

OTÁZKY A ODPOVĚDI

1. Jakým způsobem se v Anglii formovaly jednotky československých letců?

Jak byli letci vybaveni jazykově?

Záhy po příjezdu Čechoslováků do Anglie byla 3. srpna 1940 postavena výcviková a náhradní jednotka Czechoslovak Depot v Cosfordu, kde se prováděl základní výcvik nováčků, výběr personálu pro leteckou službu apod. Jako první vznikla 12. července 1940 310. československá stíhací peruč, která sídlila na základně Duxford. Následovaly další tři peruč (311., 312., 313.). V lednu 1942 byla zřízena československá letka B v rámci 68. britské noční stíhací peruč a 2. října 1944 byla založena československá dopravní skupina v rámci Transport Command.

Britové měli zájem, aby naši letci byli co možná nejrychleji nasazeni do probíhající bitvy o Británii. K tomu však bylo nezbytně nutné, aby letci ovládali alespoň základy anglického jazyka. **Při letecké válce nad Britskými ostrovy a posléze i nad západní okupovanou Evropou byly letouny řízeny ze země kontrolními stanicemi, se kterými musel být letec schopen se dorozumět.** Totéž platilo o rádiovém spojení mezi velitelem peruč a jeho muži ve vzduchu. Značná část českých stíhacích letců sloužila v letech 1940–1941 přímo v britských peručích a **Britové věnovali nemalé prostředky na jejich jazykové vzdělání.** Zpočátku například přidělovali k československým operačním peručím učitele anglického jazyka. V praxi později platilo, že než letec opustil Cosford, odkud mířil k dalšímu výcviku před svým zařazením k operační peruč, měl za sebou intenzivní jazykový kurz. S výukou se však po základním stupni výcviku nekončilo. V další fázi výcviku měli letci dvě hodiny angličtiny denně. Nejlépe si však letci osvojili jazyk od britských děvčat sloužících u peruč v rámci WAAF (Women's Auxiliary Air Force – Ženská pomocná letecká služba). Později měl snad každý letec v Anglii svoji přítelkyni (nemálo našich letců se v Anglii oženilo a založili rodinu – celkem se jednalo o 153 československých letců, k 5. únoru 1945 se mělo oficiálně narodit 52 dětí ze smíšených manželství, tento počet však bude pravděpodobně vyšší), a tak se v angličtině v krátkém čase zdokonalil.

2. Podle jakých kritérií se letci vybírali?

Bylo složité se stát vojenským

letcem? Jak byli piloti placeni?

Lotec musel mít **výbornou fyzickou a psychickou kondici a musel splňovat věkové kritérium.** Většinou mužů, kteří se přihlásili k letectvu, bylo okolo devatenácti let. Uchazeč musel nejdříve **projít sérií testů a absolvovat základní pěší výcvik.** Poté následoval velmi **náročný letecký výcvik**, který ne každý uchazeč absolvoval úspěšně. Na rozdíl od britské armády byla československá předválečná armáda silně kastovní rozdělena. **Důstojníkem se mohl stát jen letec s maturitou, letci s nižším vzděláním obvykle sloužili v hodnostech desátníků a četařů, nejvyšší dosaženou hodností byla hodnost rotného nebo rotmistra.** Jeden z mála – vynikající stíhač a letecký eso bitvy o Francii František Peřina – byl zcela výjimečně za své mimořádné výsledky jmenován důstojníkem, a to na přímý popud svého nadřízeného, poručíka Aloise Vašátka. Britové však přiznávali důstojnické hodnosti nikoli na základě vzdělání či služebního postupu, ale především na základě bojových výsledků.

Letci **nebyli nikdy mimořádně dobře placeni** (výjimkou byli dopravní letci). Například plukovník prvorepublikové armády pobíral okolo 3000–4000 Kčs měsíčně. Dá se předpokládat, že poručík mohl brát přibližně 800–1000 Kčs měsíčně, poddůstojník zhruba o polovinu méně. Zejména ve Francii pobírali letci doslova almužnu, což bylo dáno jejich statutem cizineckého legionáře, o mnoho lépe na tom nebyli ani po svém zařazení do RAF VR (Royal Air Force Volunteer Reserve). Tak například důstojník pobíral necelých 60 franků měsíčně, poddůstojník 15 franků měsíčně; oproti tomu francouzský poručík letectva bral měsíčně 3069 franků plus příplatek 259 franků, francouzský četař letectva 194 franků a k tomu zvláštní příplatek ve výši 275 franků.

3. Proč českoslovenští letci odcházeli dobrovolně do armády?

Bezprostředně po 15. březnu 1939, tedy po vyhlášení protektorátu Čechy a Morava, nikdo ve skutečnosti nevěděl, zda bude českému letectvu pod německým protektorátem umožněno fungování, byť třeba jen v omezené podobě. **Nemálo pilotů a leteckého personálu proto využilo německou nabídku k přelétávání strojů do Říše.**

Již 16. března 1939 velitel Luftwaffe Göring sdělil, že se rozhodl zaměstnat české důstojníky, zejména ty mladší, především do hodnosti majora. V prvé řadě měl zájem o piloty a pak důstojníky z ostatních leteckých oborů – pozorovatele, radiotelegrafisty. Göringovi jistě neležel na srdci osud českých letců. Svoji nabídkou, o které byl zřejmě předem informován i Hitler, sledoval jejich pacifikaci. **Němci si byli dobře vědomi, a průběh okupace to dokázal, že právě důstojníci a inteligence budou největšími protivníky třetí říše v českých zemích.** Nabídka, která zpočátku jistě navnadila nejednoho letce, se však k německému převrácení minula účinkem. To proto, že letectvo bylo vskutku elitní zbraní a mnozí důstojníci i poddůstojníci brali velmi vážně přísahu bránit svoji zem a bojovat za ni, přísahu, která pro ně okupací českých zemí neskončila. Útěky letců do zahraničí byly organizované, do zahraničních akcí však nebyli nuceni, připojovali se k nim jen na základě vlastního rozhodnutí.

4. Kde letci po komunistickém převratu získali letadla k útěku a jak se jim podařilo utéci?

Po únoru 1948 bylo komunistické státní moci zřejmé, že pokud nebude chtít armádu naprosto ochromit, bude muset postupovat více logicky než stranicky. Již v průběhu března 1948 bylo odesláno na dovolenou celkem 63 bývalých letců RAF, významných představitelů letectva s britskými zkušenostmi, v naší armádě v hodnosti vyšších důstojníků.

Letci nižší šarže, kteří neměli za ženy Angličanky, **měli až do února 1949, tedy rok po komunistickém převratu, stále přístup na letiště, a tudíž i možnost využít letadla ke svému útěku. Ta byla sice po prvních útěcích stále více hlídána, ale nebylo úplně nemožné zmocnit se sportovního či cvičného letounu a odletět do západní německé okupované zóny.** Zřejmě nejslavnější akcí tohoto typu byl hromadný útěk tří československých dakot ČSA na německé letiště Erding u Mnichova v pátek ráno 24. března 1950. Hlavními aktéry útěku byli bývalí příslušníci RAF, Vít Angetter, Ladislav Světlík a Oldřich Doležal. Ve všech třech letadlech bylo celkem 83 osob, z nichž 25 požádalo o azyl. Touto smělou akcí byl vysloven mene tekel nad doposud sloužícími čs. letci ze Západu v Československých aeroliniích.

Útěky pomocí letadel do zahraničí pokračovaly až do konce pádu totalitního režimu, i když už se nikdy nejednalo o tak mohutný útěk, jakým byl právě útěk do Erdingu. Šlo spíše o útěky jednotlivců, často ve sportovních letadlech. Jeden z posledních velkých útěků do zahraničí se uskutečnil za dramatických okolností 30. září 1950, kdy tři letci, bývalí členové RAF (Jan Kaucký, Josef Řechka a Eduard Prchal), odlétli i se svými rodinami dakotou za železnou oponu a v bezpečí přistáli na anglickém letišti Harwich.

5. Proč se lidé proti perzekuci válečných hrdinů nepostavili?

Ihned po 25. únoru 1948, tj. po komunistickém puči, začaly naplno akční výbory Národní fronty s tzv. „očistou“ národního života. **Komunisté v té době již fakticky stoprocentně ovládali Státní bezpečnosti, značnou část Sboru národní bezpečnosti, což jim umožnilo shromáždit informace o svých nepřátelích.** Velmi dobře věděli, v jaké straně byl kdo organizován nebo s jakou stranou sympatizoval. Čistky probíhaly ve všech sférách veřejného života. Tedy nejen v armádě, ale i na vysokých školách, v úřadech, v kultuře apod. **Každý se snažil zachránit především sám sebe, respektive svoji rodinu.** Nikdo neměl čas starat se o druhé, i když i takové případy pochopitelně byly. Právě jarní měsíce roku 1948 byly ve znamení četných přihlášek do KSČ, kterými si lidé chtěli zajistit pracovní místo. Nesmíme ovšem zapomínat na velmi důležitou skutečnost, že únorový puč se uskutečnil za nemalé podpory české veřejnosti. V prvních poválečných volbách, které proběhly 26. května 1946, získali komunisté v českých zemích 40 procent hlasů a stali se jednoznačně nejsilnější českou stranou (pro zajímavost – slovenská Demokratická strana získala na Slovensku téměř 62 procent hlasů).

6. Kolik československých letců přežilo válku? A kolik jich komunisté zavřeli? Zemřel některý letec ve vězení?

Celkem prošlo československým letectvem ve Velké Británii 2422 letců, z toho bezmála 2000 Čechů, přes 200 Židů, více než 200 Slováků a marginální počty Němců, Rusínů a volyňských Čechů.

V průběhu války padlo v řadách RAF VR celkem 487 československých letců, dalších šest letců zahynulo po válce 5. a 10. října 1945 po startu k přeletu z Anglie do Československa. Nelze přímo kategoricky stanovit, kolik letců přežilo válku (v průběhu války se měnil početní

stav letectva), ale spíše jednoznačně určit, kolik jich padlo. Pokud budeme vycházet z toho, že československým letectvem ve Velké Británii prošlo 2422 osob, z nichž 493 padlo či zahynulo, tak válku přežilo 1929 letců.

Podle doposud neukončeného výzkumu bylo **v období totalitního režimu odsouzeno celkem 36 bývalých letců ze Západu (většinou Státním soudem), dalších 18 letců bylo bez vynesení rozsudku posláno do neblaze proslulého tábora nucených prací na Mírově, mnoho dalších strávilo několik měsíců ve vyšetřovacích vazbách Státní bezpečnosti, nemluvě o desítkách letců „pouze“ propuštěných z řad československého letectva.** Tito odborníci mohli často pracovat jen jako nekvalifikovaní dělníci.

Bývalý major letectva Josef Bryks zemřel na těžký infarkt v noci 11. srpna 1957 v táborové nemocnici lágru Rovnost. Bylo mu pouhých čtyřicet jedna let, z nichž třináct let strávil za ostnatými dráty. Další dva letci byli zastřeleni. Státní bezpečnost zastřelila při zatýkání 28. května 1949 Viktora Waidlicha, bývalého příslušníka 311. československé perutě. Dne 15. října 1951 byl zastřelen při pokusu o přechod hranic bývalý mechanik Vladislav Roubal.

7. Stávalo se, že byli letci ve vězení s lidmi, proti kterým bojovali během války?

Ano. Například v TNP Mírov a později v uranových dolech, kde byli nasazení němečtí váleční zajatci, mnohdy příslušníci neblaze proslulých jednotek SS. Například divizní generál Karel Janoušek, za války inspektor československého letectva ve Velké Británii, sdílel celu s příslušníkem SS Emilem Kleinem (Janoušek odsouzený na doživotí podával jako důvěrník zprávy StB na svého spoluvězně).

8. Je pravda, že si lidé před druhou světovou válkou a během ní cenili vlasti více než v současné době?

Všeobecně platí, že v době krize či ohrožení státnosti se národ semkne a touží po opětovné svobodě své vlasti. Pracně budovaná republika skončila již 30. září 1938 mnichovskou dohodou a posléze přímou anexí nacistickým Německem. Přesto i v dnešní době jsou lidé, a nemusí to být pouze občané s válečnou zkušeností, kteří si uvědomují, co znamenají slova „láska k vlasti“. Je na historících, učitelích, režisérech dokumentárních filmů, ale i politicích, aby mladé a nastupující generaci ukázali, co vše byli jejich předci ochotni udělat pro svobodu jejich země.

Odpovědi vypracoval:

Ladislav Kudrna, historik

Odkazy:

Konfederace politických vězňů

www.kpv-cr.cz

Svaz letců české republiky

www.csletci.cz

Ústav pro studium totalitních režimů

www.ustrcr.cz

Web iniciativy politictivezni.cz

www.politictivezni.cz

Web o československých letcích

www.cs-letci.com

Doporučená literatura:

FAJTL, F.: *Bitva o Británii. Svět křídél*, Cheb 1991.

FAJTL, F.: *Generál nebe. Životní příběh čs. stíhacího esa Františka Peřiny. Naše vojsko*, Praha 1992.

KUDRNA, L.: *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény. Naše vojsko*, Praha 2006.

KUDRNA, L.: *Odhodláni bojovat. Vlastenectví československých letců na pozadí válečných a politických událostí druhé světové války. Naše vojsko*, Praha 2009.

RAJLICH, J.: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945, 1. část. ARES*, Praha 1998.

RAJLICH, J.: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945, 2. část. ARES*, Praha 1998.

RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945, 1. část (1940). ARES*, Praha 1999.

RAJLICH, J.: *Jediný československý maršál. Životní osudy Air Marshala a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893–1971). Jota*, Brno 2002.

ŠMOLDAS, Z.: *Českoslovenští letci ve Velké Británii 1940–1945. NTM*, Praha 1982.

TĚŠÍNSKÝ, Z. A KOL.: *Zapomenutí muži 1948–1989. Konfederace politických vězňů*, Praha 1997.

Konfederace politických vězňů, Praha 1997.

VALIŠ, Z.: *Generál Karel Janoušek. V RÁJI*, Praha 1997.