v Polsku. V Krakově podal zprávu o situaci v Protektorátě a označil několik agentů gestapa, mezi nimiž byl i důstojník letectva. Za zvlášť nebezpečného označil por. Mildorfa. Dále nahlásil, že se doslechl o navýšení počtu vojenských jednotek v Ostravě.³⁹⁹ Dne 26. 7. 1939 se přihlásil jako dobrovolník do polského letectva. Na konci září 1939 byl zajat ruskou armádou. V Sovětském svazu byl až do června 1940, kdy odjel z Oděsy do Istambulu. Po měsíčním setrvání v turecké metropoli byl převzat britským vojenským atašé a odeslán do Anglie. Na konci října 1940 byl již Liverpoolu.⁴⁰⁰ Později se stal příslušníkem britské 68. noční stíhací peruti v rámci RAF.⁴⁰¹ Dne 21. května 1942 se britské Air Ministry⁴⁰² dotazovalo na spolehlivost čtyř čs. letců, mezi nimiž byl i W/O Karel Richter. Ti měli být zařazeni jako noční stíhači s tajnými zařízeními. O týden později plk. František Moravec osobně doporučil tyto letce pro zmíněnou činnost.⁴⁰³ Karel Richter zemřel na palubě dvoumotorové stíhačky Beaufighter Mk. IF X7842 (WM-P) nedaleko letiště Coltishall dne 5. září 1942. Spolu s ním zahynul i jeho operátor F/Sgt Jaroslav Kovanda. K nehodě došlo krátce po startu k operačnímu hlídkovému letu, při níž se hořící letoun zřítíl z výšky 330 m. Příčinou nehody byl pravděpodobně špatně uzavřený uzávěr palivové nádrže, kvůli čemuž došlo ke vznícení paliva od rozpálených výfuků. Oba letci byli pochováni na hřbitově Scottow v Norfolku, kam byla umístěna od května 1942 základna 68. perutě.⁴⁰⁴

³⁹⁷ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu, 7. část.* s. 480–481.

³⁹⁸ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/5/47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

³⁹⁹ VHA, sb.37, sign: 37-20, Československá armáda v Polsku, Zprávy vojenské. 29. 6. 1939

⁴⁰⁰ VHA, f. Čs. letectvo Francie, sign: 426/5/47, Záznam o činnosti ve Francii. O – R.

⁴⁰¹ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu, 7. část.* str. 480–481.

⁴⁰² Tzn. britské Ministerstvo letectví. Mělo na starost řízení RAF. Fungovalo v letech 1918–1964.

⁴⁰³ VHA, sb. 20, sign: 20 – 36/5/6, Czechoslovak Ministry of Defence. II. Department. No. 16.730/42

⁴⁰⁴ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu, 7. část.* str. 480–481.

Jaroslav Slabý

Narodil se 11. dubna 1914 v Chrudimi. Ve Francii byl zařazen do skupiny důstojníků v záloze – pozorovatelé. Nalétáno měl tou dobou úctyhodných 520 letových hodin a absolvovaný výcvik jako noční zvěd.⁴⁰⁵ Ve Velké Británii u RAF působil jako navigátor u 311. bombardovací peruti.⁴⁰⁶ Zahynul při havárii letounu Wellington 16. října 1940. K nehodě došlo při zpáteční cestě z náletu na německé Brémy.⁴⁰⁷ Už při cestě na cíl došlo k silné námraze bombardéru, a proto muselo dojít k dřívějšímu shozu pum. Nedlouho poté byl namrzlý stroj zasažen flakem a střepiny zranily radiotelegrafistu P/O Jaroslava Matouška. Při zpáteční cestě na domovské letiště však z důvodu vysazené radiostanice ztratil letoun směr i orientaci. Ve 3:22 narazilo letadlo do lana balonové baráže u Londýna, které uřízlo letounu celou polovinu křídla, což ihned znamenalo prudký a bezvládný pád. Hořící Wellington dopadl v Bentley Priory u Stanmoru nedaleko velitelství letectva.⁴⁰⁸ Při havárii zahynul nejen Jaroslav Slabý, ale také S/Ldr Jan Veselý, Sgt František Zapletal, P/O Jaroslav Matoušek a Sgt Josef Albrecht. Jediným přeživším havárie byl P/O Jan Truhlář, který utrpěl velmi vážná zranění.⁴⁰⁹ Jaroslav Slabý byl s ostatními pochován na hřbitově Pinner Harrow v Middlesexu dne 21. října 1940.⁴¹⁰

⁴⁰⁵ VHA, Československé letectvo Francie, Sign. 407/3/44, Různé seznamy čs. letců ve Fr.

⁴⁰⁶ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu*, 7. část. s. 92.

⁴⁰⁷ ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* s. 163

⁴⁰⁸ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu*, 7. část. s. 92.

⁴⁰⁹ VHA sb.37, sign: 37-15/1-26, Zpráva Air Ministry z 19. října 1940.

⁴¹⁰ RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu*, 7. část. s. 92.

13. Závěr

V této diplomové práci jsem si vytyčil za cíl zpracovat osudy východočeských letců, a jejich prostřednictvím tak popsat osudy letců RAF, boje nad Evropou v průběhu 2. světové války a události v únoru 1945, které měly zásadní vliv na tehdejší společnost a především příslušníky čs. armády. V neposlední řadě jsem chtěl také nastínit komunistickou persekuci, která na mnohé bývalé bojovníky za svobodu Československé republiky doléhala.

Práci jsem rozdělil do dvou částí, které jsou rozdělené do věcných kapitol. V první části práce jsem vypracoval v několika kapitolách zásadní kontext, události, etapy a změny, které byly v čs. novodobé historii klíčové a měly značný vliv na životy letců. Historické souvislosti z per předních odborníků na danou problematiku jsem dal do kontextu s dochovanými dokumenty, které mapují prostředí a situace, v nichž se letci nacházeli.

První uvedenou kapitolou jsem krátce nastínil události, jež předznamenaly zánik Československé republiky. Poté jsem pokračoval kapitolou o ilegálních přechodech letců po okupaci zbylého území ČSR, kterou doplnilo několik příkladů východočeských letců. Na to navazovaly kapitoly o krátkém působení čs. letců v Polsku a Francii. Zejména ve druhé zmiňované zemi došlo i ke vzniku prvních samostatných čs. leteckých skupin, které se i zapojily do bojů. Po zhroucení Francouzské obrany se čs. letci přesunuli do Velké Británie, kde pokračovali v boji ve službách Royal Air Force, a tomu jsem se věnoval v rozsáhlejší kapitole č. 6. Kromě obecných poznatků o čs. letcích v RAF jsem se věnoval v podkapitolách i drobnějším tématům jako byla každodennost letců, rizika operačních letů, výcvik či kázeňské problémy a spory. Kapitolu o nacistické persekuci rodinných příslušníků letců považuji za neméně důležitou pro pochopení kontextu doby. Za touto kapitolou již pokračují ty, které se věnují poválečným událostem a vrcholí Únorem 1948. V posledních kapitolách první části této práce se věnuji persekuci a emigraci československých letců a využívám i některé konkrétní příklady.

Druhá část práce obsahuje medailonky 12 letců, kteří v první části figurovali jako průvodci. Buď řada z nich doposud ušla zájmu historiků, nebo se mi u nich podařilo zjistit řadu zajímavých a nových skutečností, které dotvářejí jejich osobní příběhy. Zpracované medailonky odpovídají dostupným pramenům, a jsou proto z hlediska rozsahu rozdílné. K úplnému zpracování všech východočeských letců by byla nicméně potřeba další zdlouhavá práce, která by byla spíše encyklopedického charakteru a její vypovídající hodnota by tak byla velmi malá, bez uvedení dalších souvislostí a historického kontextu. Po těchto podrobnějších biografiích jsem se rozhodl umístit i kratší medailonky letců, ke kterým bylo dohledáno jen velmi omezené množství informací, nicméně stejně stáli za pozornost.

Základní prameny využívané v obou částech práce pocházejí především z Vojenského historického archivu, který schraňuje nejen dokumenty osobní povahy týkající se přímo daných letců, ale i archiválie, jež mi dopomohly za použití literatury dotvořit a doplnit souvislosti již zpracované. Neméně důležitý zdroj pramenů pro výzkum pochází z Archivu bezpečnostních složek, ze kterého jsem čerpal dokumenty provenience Státní bezpečnosti, díky kterým jsem mohl alespoň částečně doplnit bílá místa historiografie v oblasti bádání letců RAF. Jedná se především o to, že pozornost zaměřená na životy letců přímo souvisí s jejich působením v období druhé světové války, kdy sloužili ve službách Royal Air Force. Nicméně to, jakým způsobem se potýkali s novým státním zřízením po roce 1948, zda se dočkali, či nedočkali určité satisfakce a spravedlnosti za své významné a hrdinské činy, stojí poněkud stranou zájmu historiků i badatelů. Národní archiv v Praze, či regionální archivy jako SOkA Pardubice a SOA Zámorsk, na druhou stranu obsahují dokumenty, které mi pomohly dotvořit alespoň částečně jednotlivé medailonky letců a doplnit doposud prázdná místa v jejich biografích.

Nemohu opomenout využitou literaturu, které bylo poměrně velké množství. Nejvíce bych chtěl vyzdvihnout práce PhDr. Jiřího Rajlichy, Ph.D. a doc. PhDr. Ladislava Kudrny, Ph.D. Oba tyto přední odborníci na problematiku letců v období druhé světové války vydali celou řadu publikací, studií a článků, díky nimž nejen odborná veřejnost získala obrovské množství informací o daném tématu, ale i pro začínající historiky představují jejich práce velkou inspiraci a stanovují kurz letecké historiografie.

Podářilo se mi též využít možnosti rozhovorů s příbuzným letce, díky čemuž jsem do této práce zařadil i orálně historický výzkum, který mi byl v mnohém přínosný z hlediska získání zajímavých informací.

Na závěr bych dodal, že zvolený postup i metodologie se osvědčily. Hlavním cílem bylo upozornit na ještě stále nedostatečně doceněné osobnosti, kterými nejen východočeští letci zajisté byli. Jejich zajímavé osudy je nutné uchovávat a zkoumat, aby neupadly v zapomnění a aby se na jejich činy vzpomínalo i nadále.

14. Resumé

In this diploma thesis, I set the goal to describe the fates of East Bohemian pilots and through them to describe the fates of RAF pilots, the fighting over Europe during World War II, the events of the February 1948, and its fundamental impact on the Czechoslovak society and especially members of the Czechoslovak army. Last but not least, I mentioned the communist persecution, which affected many former freedom fighters of the Czechoslovak Republic.

The thesis is divided into two parts, which are divided into factual chapters. In the first part of the work in several chapters, I worked out the major events, stages, and changes that had taken place in Czechoslovak modern history and had had a significant impact on the lives of the pilots. I put the historical context from the leading experts on the issue into the context of the preserved documents that map the environment and the situation in which the pilots found themselves.

In the first chapter, I briefly outlined the events that foreshadowed the demise of the Czech-Slovak Republic. Then I continued with the chapter on illegal crossings of the pilots after the occupation of the rest of the Czechoslovak Republic, which was supplemented by several examples of East Bohemian pilots. This was followed by chapters on the short operation of Czechoslovak pilots in Poland and France. Especially in the second-mentioned country, the first independent Czechoslovak air groups, which also took part in the fighting, were created. After the collapse of the French defence, the Czechoslovak pilots moved to Great Britain, where they continued in fight in the service of the Royal Air Force, which I talked about in a more extensive chapter No. 6. Besides the general knowledge about the Czechoslovak pilots in the RAF, in subchapters, I also dealt with smaller topics such as the daily life of pilots, the risks of operational flights, training or disciplinary problems and disputes. I consider the chapter on Nazi persecution of family members of the pilots to be no less important for understanding the context of the time. This chapter is followed by those that deal with post-war events and that culminate in February 1948. In the last chapters of the first part of this work I deal with the persecution and emigration of Czechoslovak pilots, and I use some specific examples.

The second part of the work contains medallions of 12 pilots who in the first part figured as guides. Either many of them have so far escaped the interest of historians, or I have managed to find out several interesting and new facts that complete their personal stories. The processed medallions correspond to the available sources and are therefore different in scope. To complete the processing of all East Bohemian pilots, however, further lengthy work would be needed,

which would be more encyclopaedic in nature and its informative value would be very small, without specifying any other context and historical context. After these more detailed biographies, I decided to place shorter medallions of pilots, to whom only a very limited amount of information was found, but they were still worth attention

The basic sources used in both parts of the work come mainly from the Military Historical Archive, which stores not only documents of a personal nature, which are directly related to the pilots, but also archives, which helped me to complete the literature using the context. An equally important source of sources for research comes from the Security Forces Archive, from which I drew documents of State Security provenance, thanks to which I could, at least partially, fill the white spaces of historiography in the field of RAF pilots' research. The main thing is that the attention to the lives of the pilots is directly related to their action during the Second World War when they served in the Royal Air Force. However, the way in which they struggled with the new state after 1948, whether or not they received some satisfaction and justice for their significant and heroic deeds, stands somewhat aside from the interest of historians and researchers. The National Archives in Prague, or regional archives such as SOkA Pardubice and SOA Zámorsk, on the other hand, contain documents that have helped me to complete, at least in part, the individual medallions of the pilots and to fill in the empty spaces in their biographies

I can't forget to mention the used literature, which was a relatively large amount. I would like to highlight the work of PhDr. Jiří Rajlich, Ph.D. and doc. PhDr. Ladislava Kudrny, Ph.D. Both of these leading experts in the field of pilots during the Second World War published a number of publications, studies, and articles, thanks to which not only the professional public gained a huge amount of information on the topic, but also for beginning historians their work represents a great inspiration and sets a new course in historiography.

I also managed to use the possibility of interviews with a relative of the pilot, thanks to which I included oral historical research in this work, which was in many ways beneficial to me in terms of obtaining interesting information.

In conclusion, I would like to add that the chosen procedure and methodology were effective. The main goal was to draw attention to the still underappreciated personalities, which the Czechoslovak pilots certainly were. Their interesting destinies must be preserved and researched so that they do not fall into oblivion and their actions are still remembered.

15. Prameny a literatury

15.1. Prameny nepublikované

Vojenský ústřední archiv – Praha

Fond Čs. letectvo – Velká Británie – 1940–1946
Fond Čs. vojenské jednotky ve Francii 1939-1940
Fond 20
Sbírka 37 – Velitelství vojenské kontrarozvědky
Sbírka 24
Letecké karty čs. příslušníků RAF
Osobní spisy 255 - Osvědčení dle zákona č. 255/1946 sb.

Vojenský historický archiv – Bratislava

Kmenové listy příslušníků letectva z let 1939–1945

Archiv bezpečnostních složek – Praha

Sbírka Objektové svazky
Sbírka Svazky kontrarozvědného rozpracování
Sbírka Svazky tajných spolupracovníků
Fond Z – Seznam zpráv
Fond 305 – Ústředna státní bezpečnosti
Fond 302 - Hlavní správa Vojenské kontrarozvědky

Národní archiv – Praha

Fond Ministerstvo vnitra – Londýn
Fond Ministerstvo sociální péče – Londýn

Státní oblastní archiv – Zámrsrk

Sbírka matrik Východočeského kraje 1587–1949.

Státní okresní archiv – Pardubice

Sbírka druhopisů matrik.
Fond Sdružení československých dobrovolníků ve Francii

Soukromý archiv Ing. Jana Věrteláře

15.2. Prameny publikované

Československá armáda, pět pracujících lidu. Praha: Naše vojsko, 1952, 54 s.

15.3. Literatura

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

BIDLO, Zdeněk – PELNÁŘ, Jáchym. *Útěk ze Saganu.* Praha 1968. Bez ISBN

CSÖLLEOVÁ, Eva – FORMÁNEK, Vítek – RAIL, Jan. *Letci Pardubicka v RAF.* Praha 2012. ISBN 978-80-260-2551-1.

ČEJKA, Eduard. *Bitva o Francii.* Plzeň: Mustang, 1994. Pilot (Mustang). ISBN 80-85831-36-

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

ČEJKA, Eduard. *Zlomená křídla.* Praha: Nadas, 1991. Knižnice letectví (Nakladatelství dopravy a spojů). ISBN 80-703-0107-4.

DAŇKO, Ján. *1. československá smíšená letecká divize v SSSR.* Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1998. ISBN 80-86049-44-2.

DOUBEK, Eduard. *Z deníku stíhače.* [Cheb]: Svět křídel, 1991. ISBN 80-85280-02-7.

DUDA, Zbyněk Miloš. *Velitel stíhacího letectva.* Praha 1994. ISBN 80-206-0425-1.

FAJTL, František. *Bitva o Británii.* [Cheb]: Svět křídel, 1991. ISBN 80-85280-03-5.

FAJTL, František – PEŘINA, František. *Generál nebe.* Praha 1992. ISBN 80-206-0133-3.

FAJTL, František. *Létal jsem s Třistatřináctkou.* Praha 1991.. ISBN 80-206-0144-9.

FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády.* Praha: Mladá fronta, 1980. Bez ISBN

FAJTL, František. *Z Donína do oblak: vzpomínky válečného letce od dětství k odboji.* Praha 2008. ISBN 978-80-86289-60-1.

FIDLER, Jiří – SLUKA, Václav. *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920-1938.* Praha 2006. 767 s. ISBN 80-7277-256-2

FIDLER, Jiří. *Kronika republiky 1918-1968.* Praha: Ottovo nakladatelství, 2020. ISBN 978-80-7451-765-5.

FIDLER, Jiří – *Na zrazeném nebi: encyklopedie československého vojenského letectva za branné pohotovosti státu na podzim 1938.* Praha 2015. . ISBN 978-80-7277-532-3.

FORMÁNEK Vítek, *Tři z mnohých.* Pardubice 2000. Bez ISBN

IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950.* Cheb: Svět křídel, 2005. ISBN 80-86808-33-5.

- HAVEL, Josef. *Poupata ožehlá nenávistí*. Ústí nad Orlicí 2000. ISBN 80-86042-35-9.
- HANZLÍK, František a Václav VONDRÁŠEK. *Armáda v zápase o politickou moc v letech 1945-1948*. Praha: Ministerstvo obrany ČR – AVIS, 2006. ISBN 80-7278-356-4.
- HANZLÍK, František. *Bez milosti a slitování: B. Reicin - fanatik rudého teroru*. Praha: Ostrov, 2011. ISBN 978-80-86289-72-4.
- HANZLÍK, František. *Diskriminace a perzekuce vojáků v Československu v letech 1945-1955*. Praha: Powerprint, 2015. ISBN 978-80-87994-76-4.
- 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. ISBN 80-251-0803
- HURT, Zdeněk. *Osudy československých spitfirů*. Cheb: Svět křídel, 2020. ISBN 978-80-7573-076-3.
- JANOUC, Svatopluk. *Světla a stíny*. Praha 1994. 144 s. ISBN 80-206-0187-2.
- KAPLAN, Karel. *Nekrvavá revoluce*. Praha: Mladá fronta, 1993. Archiv (Mladá fronta). ISBN 80-204-0145-8.
- KAPLAN, Karel. *Poúnorový exil 1948-49*. Liberec: Dialog, 2007. ISBN 978-80-86761-69-5.
- KOLDINSKÁ, Marie a Ivan ŠEDIVÝ. *Válka a armáda v českých dějinách: sociohistorické črty*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2008. Česká historie. ISBN 978-80-7106-953-9.
- KONRÁDOVÁ, Libuše. *Byl jsem letcem R.A.F.* Praha 2004. 160 s. ISBN 80-242-1233-1.
- KUBEC, Václav. *Na troskách Wellingtonu: válečný příběh československého bombardovacího pilota Václava Procházky*. Praha 2002. 192 s. ISBN 80-86289-23-0.
- KUDRNA, Ladislav. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény: prostředí, společenských struktur, válečného času, morálky, věkové hranice a zabíjení*. Praha: Naše vojsko, 2006. ISBN 80-206-0838-9.
- KUDRNA, Ladislav. *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940-1945*. Praha: Naše vojsko, 2005. ISBN 80-206-0778-1.
- KUDRNA, Ladislav. *Jeden ze zapomenutých mužů: plukovník letectva Petr Uruba, pilot 311. československé bombardovací peruté, jako průvodce "krátkým" 20. stoletím*. Praha: Ústav pro studium totalitních režimů, 2008. ISBN 978-80-87211-07-6.
- KUDRNA, Ladislav. *Když nelétali: život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Praha 2003. ISBN 80-7277-198-1.

- KUDRNA, Ladislav. *Na zemi a obloze západní Evropy: příběh českého letce Stanislava Fejfara*. Praha: Naše vojsko, 2007. ISBN 978-80-206-0883-3.
- KUX, Jan. *Internacní tábor Svatobořice*. Svatobořice-Mistřín: Obecní úřad, 1995. ISBN 80-901892-1-0.
- LIŠKUTÍN, Miroslav Antonín. *Letecká služba*. Cheb 1991. 165 s. ISBN 80-85280-04-3.
- LOUCKÝ, František. *Mnozí nedoletěli*. Praha 1989. 287 s. ISBN 80-206-0053-1.
- MARŠÁLEK, Zdenko. *"Česká" nebo "československá" armáda?: národnostní složení československých vojenských jednotek v zahraničí v letech 1939-1945*. Praha: Academia, 2017. 1938-1953. ISBN 978-80-200-2608-8.
- MAYHEW, E. R. *Letci s plastikou: průkopník plastické chirurgie dr. McIndoe ve službách RAF*. Praha: BB/art, 2008. ISBN 978-80-7381-409-0.
- MICHL, Jan. *Cizinci v RAF: stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii*. Praha: Ares, 2006. *Malé dějiny vojenského letectva*. ISBN 80-86158-48-9.
- MORAVEC, František a Hana MORAVCOVÁ-DISHEROVÁ. *Špion, jemuž nevěřili*. Voznice: Leda, 2014. ISBN 978-80-7335-363-6.
- NĚMEČEK Jan, *Edvard Beneš a osvobození Československa*, in: *Šedesát let od konce druhé světové války: sborník textů*. Praha: CEP – Centrum pro ekonomiku a politiku, 2005. *Ekonomika, právo, politika*. ISBN 80-86547-46-9.
- NĚMEČEK, Jan a Daniela NĚMEČKOVÁ. *Prototyp zrady: životní příběh Augustina Přeučila*. Praha: Epoque, 2015. *Traumata války*. ISBN 978-80-7425-281-5.
- NĚMEČEK, Michal. *Životní cesty československých válečných letců z Chrudimska v letech 1939–1945*. Pardubice, 2020. *Bakalářská práce*. Univerzita Pardubice, Fakulta Filozofická. *Vedoucí práce PhDr. Michal Benda*.
- OSOLSOBĚ, Jiří. *Zbylo nás devět*. Praha 1989. 238 s.
- PAJER, Miloslav. *Křídla míří na Německo: 311. československá bombardovací peruť 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.
- PAKOSTA, Oldřich. *Československý letec plukovník in memoriam Bedřich Dvořák: (1912-1973)*. Zámorsk: Litomyšl: Státní oblastní archiv; Státní okresní archiv Svitavy, 2005, 111 s. ISBN 80-239-6354-6.

- POLLEY, Ivana. *Návrat do emigrace. Osudy československých příslušníků RAF po druhé světové válce ve Velké Británii*. Praha, 2012. Disertační práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav českých dějin. Vedoucí práce Hlavačka, Milan
- POLNAR, Stanislav. *Zběhnutí do ciziny příslušníků československé armády a jeho vyšetřování v letech 1948 až 1989*. Stanislav Polnar. In: *Právněhistorické studie* / Praha: Karolinum Sv. 46/1, (2016), s. 110-143.
- PROCHÁZKA, Ivan. *A královskou korunu měly: stručný pohled na službu čs. žen v jednotkách britské armády za 2. světové války*. Praha: Vojenský historický ústav, 2016. ISBN 978-80-7278-679-4.
- RAJLICH, Jiří a Ivo PEJČOCH. *Dva Walterové: příběhy dvou československých občanů, sloužících jako piloti Luftwaffe*. Cheb: Svět křídel, 2012. ISBN 978-80-87567-22-7.
- RAJLICH, Jiří. *Josef František: pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb: Svět křídel, 2010. Svět křídel. ISBN 978-80-86808-84-0.
- RAJLICH, Jiří. *Karel Janoušek: jediný československý maršál*. Vydání druhé. V Brně: Jota, 2016. ISBN 978-80-7565-086-3.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. část (1940)*. Praha 1999.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 2. část (1941)*. Cheb 2000.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 3. část (1942)*. Cheb 2001.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 5. část (1944)*. Cheb 2004.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945. 7. část*. Cheb 2004.
- 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
- SCHNEIDER, Dušan. *Pilot RAF vypráví*. Brno: Návrat, 1993. Válečná tematika. ISBN 80-7174-348-8.
- SCHNEIDER, Dušan. *Střelec bombardéru RAF*. Brno: Návrat, 1994. Válečná tematika. ISBN 80-7174-528-6.

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

STEGUROVÁ, Karolína. *I ženy chtěly bojovat! československé ženy v britských armádních pomocných sborech ATS a WAAF za druhé světové války*. Praha: Academia, 2021. 1938-1953. ISBN 978-80-200-3181-5.

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

SOCHOR, Ladislav. *Vzhůru do oblak: československé letectvo v letech 1948-1989*. Praha: Erika, 2000. ISBN 80-7190-097-4.

ŠOLC, Jiří. *Ve službách prezidenta: Generál František Moravec ve světle archívních dokumentů*. Praha: Vyšehrad, 1994. ISBN 80-7021-115-6.

ŠOREL, Václav. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň: Mustang, 1993. ISBN 80-85831-02-3.

TIŠLIAR, Pavol, Monika MAŽÁROVÁ a Lucie JAGOŠOVÁ. *Baráky u Svatobořic: pohled do dějin 1914-1950: putovní výstava z pohledu teorie a praxe*. Brno: Masarykova univerzita, 2019. ISBN 978-80-210-9507-6.

VALIŠ, Zdeněk. *Generál Karel Janoušek*. Praha: V ráji, 1997. ISBN 80-85894-44-0.

VANĚK, Miroslav a Pavel MÜCKE. *Třetí strana trojúhelníku: teorie a praxe orální historie*. 2., přepracované a doplněné vydání. Praha 2015.

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. Bez ISBN

VÁVROVÁ, Milada. *Rytíři Vysočiny. 1. díl*. Jihlava 1996. Bez ISBN

ZADROBÍLEK, Ladislav. *Moje cesta k R.A.F.* Brno: Návrat, 1993. Válečná tematika. ISBN 80-85432-98-6.

15.4. Tisk

Čechoslovák v Anglii: nezávislý týdeník = Czechoslovak in England: independent weekly Londýn: Sperková, 1939-1940. Roč. 1, č. 1 (1939) - roč. 2, č. 28 (1940) 2 sv. [ISSN doplněno dodatečně při digitalizaci titulu; Od č.43/1940 již pod názvem Čechoslovák; Příloha Poupě] ISSN:1753-5085

Hlas revoluce: Týdeník Československé obce legionářské. Praha: Československá obec legionářská, 26. 12. 1970, **24**(51–52), [6], p. [6]. ISSN 0231-8164. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:2cc28922-8d87-11eb-9159-001b63bd97ba>

Za svobodné Československo: deník 1. československého sboru v SSSR. S. l.: Oddělení osvěty a propagandy, 12. 7. 1945, **2**(173), *, p. 2. ISSN 1805-7403. Dostupné také z: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/uuid/uuid:10d415b4-9b0f-11e9-9d6f-005056b73ae5>

Dnešek: nezávislý týdeník. Praha: Sdružení kulturních organizací, 03. 04. 1947, **2**(1). s. 12. Dostupné také z: <https://pritomnost.cz/archiv/cz/1947/01.pdf?fbclid=IwAR2sxPqjcbg0R4k4yyQQqPodIs3Lhpi ncP1Tfz4ZbJkWdvnuKIqF3TSAZQ//kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:fdedb211-7127-4e32-b151-369b0dd8e6c5>

15.5. Osobní rozhovory

Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 28. 5. 2021.

Rozhovor autora s Ing. Janem Věrtelářem ze dne 2. 10. 2021.

15.6. Internetové zdroje

<http://www.czechspitfireclub.cz/>

<https://fcafa.com/>

<http://www.rafaci.cz/>

<https://www.pametnaroda.cz/>

<http://www.vhu.cz/>

<http://www.trhovokamenickypamatnik.cz/>