

# **Univerzita Karlova v Praze**

Filozofická fakulta

Ústav českých dějin

## **DISERTAČNÍ PRÁCE**

**Mgr. Ivana Polley**

**Návrat do emigrace**

**Osudy československých příslušníků RAF po druhé světové válce ve Velké Británii**

**Return to the emigration**

**The fate of Czechoslovak members of RAF after World War II in Great Britain**

Praha 2012

Vedoucí práce: Prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.

# **Charles University in Prague**

Faculty of Philosophy

Institute of Czech History

**Ph.D. THESIS**

**Mgr. Ivana Polley**

**Return to the emigration**

**The fate of Czechoslovak members of RAF after World War II in Great Britain**

**Návrat do emigrace**

**Osudy československých příslušníků RAF po druhé světové válce ve Velké Británii**

Prague 2012

Supervisor: Prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.

## **Poděkování**

Děkuji tímto mému školiteli, Prof. PhDr. Milanu Hlavačkovi, CSc., za vedení a cenné rady v průběhu celého postgraduálního studia a za jeho osobní přístup, který mi umožnil pracovat v inspirativním prostředí prestižní univerzity. Dále bych chtěla velice poděkovat všem veteránům a pracovníkům institucí za jejich pomoc při zpracování dané tematiky. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat za velkou podporu mé rodině, jmenovitě manželovi Barrymu, a synům Charliemu, Maxovi a Fredovi.

„Prohlašuji, že jsem dizertační/disertační práci napsala samostatně s využitím pouze uvedených a řádně citovaných pramenů a literatury a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.“

*V Praze dne 29. 3. 2012*

*podpis*

## ABSTRAKT

Předmětem disertační práce je popsání a analyzování tematiky poválečných osudů československých letců ve Velké Británii v poválečných letech. Úvod práce nastiňuje atmosféru doby a proces integrace západních letců v Československu po osvobození. Práce se rovněž zabývá snahou britských manželek těchto letců o asimilaci do československé společnosti. Proměny politických okolností však donutily letce RAF začít opět uvažovat o odchodu za hranice Československa. Po únoru 1948 byla perzekuce vůči RAF důstojníkům již zcela evidentní. Politické čistky v armádě je donutily k opětovnému odchodu z Československa.

Práce typologizuje odchody letců RAF do zahraničí do podskupin a na každé z této podskupiny demonstruje různé a přeci velmi podobné osudy letců, které spojuje odchod do Velké Británie, kde za války sloužili v Královském letectvu. Typologii odchodů rozlišuje ty letce, kteří zůstali ve Velké Británii a nevrátili se po skončení války do Československa, ty, kteří odešli legální cestou, a ty, kteří odešli ilegální cestou po zemi do emigrace. Pro osvětlení problematiky únosů letadel je zvolena forma zpětné reflexe obsažená v německých, francouzských a anglických dobových periodikách.

Následující část disertační práce se zabývá uplatněním československých letců ve Velké Británii. Hlavním úkolem této kapitoly bylo zachytit způsob opětovného přijetí do služeb Královského letectva. V této kapitole jsou vytěženy dosud utajované informace *Personnel and Management Agency* v Cronwellu. Tato instituce systematicky shromažďuje informace o RAF letcích a posléze je poskytuje *National Archives*. Početnou skupinu tvoří letci, kteří našli uplatnění v neleteckých povoláních. Zajímavý typ letců tvořili ti, kteří se angažovali v CIO- Czech Intelligence Office. Celou práci pak završuje kapitola o vývoji sdružení a svazů, ve kterých se letci RAF sdružovali. Za nedílnou součást této práce považuji uvedení britských řádů a medailí, které byly uděleny zmíněným letcům RAF. Závěrečná kapitola pak stručně pojednává o rehabilitacích letců RAF po roce 1989.

Základní snahou této práce bylo propojit pramennou základnu České republiky se základnou pramenů ve Velké Británii a zachytit pomocí metody orální historie autentické výpovědi doposud žijících bývalých československých letců RAF. V mnoha případech byla disertantka poslední badatelkou, která měla ještě možnost s československými veterány ve Velké Británii RAF hovořit.

**Klíčová slova:** českoslovenští letci, RAF, integrace, perzekuce, emigrace, rehabilitace.

## **ABSTRACT**

The subject-matter of this dissertation paper is the description and analysis of the topic of the post-war fate of certain Czechoslovak pilots in Great Britain in the post-war years. In the introduction to this paper, I outline the atmosphere at the time and the process of integration of western pilots in Czechoslovakia after liberation. The paper at the same time addresses the efforts of the British wives of these pilots to assimilate into Czechoslovak society.

The changes in the political circumstances, especially, compelled the RAF pilots to start considering leaving Czechoslovakia again. After February 1948, the persecution of the RAF officers was already evident. Political purges in the armed forces compelled them to leave Czechoslovakia again.

The paper typologises the exodus of the RAF pilots abroad into subgroups and for each of these subgroups, it demonstrates the various and clearly very similar fates of the pilots, which are linked by departure to Great Britain, where they served in the RAF during the war. The typology of the exodus differentiates those pilots who remained in Great Britain and did not return to Czechoslovakia after the war and those that left legally and those that left the country illegally and emigrated. To clarify the problems of hijack of aircraft, the form of back reflection contained in contemporary German, French and English periodicals.

The next part of the dissertation paper discusses the employment of the Czechoslovak pilots in Great Britain. The main task of this chapter was to capture the procedure for reintegration into the RAF. This chapter contains information from the Personnel and Management Agency in Cranwell, which, to date, remains a secret.

This institution systematically collects information about RAF pilots and subsequently gives it to the National Archive. A large group comprises pilots who found employment in non-aviation professions. An interesting type of pilots comprised those that were involved in CIO- Czech Intelligence Office. The entire paper culminates in the chapter on the development of the associations and federations which were associated with RAF pilots. I consider the definition of the British awards and medals, which were endowed upon the cited RAF pilots as an integral part of this paper. The closing chapter then summarily discusses the rehabilitation of the RAF pilots after 1989.

The basic driving force of this paper was to interlink historical sources of Czech Republic with the historical sources in Great Britain and capture the authentic answers of the surviving former Czechoslovak RAF pilots using the oral history method. In many cases, the

author of the dissertation paper was the last researcher who still had the ability to talk to Czechoslovak RAF veterans in Great Britain.

**Keywords:** Czechoslovak airmen, RAF, integration, persecution, emigration, rehabilitation.

## Obsah

1. Úvod.....	10
1.1 Záměr disertační práce.....	10
1.2 Metodologie disertační práce.....	13
1.3 Rozbor pramenů a literatura .....	14
2. Integrace veteránů Královského letectva do poválečných československých vojenských struktur.....	20
3. Letci ze Západu a průběh komunistických čistek.....	30
4. Typologie opětovných odchodů v letech 1945-1950.....	35
4.1 Zůstali sloužit v Královském letectvu po druhé světové válce, nebo zůstali ve Velké Británii po demobilizaci v roce 1945.....	35
4.2 Nabídka naturalizace Velké Británie bývalým příslušníkům Královského letectva .....	36
4.2.1 Exkurz: Adolf Pravoslav Zelený.....	40
4.3 Odešli ilegálně z Československa v letech 1945-1948.....	50
4.3.1 Reflexe německých, francouzských a britských dobových periodik na chronologicky vybrané úlety československých letců v rozmezí let 1948-1950.....	50
4.3.2 Vybrané úlety v letech 1948-1950.....	58
4.3.2.1 Exkurz: Oldřich Doležal .....	60
4.3.3 Ilegální odchody po zemi.....	64
4.3.4 Exkurz: reflexe Marie Zajíčkové na odchod do emigrace a život ve Velké Británii.....	67
5. Uplatnění ve Velké Británii .....	73
5.1 Opětovně přijati do Královského letectva .....	73
5.1.1 Způsob opětovného přijetí do Královského letectva .....	73
5.1.2 Exkurz: Jan Robert Alexander.....	76
5.2 Přijati k některému civilnímu leteckému provozovateli .....	86
5.2.1 Exkurz: Karel Miloslav Kuttelwascher.....	86
5.3 Získali uplatnění v neleteckém povolání .....	90
5.3.1 Exkurz: Arnošt Pollak (Polak).....	90
6. The Secret Intelligence Service (MI6) a Czechoslovak Intelligence Office .....	97
6.1. Czechoslovak Intelligence Office.....	97
6.2. Zasazení činnosti CIO do kontextu britské zpravodajské služby .....	98
6.3. Exkurs: Tomáš Vybíral a akce Kodaň .....	102
7. Domácí a exilová uskupení československých letců .....	109
7. 1 Sdružení zahraničních letců .....	109
7. 2 Československá obec legionářská se sídlem v Londýně .....	111
7. 3 Svaz letců svobodného Československa se sídlem v Londýně.....	116
8 Britská vojenská vyznamenání udělená československým letcům, sloužícím ve službách Královského letectva.....	118
9 Rehabilitace letců – příslušníků zahraničního odboje po roce 1989 .....	126



10. Závěrečné shrnutí.....	132
11. Tabulky .....	136
12. Přílohy disertační práce I, II. ....	157
13. Seznam použitých zkratek .....	162
14. Přehled použitých pramenů a literatury .....	165

# 1. Úvod

## 1.1 Záměr disertační práce

Konkrétním obsahem předkládané disertační práce je poválečná existence československých letců ve Velké Británii, kteří za druhé světové války sloužili v Královském letectvu. Zaměřila jsem se na formu jejich odchodů z Československa po únoru 1948 do Spojeného království, životní osudy ve Velké Británii, především ale na jejich opětovné působení v RAF.

Původně jsem si vyhranila množinu 188 letců, k níž jsem dospěla na základě studia materiálů ve vlastnictví Johna Sigmunda z Newcastleu. Britský badatel alokoval na základě svého výzkumu potenciálních 28 československých letců, kteří po Únoru opět nastoupili do služeb Královského letectva. Další informace, týkající se mé skupiny, jsem získala na příslušných webových stránkách, uvedených v seznamu použitých pramenů a literatury. Poté jsem vypracovala seznam pravděpodobně přijatých letců a obohatila jej o jména těch, kteří do Velké Británie odešli, ale v RAF nesloužili. Tuto kategorii osob jsem vzala za výchozí bod mého dalšího výzkumu. V jeho průběhu jsem některá jména vyloučila, jiná jsem nebyla schopna identifikovat v žádné z relevantních institucí.

Nakonec jsem dospěla k počtu 226 osob. Dovolím si tvrdit, že má tabulkově uspořádaná příloha, jíž jsem zvolila jako základní formu prezentace mých výsledků, obsahuje informace doposud neznámé československé historické obci. Shromážděné údaje nebyly doposud publikovány v žádné odborné či populární publikaci, stejně jako na webových stránkách, ať v České republice či Velké Británii.

Byla jsem si dobře vědoma skutečnosti, že není v mých silách získat u všech osob stejné množství informací a že narazím i na případy, kdy bude nemožné dohledat konkrétní fakta, nezbytná pro uchopení mnou zvoleného historického výzkumu. Přesto pevně věřím, že i přes tyto nedostatky, bude tato práce důležitým pomocníkem pro historiky, kteří se budou chtít zabírat podobnou problematikou.

Předkládaná práce je nová a přínosná tím, že se dopodrobna rozebírá doposud neprobádanou tematikou. Existuje pouze několik knih sepsaných pamětníky či monografie věnované jednotlivcům, nikoliv však komplexní studie, která by postihovala tuto tematiku z širšího úhlu pohledu a která by se snažila dojít k obecně aplikovaným výsledkům a závěrům. Netvrdím, že můj text je totální a zabírá se všemi letci, kteří odešli v poválečných letech do Velké Británie. Snažila jsem se však o maximální zpracování neprobádané látky našich moderních dějin, zasazené do mezinárodního kontextu.

Posunu v bádání bylo dosaženo využitím soukromých archivů osob, které se mi podařilo zkontaktovat a přesvědčit je ke spolupráci, což nebylo vždy zdaleka jednoduchou záležitostí. V textové části mé studie jsem pracovala i s osobními výpověďmi pamětníků či rodinných příslušníků, které jsem doplnila informacemi z archivů a institucí. Odborná literatura byla využita zejména v textové části disertační práce, nikoliv v přílohové, kde jsem se o ni nemohla opřít, jelikož se jednalo o nezpracované téma.

Disertační práce je rozdělena do několika bloků, které jsou dále strukturovány do tematických podskupin, vzájemně se doplňujících a na sebe navazujících. Výsledkem je reprezentace skupin mnou zkoumané množiny letců.

Na začátku rozebírám návrat letců do vlasti a podmínky, v jakých existovali do února 1948. Jejich snaha o integraci do většinové společnosti, mající za sebou odlišný válečný prožitek, byla ukončena komunistickým pučem. Následné armádní čistky se v prvé řadě týkaly letců ze Západu. Právě pounorová perzekuce, které jim znemožnila býti nadále plnohodnotnými občany, byla hlavním důvodem jejich ilegálních odchodů z Československa.

V další kapitole popisuji různé způsoby emigrace letců do Velké Británie. Chronologicky začínám těmi, kteří se rozhodli již bezprostředně po skončení války trvale zůstat na britských ostrovech. Jednalo se většinou o československé občany židovského původu, hovořících německy. Díky nacistické vyhlazovací politice pozbyli většinu, ne-li všechny rodinné příslušníky a přátele. Chybějící zázemí a obavy z nepřijetí československou společností, apriori nenávidějící Němce jako takové, uspíšila jejich rozhodnutí začít nový život v nové zemi.

Menší část letců opustila republiku legální cestou, ať již v rámci britské nabídky naturalizace letcům ze Západu, či zfalšováním dokladů, čímž dosáhli legálního a přesto nelegálního odchodu. Nejčastější formou ilegálního opuštění Československa byly odchody po zemi, nejčastěji do americké zóny Německa, ale i Rakouska, které bylo pro některé letce s manželkami přechodnou destinací na cestě do Velké Británie.

Mezi riskantní způsoby emigrace náležely únosy letadel. Zde jsem zvolila neotřelý pohled reflexí německého, francouzského, britského a československého dobového tisku na tyto dramatické události. V této kapitole nepracuji s archivními materiály, jelikož se domnívám, že toto téma si zaslouží samostatný rozsáhlý výzkum, který je v současné době, díky rychlému zprostředkovávání materiálů v *Archivu bezpečnostních složek*, mnohem více realizovatelný, než-li tomu bylo před několika lety, kdy jsem začala s výzkumem mnou zvolené problematiky. Zaujala mne myšlenka podívat se na tyto události očima tehdejších žurnalistů, kteří události zpracovali pouze na základě informací od samotných únosců letadel

z totalitního Československa. Samozřejmě jsem se nemohla vyhnout doplnění popisovaných událostí na základě nejnovější odborné literatury.

Poté jsem přešla k tématu, jaké uplatnění našli letci po svém příjezdu (příletu) do Velké Británie. Nejcennější informace jsem získala o jejich znovupřijetí do služeb Královského letectva. Doposud jsme se dozvídali o těchto skutečnostech jen povšechně z pamětí, sepsaných některými veterány, či jejich rodinnými příslušníky. Naštěstí se mi podařilo získat přístup k interním informacím Královského letectva, které jsem sbírala po dobu posledních sedmi let.

Jako nejpřirozenější a nejpřehlednější formou prezentace získaných výsledků, se ukázaly tabulkové dvoustrany, věnované každému vybranému letci. Příloha mé disertační práce byla z důvodu tisku rozdělena do dvou částí a je nedílnou součástí textové části disertace. Přikládám ji stejnou, ne-li větší váhu než psanému oddílu disertační práce. Díky přílohám máme poprvé podrobné a důvěryhodné informace o opětovném vstupu a výstupu československých letců z poválečného Královského letectva, a v mnoha případech i o jejich britském hodnostním postupu jak v době poválečné, tak za druhé světové války.

Zdaleka ne všichni letci se rozhodli pro opětovný vstup do RAF. Od roku 1950 bylo obtížné získat uplatnění v Královském letectvu. Britové disponovali velkým počtem emigrantů nejen z Československa a akutní propuknutí války nebylo na pořadu dne. Díky poválečnému přebytku pilotů, docházelo k systematickému snižování stavu RAF. Někteří českoslovenští letci tedy emigrovali dále do Spojených států, Latinské Ameriky, Austrálie a dalších vzdálených destinací, kde jim místní vlády nabízely přijatelné podmínky do nového života.

Další podskupinu tvoří v mé práci ti, kteří byli přijati k některému z civilních leteckých provozovatelů. Létání bylo v jejich případě jediné, co uměli velice dobře a jejich válečné zkušenosti bylo možné touto cestou dobře využít. Bylo to konečně i částečné uplatnění veteránů RAF po jejich návratu do osvobozeného Československa. Nakonec bylo nutné zpracovat ty z letců, kteří se rozhodli jít jinou, než-li leteckou cestou. Tito muži přijali civilní zaměstnání nebo si založili vlastní firmu a tak se postarali o zabezpečení své rodiny v cizí zemi, kde se časem usadili, získali britské občanství a prožili spoustu let života na druhé straně železné opony.

V dalším oddílu jsem zpracovala poválečnou existenci tří organizací, v níž se západní letci sdružovali. Jednalo se o Sdružení zahraničních letců v Praze (fungovalo v letech 1946 až 1948), Svaz letců svobodného Československa se sídlem v Londýně a Československou obec

legionářskou se sídlem tamtéž. Poté jsem navázala na problematiku zapojení letců do britské *Secret Intelligence Service*.

Na dalším místě charakterizuji britská vyznamenání, řády a medaile a uvádím přesný seznam těch, kteří tato vyznamenání získali ať již v průběhu války či v době poválečné. Zde jsem pracovala výhradně s britskými prameny a zdroji. Na závěr se zabývám problematikou rehabilitací po roce 1989, u níž se zaobírám obtížností získání rehabilitace pro ty, kteří měli britské, nikoliv československé občanství, které jim bylo odebráno na základě jejich ilegálního opuštění republiky. Dalším problémem, který bylo potřeba vyřešit, bylo zrušení trestního stíhání vůči těm, kteří unesli letadlo a podobně.

## **1.2 Metodologie disertační práce**

Při zpracovávání této disertační práce vyvstalo spoustu otázek, na které jsem musela hledat odpovědi. V mnoha případech se mi to podařilo, a tam, kde to nebylo možné, konstatuji, jakou cestou jsem se ubírala, respektive, jaké byly možnosti pramenné základny.

V textové části disertace jsem se snažila o vyvážené propojení mikrohistorie a makrohistorie. Bylo nemožné, u tak rozmanité skupiny lidí, s tak odlišnými osudy, dospět ke kategorickým a generalizujícím závěrům. Pokusila jsem se charakterizovat danou skupinu a uvádím toliko pravděpodobné množství letců, kteří prožili podobný životní příběh. Užila jsem rovněž metodu kolektivního biogramu, která absorbovala největší pensum mého badatelského času, neboť se často skutečně jednalo o „mravenčí a detektivní práci“ při sběru (převážně kvantitativních) údajů o tak velkém a pestrém množství velice zajímavých osobností. Její základ spočívá v získání co největšího relevantního materiálu o jedincích, kteří vykazovali podobné osudové znaky. Toto jedinečné dokumentačně faktografické bohatství, získané touto metodou, je pak uloženo v tabulkové části. Její citlivější vytěžení bude dále předmětem mého badatelského zájmu.

Domnívám se, že jsem s úspěchem použila metodu oral history. Tuto metodu lze charakterizovat jako řadu postupů, jimiž se badatel dobírá nových informací a poznatků na základě ústního sdělení osob, jež byly účastníky nebo svědky zkoumaných událostí, v mém případě samotných československých letců žijících ve Velké Británii a jejich rodinných příslušníků, ponejvíce manželek a jejich dětí. U této metody je velmi důležité dopředu promyslet strategii vedení rozhovoru, porozumění zadání tázaným. Nejdůležitější roli hraje vzájemná důvěra s tazatelem a následně samotná interpretace rozhovoru a výběr konkrétních sdělení z něho. Takto získaný materiál ve formě životního příběhu z „vykloubené doby“ je

sice také jistým druhem historické rekonstrukce, neboť je známo, že lidská paměť působí selektivně a její interpretaci ovlivňují pozdější zážitky, ale zároveň tento nově vzniklý narrativ nabývá na plasticitě, subjektivitě a dobývá si na čtenáři psychomentálních účinků. Na interview tak lze tedy pohlížet i jako na konstrukt vzniklý interakcí tazatele s nárátorem. Nelze zastírat, že údaje získané metodou orální history mají subjektivní charakter, což pro mne jako tazatele a badatele v jedné osobě znamenalo nejen získání nových informací, ale především možnost zařazení známých historických faktů do přesnějšího kontextu a někdy i do nového interpretačního rámce.

### 1.3 Rozbor pramenů a literatura

V průběhu mého výzkumu jsem čerpala jak z britských, tak českých archivních zdrojů. Za primární zdroj informací považuji *Royal Air Force Personnel and Management Agency* (RAF PMA), kde shromažďují informace o letcích Královského letectva. Jedná se o instituci, kam je velmi obtížné získat přístup.

Na materiály, jichž používám ve své práci, se vztahuje se zákon o *Freedom of Information Act* z roku 2000 (FOIA), a nelze je získat bez prokázání příbuzenského svazku, případně prostřednictvím úmrtního certifikátu dotyčné osoby. Informace nelze zpřístupnit ani odborné veřejnosti z výše uvedených důvodů a kvůli ochraně britského ministerstva obrany a s ním propojených vládních složek. Podle britských zákonů budou tyto dokumenty odtajněny teprve po 106 letech od narození té které osoby. Každým rokem se však tato hranice posouvá a oddaluje se tak doba jejich odtajnění.

Nezbytnou archivní základnou při bádání a shromažďování informací se stal britský *Národní archiv* (*National Archives London*). Jednalo se zejména o fond AIR 2 (*Air Ministry and Ministry of Defence*), obsahující dokumenty k vyznamenáním letců Královského letectva. Zde se mi podařilo vyhledat většinu rekomandací (doporučení) na udělení britských řádů a medailí mnou vybrané množiny letců. Pro vyhledání informací o udělení poválečných vyznamenání jsem zvolila oficiální dobové periodikum britské vlády *London Gazette*, v němž jsou publikovány jak vládní zprávy týkající se nejen Spojeného království, ale i veškerého obyvatelstva a národností, žijícími ve Velké Británii.

Za přínosný považuji soukromý archiv Jana Sigmunda z Newcastleu, který se po dlouhá léta zabýval sbíráním informací o československých letcích sloužících v RAF. Svůj výzkum završil interní publikací ministerstva obrany, na které spolupracoval s Josefem Váňou a Emilem Padiorem. V první fázi mého výzkumu se jednalo o prvotní zdroj informací. Studie obsahuje podrobný seznam československých letců, sloužících za druhé světové války v RAF.

Dále pak základní fakta, jakými jsou datum a místo narození, hodnost, místo působení a služební číslo. Bez těchto základních informací bych nebyla schopna dohledat materiály v žádné z britských oficiálních institucí.

Pokud se týká českých archivů, musím na prvním místě jmenovat *Archiv bezpečnostních složek (ABS)*, kde jsem čerpala především z následujících fondů:

fond 302: Hlavní správa Vojenské kontrarozvědky (HS VK)

fond 305: Ústředna Státní bezpečnosti

fond S: Sběrka různých písemností

fond: vyšetřovací spisy Ministerstva vnitra

Všechny jmenované fondy z provenience *ABS* byly hojně využívány prakticky ve všech oddílech textové části mé disertační práce.

Pro zpracování problematiky nabídky naturalizace Velké Británie bývalým příslušníkům Královského letectva se ukázal nezbytným *Archiv ministerstva zahraničních věcí (AMZV)*, jmenovitě fond Konzulární odbor 1945-1989, obsahující doposud nikdy nevyužité materiály, nabízející pohled Vlády Jejího veličenstva na celou akci a na druhou stranu pohled Reicinova *Vojenského obranného zpravodajství (OBZ)*.

Zcela nepostradatelné prameny se nacházejí ve *Vojenském ústředním archivu (VÚA)* v Praze. Jednalo se o následující fondy:

fond: Kvalifikační listiny

fond: Letecké karty příslušníků RAF

fond: Kartotéka příslušníků československých zahraničních jednotek

fond: Inspektorát československého letectva v Londýně

fond: Vojenská kancelář presidenta republiky

fond: Československá vojenská správa ve Francii

fond: Ministerstvo národní obrany – Londýn

fond: Ministerstvo národní obrany – Londýn: vojenské mise

fond: Ústřední poradní sbor

Těchto fondů bylo využito při zpracování jak válečné, tak zejména poválečné existence veteránů Královského letectva, jejichž vybranou množinu osob rozebírám v jednotlivých kapitolách mé práce.

V neposlední řadě nemohu opomenout soukromé archivy. Bylo pro mě velkým přínosem vytěžit informace z archivu Karla Pospíchala, který je uložen v *Centru pro exilová studia při FF UP v Olomouci*. Pan Pospíchal byl dlouholetým jednatelem *Československé obce legionářské se sídlem v Londýně*, ale i *Svazu letců svobodného Československa se sídlem*

v Londýně. Díky své funkci jednatele se aktivně zúčastnil vyřizování restitucí a rehabilitací ve prospěch členů daných organizací. V jeho archivu se nachází množství významné korespondence mezi zástupci sdružení a vládními představiteli, z níž jsem vydatně čerpala. Archiv Adolfa Pravoslava Zeleného obsahuje písemné záznamy nejen k jeho osobě, ale v neposlední míře materiál podrobně popisující vznik *Sdružení zahraničních letců*, plus několik čísel periodika *Letu zdar*, informující o společenských akcích a setkáních letců v poválečném Československu.

Při mém výzkumu jsem rovněž vycházela z dobového tisku. Mezi ně patřilo i časopis Československé obce legionářské: *Osvobození*, vycházející nepravidelně několikrát do roka a podávající aktuální informace o dění v obci. *Osvobození* se stalo zároveň věstníkem *Svazu letců svobodného Československa*, o jehož činnosti podávalo pravidelné podrobné informace. Přínosným periodikem byly *Kanadské listy*, které zprostředkovávaly od roku 1966 texty k druhému a třetímu odboji, zabíraly se armádními osobnostmi a podávaly informace různého k danému tématu.

Při bádání v soukromých archivech, stejně jako při práci s dobovými periodik, mnohdy vydávanými nadšenými badateli, je zapotřebí selektovat nashromážděná data a informace. Jako korektní a věcné, v konfrontaci s odbornou literaturou, se ukázaly německé, francouzské a britské články v denících na přelomu čtyřicátých a padesátých let 20. století. Totéž v žádném případě neplatí o československém Rudém právu.

Na tomto místě musím zmínit osobní konzultace s Ing. Milanem Bachanem z Ministerstva obrany, vedoucího oddělení pro veterány a občanská sdružení, který mi pomohl proniknout do obtížných situací, s nimiž se potýkali zahraniční letci v rámci polistopadových rehabilitací.

Pokud se týká odborné literatury, čerpala jsem především z prací Ladislava Kudrny, který během posledních let intenzivně proniká do tematiky západních letců a zabírá se rovněž jejich poúnorovými perzekucemi v Československu. Jako první se komplexně zabýval poúnorovými čistkami jak v armádním, tak dopravním letectvu, stejně jako životem veteránů Královského letectva v totalitním Československu. Vycházela jsem rovněž z jeho závěrů a statistických údajů. Publikace Jiřího Rajlichy byly vynikajícím zdrojem informací, vztahujících se k osobnostem československých letců z Anglie. Z mých 226 osobností rozebírá ve své rozsáhlé sérii knih *Na nebi hrdého Albionu*, 30 letců z mé skupiny osob, šesti z nich formou medailonků. V popisu jejich poválečných osudů staví na osobních kontaktech s veterány a korespondenci.



Dalšími autory píšícími okrajově k mému tématu jsou Karel Konečný, který společně s Františkem Hanzlíkem, napsal monografii: *Československý vojenský exil pro obnovu demokracie v Československu po únoru 1948*. O problematice pounorových perzekucí vůči československé armádě, zejména OBZ, dlouhodobě publikuje František Hanzlík. Prokop Tomek pečlivě popsal struktury CIO a zpravodajského zápolení komunistického Ministerstva vnitra s britskou zpravodajskou službou (SIS). Mnoho podkladů jsem našla v monografii Vojtěcha Jeřábka. Bohužel neuvádí podrobně zdroje svého výzkumu. Dokázal ale čtivou formou popsat situaci uprchlíků v poválečné Evropě. Zabývá se rozdíly a definicí pojmů: emigrant, exulant, uprchlík, krajan. Existuje mnoho publikací okrajově se dotýkajících mnou zvolené tematiky. Uvádím jen některé, které jsem vyhodnotila za nejvíce propojené s předmětem mého bádání.

Závěrem musím vyzdvihnout mé osobní kontakty s veterány. Využití metody oral history bezesporu posunulo výzkum kupředu a přispělo k získání k doposud neznámým informacím. Měla jsem to štěstí, že jsem se setkala s několika československými veterány Královského letectva a jejich rodinnými příslušníky. Díky dopředu pečlivě sestavenému seznamu otázek, jsem mohla propojit jejich vzpomínky a archivním výzkumem. Musela jsem zákonitě počítat s pokročilým věkem pamětníků a tak jsem ne vždy mohla postupovat přesně podle připravených otázek. V některých případech jsem navštívila pamětníky několikrát. Nebylo uskutečnitelné dozvědět se veškeré informace, které jsem si vytyčila, během několika hodin, které mi mohli tito staří lidé poskytnout. A tak jsem během opakovaných návštěv navázala přátelství s nejvýznamnějším navigátorem bombardovacího letectva československého původu druhé světové války, Janem Robertem Alexandrem.

Jednotlivé exkurzy mé práce jsem volila na základě osudu osobnosti samotné, ale i možnosti vytěžení, co nejvíce informací jak z archivního výzkumu, tak metody oral history. V některých kapitolách mé práce uvádím vzpomínky vdov západních letců, protože věřím, že i pohled „spoluaktérky“ je zajímavým a přínosným uhlém pohledu a získání dalších informací.

Faktografické informace, nezbytné k zasazení do konkrétních dějinných událostí, vycházejí z cenných „Logbooků“ (*Observer's and air gun flying log books*), které mi někteří z pamětníků umožnili laskavě okopírovat a použít v mé disertační práci. Tyto letecké „papíry“ obsahují veškeré záznamy o válečné, případně poválečné kariéře dotyčného letce.

Internetové stránky byly další zdrojů informací, u nichž bylo nezbytné zhodnotit původ a jejich originalitu. Cennými se ukázaly oficiální weby institucí, magistrátů a obecních úřadů. Pomocnými se jevíly informační servery regionálních deníků. Kvalitními jsou webové stránky Toma Doležala, syna slavného válečného letce Oldřicha Doležala, kterého osobně

znám a s nímž jsem komunikovala pomocí internetu a telefonu. V neposlední míře si cením rozhovoru s Rogerem Darlingtonem, zetěm nejúspěšnějšího československého stíhacího letce, Karla Kuttelwaschera.

Pokud mám zhodnotit memoáry pamětníků, samotnými, či badateli sepsanými životní příběhy veteránů RAF, tak nejvýše hodnotím právě Darlingtonovu knihu, která je faktografická, nicméně poutavě napsána. Autorovi se podařilo skloubit podání informací s literárním stylem psaní, který zaujme každého čtenáře. Výčet veškerých archivních fondů a literatury je zařazen do následujícího přehledu.

Při zpracovávání této disertační práce vyvstalo spoustu otázek, na které jsem musela hledat odpovědi. V mnoha případech se mi to podařilo, a tam, kde to nebylo možné, konstatuji, jakou cestou jsem se ubírala, respektive, jaké byly možnosti pramenné základny.

V textové části disertace jsem se snažila o vyvážené propojení mikrohistorie a makrohistorie. Bylo nemožné, u tak rozmanité skupiny lidí, s tak odlišnými osudy, dospět ke kategorickým a generalizujícím závěrům. Pokusila jsem se charakterizovat danou skupinu a uvádím toliko pravděpodobné množství letců, kteří prožili podobný životní příběh. Užila jsem rovněž metodu kolektivního biogramu, která absorbovala největší pensum mého badatelského času, neboť se často skutečně jednalo o „mravenčí a detektivní práci“ při sběru (převážně kvantitativních) údajů o tak velkém a pestrém množství velice zajímavých osobností. Její základ spočívá v získání co největšího relevantního materiálu o jedincích, kteří vykazovali podobné osudové znaky. Toto jedinečné dokumentačně faktografické bohatství, získané touto metodou, je pak uloženo v tabulkové části. Její citlivější vytěžení bude dále předmětem mého badatelského zájmu.

Domnívám se, že s úspěchem jsem použila metodu oral history. Tuto metodu lze charakterizovat jako řadu postupů, jimiž se badatel dobírá nových informací a poznatků na základě ústního sdělení osob, jež byly účastníky nebo svědky zkoumaných událostí, v mém případě samotných československých letců žijících ve Velké Británii a jejich rodinných příslušníků, ponejvíce manželek a jejich dětí. U této metody je velmi důležité dopředu promyslet strategii vedení rozhovoru, porozumění zadání tázaného. Nejdůležitější roli hraje vzájemná důvěra s tazatelem a následně samotná interpretace rozhovoru a výběr konkrétních sdělení z něho. Takto získaný materiál ve formě životního příběhu z „vykloubené doby“ je sice také jistým druhem historické rekonstrukce, neboť je známo, že lidská paměť působí selektivně a její interpretaci ovlivňují pozdější zážitky, ale zároveň tento nově vzniklý narrativ nabývá na plasticitě, subjektivitě a dobývá si na čtenáři psychomentálních účinků. Na interview tak lze tedy pohlížet i jako na konstrukt vzniklý interakcí tazatele s narátorem.

Nelze zastírat, že údaje získané metodou orální history mají subjektivní charakter, což pro mne jako tazatele a badatele v jedné osobě znamenalo nejen zisk nových informací, ale především možnost zařazení známých historických faktů do přesnějšiho kontextu a někdy i do nového interpretačního rámce.

## 2. Integrace veteránů Královského letectva do poválečných československých vojenských struktur

Po dlouhých šest let žili letci bez přímého kontaktu s většinovou českou (slovenskou) společností. Za svého pobytu na britských ostrovech přivykli jinému životnímu stylu, vojenskému způsobu uvažování, ale i kritickému vystupování vůči nepravostem nejen z armádního, ale i politického světa.<sup>1</sup> Mnichov, okupace, hektické válečné nasazení, to vše od základu proměnilo požadovanou politickou apolitičnost prvorepublikového gázisty.<sup>2</sup> Mnozí se v Británii navíc oženili a založili zde své rodiny. Dle neúplných pramenů uzavřelo sňatek na 153 československých letců,<sup>3</sup> což znamenalo další začlenění se do anglického způsobu života. Přesto vše, se většina z nich vrátila po válce do staré vlasti i se svými rodinami, ačkoliv jejich anglické ženy<sup>4</sup> neuměly česky.

Letci ze Západu se skutečně hodlali integrovat do společnosti, mající za sebou zcela odlišný válečný prožitek. Jak si poznamenal do deníku jeden z nich: „*Náš nejvyšší velitel a ministr národní obrany generál Svoboda poslal z Prahy generálu Janouškovi a všem letcům v Anglii blahopřání k vykonané činnosti a úspěchům dosažených na Západě. To těší a blaží a rozhodně je to velmi moudrý krok, neboť jako všichni exulanti jsme choulostiví, pokud se návratu domů týká, nevědouce, do čeho se budeme vracet. Po šest let jsme nežili jako část národa a byli jsme bez těsného styku s našimi doma. Výsledkem zkušeností a životní praxe, kterou jsme získali za podmínek možná velmi odlišných od poměrů panujících doma, jsme pozbyli možnosti cítit národní puls a všechny směry, jimiž se ve svém myšlení a cítění doma lidé ubírají.*

*Jsmo si všichni vědomi, že jsme odešli dobrovolně a proto, abychom svým snažením pomohli dosáhnout dnešního výsledku. Tehdy jsme si nemysleli, že by nám to někdo mohl vytknout jako ulejšáctví nebo zběhnutí v době, kdy nás bylo doma nejvíc zapotřebí. Další otázkou budou politické poměry. Bylo by velmi lehké nás kohokoliv nařknout z buržovství. Náš život zde i ve Francii byl poměrně lehký, ale snad nikdo nezapomene na to, kolik těch*

---

<sup>1</sup> KUDRNA, Ladislav: *Odhodláni bojovat. Vlastenectví československých letců v průběhu druhé světové války na pozadí válečných a politických událostí druhé světové války*. Naše vojsko, Praha 2010, s. 77-120.

<sup>2</sup> Národní shromáždění přijalo 8. dubna 1927 zákon o volebním právu příslušníků branné moci a četnictva, jímž zbavilo vojáky a členy bezpečnostních sborů volebního práva. KOLEKTIV AUTORŮ: *Československé dějiny v datech*. Nakladatelství Svoboda, Praha 1986, s. 400.

<sup>3</sup> KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Libri, Praha 2003, s. 234. Dále srv. VÁŇA, Josef – SIGMUND, John – PADIOR, Emil: *Českoslovenští příslušníci československého letectva v RAF*. Ministerstvo obrany – AVIS, Praha 1999, s. 206-209 a vložený dodatek.

<sup>4</sup> Do Československa přicestovalo se svými muži (jak letci, tak příslušníky pozemní armády) okolo 800 britských žen. ČÁP, Jan: *Útrapy válečných nevěst. Příběhy Angličanek, které se provdaly za československé vojáky, zůstávají zatím ve stínu osudů jejich manželů*. *Lidové noviny*, 30. 8. 2008, příloha Orientace.

*lehkých životů bylo ztraceno v boji, kolik lidí u našich tří perutí<sup>5</sup> v Anglii se vystřídalo, aby je udrželo při plném životě, kolik lidí bylo zabito, zraněno, nebo upadlo do zajetí. Pro tyto poslední definitivně všechny řeči o lehkém životě neplatí, a tudíž nemohou platit ani pro ostatní, kteří byli v nebezpečí upadnutí do zajetí při každém operačním letu nad nepřátelským územím.*“<sup>6</sup>

V průběhu války prošlo československým letectvem na 2422 osob (2000 Čechů). Z tohoto počtu bylo zhruba 1265 z řad leteckého a pozemního personálu z předválečného československého letectva, kteří tak tvořily přibližně 52 % veškerého stavu našeho letectva ve Velké Británii. Kromě 2422 československých letců se v průběhu války u našich jednotek vystřídalo 1141 příslušníků jiných národností, především Britů a osob pocházejících z *Commonwealthu*.<sup>7</sup> K 1. srpnu 1945 sloužilo v rámci Královského letectva 1633 československých letců (pozemní i letecký personál). Na konci ledna 1946 se v Československu nacházelo ze srpnového stavu celkem 1359 osob (někteří demobilizovali ve Velké Británii, jiní se na britských ostrovech stále léčili z válečných útrap, a několik letců zde pobývalo v rámci vojenského studia).<sup>8</sup>

Zatímco do zahraničí odcházeli letci první, domů se vrátili jako poslední. Svoji roli hrálo několik faktorů: rozvázání poměru našich letců ke Královskému letectvu na základě smlouvy z 25. října 1940, jednání o nákupu britské letecké techniky a pokračující nasazení osádek 311. perutě, které až do 4. června 1945 pátraly po kapitulujících německých ponorkách. Hlavní příčina opožděného návratu však vězela v oddalování sovětského povolení k návratu do vlasti, které do Londýna dorazilo až koncem července 1945. Letci přistáli na ruzyňském letišti teprve 13. srpna 1945 (dalších dvanáct Spitfirů přistálo v Ruzyni 24. srpna 1945 a 8. září 1945 přiletěly ještě čtyři tyto stroje).<sup>9</sup>

Již před odletem z Anglie vzbuzoval návrat u příslušníků 311. perutě jisté obavy, které se posléze ukázaly jako oprávněné.<sup>10</sup> Pro veterány, kteří se rozhodli demobilizovat, se toho příliš neudělalo. Ještě v průběhu roku 1946 poukazovalo ministerstvo obrany na existenční

---

<sup>5</sup> Ve skutečnosti byly čtyři: 310. československá stíhací, 311. československá bombardovací, 312 československá stíhací a 313. československá stíhací peruč. Plus československá letka B u 68. britské noční stíhací peruč.

<sup>6</sup> HANUŠ, Josef: *Osobní deníky 1939-1945*. Kopie v držení Ladislava Kudrny; zde záznam ze dne 19. května 1945.

<sup>7</sup> RAJLICH, Jiří: *Jediný československý maršál. Životní osudy Air Marshala a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893-1971)*. Jota, Brno 2002. s. 183-184.

<sup>8</sup> *Vojenský ústřední archiv* (dále jen *VÚA*), fond Ministerstvo národní obrany – Londýn – čs. vojenská mise (dále jen f. MNO-L – čs. vojenská mise), sign. 40/1/109, Spisy tajné a důvěrné 1946, č. j. 30–135; zde č. j. 40, počty letců ve Velké Británii.

<sup>9</sup> RAJLICH, Jiří: *Jediný československý maršál*, s. 208-212.

<sup>10</sup> *VÚA*, f. Vojenská kancelář presidenta republiky (dále jen f. VKPR), sign. 23/1/2, Spisy důvěrné a tajné 1940, č. j. 71–433; zde č. j. 426, memorandum příslušníků 311. peruč z ledna 1945.

potíže příslušníků zahraničního odboje.<sup>11</sup> Stejně tak se mnozí gážisté, sloužící v hlavním městě, potýkali s problémy ohledně vhodného ubytování. Přesto vše, hleděli veteráni s optimismem do budoucnosti nové republiky a na jejich další působení v nově budované armádě. To, jak byli po svém návratu přivítáni obyvatelstvem, zanechalo v každém z nich stopy hlubokého zadostučinění. Jejich slavnostní pochod Prahou 21. srpna 1945, si v ničem nezadal s návratem vítězných římských legií do věčného města, jak uvedl Petr Uruba: „*To přivítání v Praze to byla jedním slovem nádhera. Všichni nás milovali! Kdo mohl tušit, co přijde ani ne za tři roky?*“<sup>12</sup>

Po skončení války zůstalo v československé armádě sloužit 444 letců, kteří za války působili v řadách Královského letectva.<sup>13</sup> Letci ze Západu, díky svým válečným zkušenostem a renomé, zastávali u letectva většinu velitelských postů na vyšších a středních pozicích.<sup>14</sup> Dva roky po skončení války bylo složení u letectva následující: téměř 59% jeho příslušníků tvořili tzv. „naftalíni“, což byli letci, kteří se z různých příčin nezúčastnili bojů na západní či východní frontě (někteří se však zapojili do ilegální činnosti v protektorátu); 31% tvořili veteráni RAF, 11 % letci z východní fronty.<sup>15</sup> Pokud letci z Anglie hráli v poválečném letectvu prim, zcela jinak tomu bylo na nejvyšších armádních postech.

Na základě sovětského nátlaku byli již v roce 1945 ze svých funkcí odstraněni ministr národní obrany, generál Sergěj Ingr, náčelník Štábu pro vybudování branné moci, generál Bedřich Neumann a přednosta II. (zpravodajského) odboru MNO a podnáčelník Hlavního velitelství, generál František Moravec. Na jejich místa byli dosazeni prosovětsky orientovaní generálové: Ludvík Svoboda (ministr národní obrany), Bohumil Boček (náčelník Hlavního štábu). V čele letectva stanul na konci května 1945 generál Alois Vicherek, který odsunul na druhou kolej generála Karla Janouška, který byl zase ještě v létě 1940 podřízeným právě Aloise Vicherka. Druhým mužem (fakticky však jeho hlavní osobností) se stal plukovník Josef Hanuš (za války byl po jistý čas vězněn gestapem), který záhy vstoupil do KSČ a patřil mezi fanatické odpůrce letců ze Západu. Josef Hanuš se dočkal povýšení do generálské

---

<sup>11</sup> NA, f. ÚV KSČ 100/1, sv. 56, a. j. 419; zde projev ministra národní obrany v branném výboru Ústavodárného národního shromáždění ze dne 20. listopadu 1946.

<sup>12</sup> KUDRNA, Ladislav: *Jeden ze zapomenutých mužů*, s. 108.

<sup>13</sup> VÚA, f. Ústřední poradní sbor (dále jen UPS), inv. č. 4/3; zde zasedání UPS ze dne 7. března 1949.

<sup>14</sup> Z celkového počtu dvaceti čtyř leteckých pluků, bylo plných dvacet jedna pod velením bývalých příslušníků Královského letectva, tedy 88 %. Výjimku tvořilo pouze Slovensko, kde zastávali funkci velitelů jednotlivých leteckých pluků slovenští letci, kteří za války sloužili ve slovenském letectvu v rámci Slovenské republiky, či později v 1. československé smíšené letecké divizi vytvořené na půdě Sovětského svazu. V českých zemích však letci z Anglie „ovládali“ stoprocentně všech dvacet leteckých pluků zde dislokovaných. Poněkud příznačnější bylo, že až na dvě výjimky (Velitelství 1. a 6. letecké divize), byli veliteli jednotlivých leteckých divizí jmenováni důstojníci především z řad „naftalínů“. FIDLER, Jiří – RAJLICH, Jiří: *Soumrak králů vzduchu. Československé vojenské letectvo 1945-1950*. ARES & DEUS, Praha 2000, s. 25-26..

<sup>15</sup> LIPTÁK, Jan: *Armáda a letectvo v Únoru. Letectví a kosmonautika*. 1980, č. 4, s. 122.

hodnosti. Zastával funkci náčelníka štábu Velitelství letectva Hlavního štábu (Praha).<sup>16</sup> Ovšem zdaleka nejvíce ovlivnil poúnorové osudy jiný fanatický komunista. Byl jím Bedřich Reicin a jím řízené *Vojenské obranné zpravodajství* (OBZ).

Vznik této organizace sahá do konce roku 1944 a je spojen s československým odbojem na východní frontě. Sověti pozorně monitorovali vznik našich tanních vojenských jednotek. Mimo jiné citelně ovlivnili jejich velitelskou strukturu. Londýnský exil se snažil ovlivnit situaci v jednotkách 1. československého sboru v Sovětském svazu vysláním důstojníků z Velké Británie. Navzdory sovětským obstrukcím bylo na východní frontu vypraveno téměř 300 československých důstojníků.<sup>17</sup> Na podzim roku 1944 docházelo stále častěji ke střetům mezi londýnským ministerstvem národní obrany a velením 1. československého armádního sboru. Mnozí důstojníci z Anglie kritizovali poměry v SSSR a brutální způsob vedení sovětského boje. Od ledna roku 1945 byla jejich činnost podrobně sledována OBZ. V té době československá exilová vláda v Londýně ztratila vliv jak na dění u armádního sboru, tak na osvobozeném území. Rozkazem generála Svobody ze dne 7. ledna 1945 bylo u sboru zřízeno *Vojenské obranné zpravodajství*. Do jeho čela prosadili Sověti nadporučíka v záloze Bedřicha Reicina, zástupcem se stal poručík JUDr. Karel Vaš, který spolupracoval se sovětskými zpravodajskými službami.

*Vojenské obranné zpravodajství* (dále jen OBZ) hrálo důležitou roli v plánech Moskvy při prosazování jejího vlivu (nejen) v poválečné československé armádě. Vznik tajné služby v demokratickém státu však nalezl její vládě a parlamentu. O vytvoření OBZ ale Ludvík Svoboda rozhodl bez vědomí a souhlasu MNO. Vše se dělo toliko na základě rozkazu Sovětů.<sup>18</sup> Reicin s Vašem patřili mezi absolventy sovětské zpravodajské školy. Společně s majorem JUDr. Jaroslavem Procházkou, přednostou osvětové a mravní výchovy u sboru, vybíral a prověřoval náčelník OBZ osoby, které měly nastoupit do jeho organizace. Od samého počátku *zpravodajství* disponovalo pravomocemi zpravodajské služby a bezpečnostních orgánů.

OBZ se zaměřilo na dvě oblasti: na vnitřní ochranu armády a vnější obranu. První pole působnosti znamenalo vytváření agenturních sítí u jednotek, sledování, kontrolu a prověřování mužstva, poddůstojníků i důstojníků. Stejně tak zahrnovalo návrhy na povýšení, ustanovení do funkcí nebo přemístění. Tuto část řídil pedantský Bedřich Reicin. Vnější ochrana patřila do kompetence JUDr. Karla Vaše. Hlavním úkolem bylo zneškodňování

---

<sup>16</sup> BŘACHOVÁ, Věra: Destrukce důstojnického sboru čs. armády po únoru 1948. *Historie a vojenství*, 1992, č. 3, s. 109-127.

<sup>17</sup> VÚA, f. VKPR, sign. 675/1947, s. 9; zde počty odeslaných důstojníků do SSSR.

<sup>18</sup> HANZLÍK, František: *Uplatňování sovětského vlivu na budování čs. branné moci koncem roku 1944 a v roce 1945*, in: Sborník Vojenské akademie Brno, mimořádné číslo, roč. 1994.

nepřátelských agentů, diverzantů, pátrání po kolaborantech a dalších nepřátelích Československa. K tomuto účelu zřídil Vaš síť agentů a důvěrníků mezi civilním obyvatelstvem.

V době branné pohotovosti státu zodpovídal za bezpečnostní situaci v zemi ministr národní obrany (od 4. dubna 1945 jím byl Ludvík Svoboda). Jednotky armády, ale i bezpečnostní složky ministerstva vnitra však byly na základě rozkazu ministra národní obrany podřízeny velení OBZ. „Reicinova organizace“ se stávala čím dál důležitějším nástrojem v rukou komunistů. Většina příslušníků OBZ byla členy Komunistické strany Československa či jejími sympatizanty. Od samého počátku existence OBZ dodávalo informace přednostně Gottwaldovu vedení. Reicin se ostatně angažoval na moskevském jednání o vládním programu a měl vliv i na složení nové vlády. Byl to on, kdo Gottwaldovi doporučil, aby důležité místo ministra národní obrany obsadil právě Ludvík Svoboda.

Počínaje 16. dubnem 1945 byl kapitán Bedřich Reicin jmenován do funkce náčelníka *Hlavní správy obranného zpravodajství* (HS OBZ). Nadporučík JUDr. Karel Vaš nastoupil na místo přednosty OBZ. Ukončením branné pohotovosti státu k 30. prosinci 1945 skončily mimořádné pravomoci armády i obranného zpravodajství. Ve skutečnosti příslušníci OBZ nadále pokračovali dál v zatýkání civilních osob. Umožnila to mimo jiné skutečnost, totiž že až do vzniku Prozatímního národního shromáždění ze dne 28. října 1945, neexistovala parlamentní kontrola výkonné moci, natož bezpečnostní služby. Poměr sil v předsednictvu vlády, vládě samotné, nezabránil komunistům v postupném ovládnutí ministerstva vnitra a bezpečnostních složek, které hrály velmi důležitou roli v boji o politickou moc.<sup>19</sup>

Kromě OBZ komunisté prakticky ovládali *Odbor pro politické zpravodajství „Z“* (vznikl 25. května 1945), v jehož čele sice stál zkušený zpravodajský důstojník z Londýna, plukovník Josef Bártík, ale všechny ostatní významné funkce již ovládli komunisté (ostatně samotný Bártík musel již v lednu 1946, na základě připravené provokace, svoji funkci opustit). Od roku 1945 pracoval na ÚV KSČ poradní zpravodajský sbor, který řešil otázky související s činností zpravodajských služeb. V nově utvořeném *Sboru národní bezpečnosti* (SNB) se komunistům rovněž podařilo ovládnout klíčové pozice. Monopolně přitom ovládali vojensky organizované pohotovostní pluky SNB. Totéž platilo o *Státní bezpečnosti* (StB), která vznikla 30. června 1945 jako jedna z neuniformovaných složek SNB.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> HANZLÍK, František: *Vojenské obranné zpravodajství v zápasu o politickou moc 1945-1950*. Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu, Praha 2003, s. 70-95.

<sup>20</sup> *Vývoj sboru národní bezpečnosti a vojsk ministerstva vnitra v letech 1948-1960*, FMNO, Praha 1978, příloha IV.



*Hlavní správa obranného zpravodajství* se pod Reicinovým vedením soustředila na vytvoření organizační struktury OBZ na nižších stupních a vypracování podrobných nařízeních a směrnic pro jejich činnost. Již koncem roku 1945 se stala fakticky nikým nekontrolovatelnou organizací, přičemž Reicin jako disciplinovaný člen strany důsledně plnil úkoly, které obdržel od ÚV KSČ.<sup>21</sup>

V nařízeních z léta roku 1945 se stalo hlavní náplní OBZ vybudování sítě agentů a informátorů uvnitř vojenských jednotek. Mezi další úkoly patřilo důkladné prověření všech vojenských osob, které nastoupily do činné služby, a stálé, systematické pátrání mezi příslušníky jednotek, zda nepůsobí rozvratně nebo ve prospěch cizí moci. Působnost a kompetence OBZ přitom nevycházely ze směrnic či nařízení MNO, ale z výnosů a nařízení, které vytvářel a podepisoval Bedřich Reicin. Od léta 1945 pak HS OBZ na základě hlášení podřízených složek zpracovávala jednou měsíčně *Souhrnné zprávy o armádě*. Pracovníci OBZ byli zavázáni k naprosté mlčenlivosti metod své práci pod hrozbou tvrdých sankcí.<sup>22</sup>

Orgány OBZ byly rozděleny na složku řídicí (HS OBZ, podřízené správy až do divize) a na složku výkonnou: bezpečnostní oddíly složené z důstojníků, rotmistřů a poddůstojníků. Bezpečnostní oddíly přitom plnily úkoly vymezené složkám SNB. Stížnosti na činnost OBZ byly takřka na denním pořádku parlamentních (bouřlivých) diskusí. Na počátku roku 1946 mělo OBZ výsadní postavení v rámci armády i bezpečnostních složek ministerstva vnitra. Nakonec se OBZ podařilo dosáhnout toho, že všechny bezpečnostní služby měly povinnost při získání jakýkoliv informací z politického a obranného zpravodajství informovat Reicinovo vedení.<sup>23</sup>

Mimořádnou pozornost věnoval Reicin generálům a důstojníkům, kteří zastávali významné funkce v armádě. Vedl jejich podrobnou kartotéku, k níž neměl nikdo jiný přístup. Kartotéka obsahovala řadu kompromitujících materiálů (řada z nich byla „vyrobena“), které mohly být podle potřeby komunisty zneužity. Vedení OBZ mělo k dispozici podrobné informace o všech rotmistrech a důstojnících sloužících v armádě (osobní spisy).<sup>24</sup>

Veteráni Královského letectva patřili do zorného pole OBZ. Generál Josef Hanuš hlásil v roce 1946 rozhořčeně Reicinovi, že se u „západních“ letců: *„shledáváme se s týmiž jevy, které jsme u nich viděli po návratu z Anglie. Přitom je hlavně to zarážející, že se zde nejedná o jednotlivce, nýbrž o masové hnutí, ve kterém jsou právě výjimkou ti jednotlivci, kteří svým chováním a jednáním se přizpůsobili nebo se snaží přizpůsobit našim poměrům.*

---

<sup>21</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-540-1; zde organizace OBZ v československé armádě ke dni 3. 7. 1945. Dále srv. ABS, f. HS VK, sign. 302-540-3; zde organizace OBZ oblastí platná od 1. 1. 1946.

<sup>22</sup> Viz HANZLÍK, František: *Vojenské obranné zpravodajství v zápasu o politickou moc 1945-1950*, s. 84-95.

<sup>23</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-538-6; zde kompetence OBZ 1946.

<sup>24</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-539-9; zde informace OBZ o dění uvnitř armády.

[...] *Politické názory těchto lidí z velké většiny se naprosto nekryjí s programem Národní fronty a košické vlády. Z protokolů sepsaných v posledních dnech při vyšetřování u 1. letecké divize ve Kbelích vysvítá, že při úředním shromáždění byly proneseny názory, že u nás bude pořádek jen zavedením úřední (byrokratické) vlády. S vládou lidu se nesympatizuje. Desítky a už snad stovky našich letců ze Západu odchází zase zpět, buď do Anglie, nebo do holandských služeb.<sup>25</sup> Říkají mezi sebou, že volby rozhodnou, zda-li zde zůstanou; pak odejdou další a to i vyšší důstojníci na Západ. O úctě k SSSR svědčí například ta okolnost, že při osvětových přednáškách veřejně volali po tom, aby už se přestalo mluvit o SSSR, ať se také mluví o Anglii.<sup>26</sup>*

Hanuš si dále trpce stěžoval na to, že bývalí příslušníci RAF mezi s sebou mluvili anglicky a na různých stážích se stranili ostatních. Někteří letci z Anglie skutečně dávali najevo těm, kteří zůstali doma a nezapojili se do odboje, svoji nadřazenost. Je pochopitelné, že tvořili jakýsi „uzavřený klub“, zpečetěný krví a společným nasazením v Královském letectvu: „*Po návratu, za několik dnů či týdnů, se pozvolna přikrádal pocit, že nebyli přijati. Pocit kradmých pohledů a dvou stran, dvojí společnosti. Šlo o relativně malý počet lidí, kteří se v mimoslužební dobu mohli snadno ztratit v množství. Avšak vývoj byl jiný. [...] A tak bez iniciativy z vedoucích míst a bez cílevědomé vládní instrukce o asimilaci a kladném využití zkušeností nebylo divu, že vznikaly enklávy, téměř autonomní celky, jež žily setrvačností svých vlastních silných tradic, avšak nutně musely vzbuzovat nedůvěru a skončit v izolaci, v protikladu k úmyslům a přáním. Bylo jistě příjemné přiletět například dva roky po válce na českobudějovické letiště, vejít do důstojnické jídelny nebo společenských místností a mít dojem, že se vrátila duxfordská léta. Jaké to bylo plýtvání bojovými tradicemi, které se přímo nabízely k intenzivnímu posilování demokratického národního vědomí, stojícího nezbytně pod vlivem omezujících zkušeností okupace.<sup>27</sup>*

Mezi další faktory, které letci ze Západu nelibě nesli, byla politická agitace u svých útvarů. Uvítali sice skutečnost, že jim bylo navráceno volební právo, což ale na druhou stranu znamenalo každodenní rozbroje a nedůvěru uvnitř důstojnického sboru. Nově zřízená funkce osvětových důstojníků byla trnem v oku značné části veteránů RAF. Například major Josef Bryks vedl u svého útvaru v Olomouci takřka každodenní „válku“ s osvětovým důstojníkem, nadporučíkem Ladislavem Novákem. Záhy se válečný hrdina a držitel *Řádu Britského impéria* ocitl v hledáčku OBZ.

<sup>25</sup> Jmenovaný zde naráží na naturalizaci československých letců (viz kapitola Naturalizace).

<sup>26</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-584-8; zde hlášení o chování československých letců z Anglie a o poměrech v československém letectvu.

<sup>27</sup> Cit. ŠIKL, Václav: *Předčasná vzpoura? Naše vojsko*, Praha 1992, s. 13.

Do vlasti se Bryks vrátil teprve 6. října 1945. Do té doby se ve Velké Británii zotavoval ze zranění, které jako válečný zajatec utrpěl v německých věznicích a úřadovnách gestapa. „V roce 1943,“ vypověděl později Josef Bryks, „jsem byl gestapem mučen ve Varšavě a bodnut dýkou do pravé slabiny a utrpěl četná vnitřní zranění a proražení ušního bubínku. Na tato zranění byl jsem operován v listopadu 1943, v srpnu 1945 a v červnu 1946, kdy mi byly současně odstraněny střepiny granátu, které jsem měl po pět let v patře úst.“<sup>28</sup> Dne 18. července 1945 se oženil s Gertrudou Dellerovou, s níž si v době svého zajetí dopisoval. Z jejich příběhu potom vznikl v Anglii film s výmluvným názvem: *Srdce v zajetí*.

Manželé Bryksovi se usadili v Olomouci a založili zde rodinu. V roce 1946 se šťastnému páru narodila dcera Sonia. Trudie se musela naučit sžít se s novým prostředím. Svůj dosavadní život prožila v Anglii, která ač postižená válkou, na tom nebyla po hospodářské a materiální stránce tak špatně jako poválečné Československo. Postrádala například anglický zvyk, kdy bylo mléko a chléb denně dovezeno až k domovním dveřím, plus další služby v Británii běžné. V Olomouci mlékárna otevírala v šest hodin ráno na jednu hodinu a potom v poledne na další hodinu. Pekárny zachovávaly podobné otevírací doby. Řeznictví byla otevřena pouze, když bylo co prodávat. V kuchyni postrádala dřez. Kohoutek připevněný na zdi poskytoval vodu, která se musela ohřívat na sporáku. Přístroje jako vysavač, pračka, lednička byly v této době nedostupné. Vážný nedostatek mýdla a čistících potřeb domácí práce rovněž neulehčil. Koupelna byla vybavena válcovým ohříváčem na vodu, zato v obývacím pokoji byla krásná kachlová kamna. Navazování společenských vztahů byl (díky jazykové bariéře) velký problém. Zatímco někteří vojenští přátelé Josefa Brykse uměli anglicky, jejich české manželky nikoliv. Kromě společenských kontaktů, číhala na Trudie Bryksovou každodenní „hrůza“ při nákupu v obchodech: „*Začlenění do jiné kultury mělo svá úskalí a my jsme nebyli imunní proti příležitostným nedorozuměním, která byla obvykle způsobena něčím úplně nicotným. V takových chvílích smysl pro humor byl spolehlivým prostředkem k setření rozdílu mezi národnostními hledisky a předsudky a obvykle znovu nastolil logické uvažování a urovnal naše vzplanutí. Tak ty horké chvíle měly jen krátkou životnost a nikdy nevrhly ani stín na náš vztah. Byla jsem zvědavá, jak se daří ostatním nevěstám a teprve po letech jsem se dozvěděla, že značný počet se jich vrátil domů po prvních šesti měsících, poněvadž nebyly schopné přizpůsobit se novému prostředí.*“<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> KUDRNA, Ladislav: Třináct let za ostnatým drátem. Tragický osud a smrt Josefa Brykse, vězně dvou totalitních režimů. *Paměť a dějiny*, 2011, č. 3, s. 48-49.

<sup>29</sup> BRYKSOVÁ, Trudie: *Naděje a beznaděje. Příběh o tom, co mohlo být a na co by se nikdy nemělo zapomenout*. Votobia, Praha 2003, s. 61-62.

V jednom z mnoha hlášení OBZ na majora Brykse se objevilo následující: „Mezi nejzaujatější a nejagilnější gážisty, kteří posuzují osvětovou činnost, patří major Bryks. Je velmi zaujatý proti straně KSČ a v domnění, že tato strana je příčinou mnohých nařízení a opatření v našem státě, posuzuje mnohá rozhodnutí naší vlády a způsob provádění. Dle jeho názoru jsou všeho příčinou komunisté.“<sup>30</sup>

Po únoru 1948 patřil mezi ty veterány RAF, kteří byli prakticky ihned propuštěni z armády. Jelikož věděl, že na něho v „lidově demokratickém“ Československu nečeká žádná budoucnost, hodlal se svým válečným kamarádem, štábním kapitánem Josefem Čapkou, utéci do zahraničí. Shodou okolností však byli napojeni na vyprovokovaný útěk generála Janouška.<sup>31</sup> Oba letci byli dne 9. února 1949 prokurátorem Karlem Vašem odsouzeni k těžkému žaláři odnětí svobody po dobu deseti let. V roce 1950 po tzv. „Borské vzpouře“<sup>32</sup> následovalo pro Brykse dalších 20 let těžkého žaláře. Brány žaláře tak měl opustit až v roce 1978. Jejich manželkám se naštěstí i s dětmi podařilo vycestovat do Velké Británie, kde aktivně bojovaly za propuštění svých mužů. Válečný invalida Josef Čapka měl štěstí. V prosinci 1954 byl z „humanitárních“ důvodů propuštěn a v květnu 1957 mohl vycestovat za svoji ženou do Velké Británie. Josef Bryks takové štěstí neměl. Namáhavá práce v jáchymovských dolech, nemožnost podporovat svoji rodinu, to vše zhoršilo jeho vážný zdravotní stav. V noci 11. srpna 1957 podlehl těžkému infarktu v uranovém dole *Rovnost* v Ostrově nad Ohří. Bylo mu pouhých 41 let, z nichž plných 13 strávil za ostatným drátem.<sup>33</sup>

Díky neustávajícím stížnostem poslanců na činnost OBZ, vydal generál Boček 1. dubna 1946 výnos, kterým její jednotlivé složky zařadil jako 5. oddělení štábů do jednotlivých velitelských oblastí, včetně jím podřízených složek.<sup>34</sup> Na další interpelace v parlamentu bylo odpovídáno, že OBZ již neexistuje. Tato kosmetická úprava názvu neznamenalala, že by stížnosti na Reicinovu organizaci ustaly. Bylo tomu právě naopak. Samotný prezident Edvard Beneš marně několikrát žádal Ludvíka Svobodu o odstranění Bedřicha Reicina z čela OBZ.

Úzká spolupráce OBZ s klíčovým ministerstvem v nitru, v jehož čele stál komunist Václav Nosek, byla oceňována ÚV KSČ. Do února 1948 se komunistům podařilo vybudovat prakticky informační monopol, jehož zdatně využili v boji o politickou moc. Již v polovině

<sup>30</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-330-23; zde osobní spis Josefa Brykse, které na něj vedlo OBZ.

<sup>31</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-198-1; zde Britské velvyslanectví v Praze – pomoc při ilegálních odchodech za hranice.

<sup>32</sup> Dle prefabrikovaného vyšetřovacího spisu se měl Josef Bryks aktivně zapojit do tzv. osvobozovací skupiny, která chtěla ovládnout Borskou věznici. Mimo jiné se vězni, za spoluúčasti vybraných příslušníků Sboru vězeňské stráže, chtěli zmocnit zbraní, zlikvidovat tamního velitele věznice a spolehlivé, komunistické dozorce.

<sup>33</sup> KUDRNA, Ladislav: Třináct let za ostatným drátem, s. 56-57.

<sup>34</sup> HANZLÍK, František: *Vojenské obranné zpravodajství v zápasu o politickou moc 1945-1950*, s. 102-111.

roku 1947 se nekomunistické strany staly prakticky bezmocné vůči zneužívání pravomoci ministra vnitra a bezpečnostních složek ovládaných KSČ. V rámci příprav na převzetí moci věnovali komunisté maximální pozornost armádě, v níž stále sloužil značný počet jejich odpůrců. Důstojníci se Západu byli v očích komunistů nespolehlivými „elementy“ v armádě. Vůči armádě proto zaujali takovou strategii, která ji měla v průběhu politického konfliktu neutralizovat. Pracovníci 5. oddělení HŠ zaměřili svoji zvýšenou pozornost na generalitu a důstojníky, kteří již veřejně kritizovali jejich činnost.

Na podzim 1947 proběhla vládou schválená reorganizace armády, kterou vypracovalo ministerstvo národní obrany. V jejím průběhu byli vyměněni všichni velitelé divizí a většina velitelů pluků. V témže roce ministr národní obrany generál Svoboda penzionoval 33 generálů. Komunistům se sice před Únorem nepodařilo získat hlavní moc v armádě, ale za vydatné pomoci 5. oddělení HŠ se jim podařilo to, že v průběhu únorových dnů roku 1948 zůstala armáda stranou politického boje.<sup>35</sup>

Ačkoliv Bedřich Reicin věrně sloužil své straně, nakonec se v rámci mocenského boje uvnitř KSČ ocitl tam, kam poslal mnohem čestnější a nevinné muže, než-li byl on sám. Ještě před jeho zatčením v únoru 1951, dospělo ke svému konci i 5. oddělení HŠ, na jehož místě vznikla 15. srpna 1950 *Hlavní informační správa* (HIS), aby již 1. dubna 1951 bylo zřízeno *Velitelství vojenské zpravodajské služby*, které se 29. května 1952 přeměnilo na *Hlavní správu vojenské kontrarozvědky* (HS VKR), která byla posléze začleněna do struktur ministerstva vnitra.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> HANZLÍK, František: *Vojenské obranné zpravodajství v zápasu o politickou moc 1945-1950*, s. 172-183.

<sup>36</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-540-6; zde rozkaz o vzniku Hlavní informační správy (HIS) ke dni 15. 8. 1950 a Velitelství vojenské zpravodajské služby ke dni 1. 4. 1951.

### 3. Letci ze Západu a průběh komunistických čistek

Pojmu komunistické čistky se běžně užívá nejen v souvislosti s letci, sloužícími za války ve službách Královského letectva. Podobné vlny perzekuce probíhaly po únoru 1948 v takřka každém sektoru společnosti. Zaměříme-li se na armádní část, zjistíme, že k „očistě“ důstojnického sboru docházelo již před Únorem.

Dělo se tak prostřednictvím *Vojenského obranného zpravodajství* (OBZ), v jehož čele stál obávaný Bedřich Reicin.<sup>37</sup> Ten mimo jiné nařídil telefonické odposlechy významných osobností poválečné éry a taktéž sledování 40 generálů a vysokých důstojníků, včetně jejich korespondence.<sup>38</sup> Nacházelo se mezi nimi i 25 generálů, propuštěných již v únoru 1948.<sup>39</sup>

V průběhu března 1948 bylo odesláno na dovolenou celkem 63 bývalých letců, za války sloužících v RAF. Jednalo se především o vyšší důstojníky, kterými byli div. gen. Karel Janoušek, plk. gšt. Karel Mrázek, plk. let. Alexander Hess a další významné osobnosti zahraničního odboje z Velké Británie.<sup>40</sup>

Ze strany OBZ docházelo k promyšleným provokacím, kdy byly připravovány fingované odchody, čímž se sledoval zájem leteckých důstojníků o odchod do zahraničí. Následně byli takto zagitovaní letci zatčeni, odsouzeni a uvězněni. Další oblíbenou praktikou bylo podstrčení zásilek, které přicházely potenciálním obětem intrik ze „zahraničí“. Odesilatele měly být osoby, kterým se podařilo nelegálně opustit republiku. Jestliže příjemce zásilku nenahlásil po jejím obdržení OBZ či svému nadřízenému, stal se předmětem vyšetřování a následně šikany ze strany totalitního režimu.

Mezi klíčové postavy komunistických čistek uvnitř komunistické strany náleželi Rudolf Slánský, předseda branného výboru Ústavodárného národního shromáždění (ÚNS) a místopředseda Ústředního akčního výboru Národní fronty (ÚAV NF), členové Armádního poradního sboru (APS): gen. Bedřich Reicin a ministr národní obrany gen. Ludvík Svoboda, který se řídil návrhy svého náměstka. Reicin byl znám svou netolerancí vůči jakémukoliv odporu. Vlastní spolupracovníci jej označovali za diktátora.<sup>41</sup>

Dopis Rudolfa Slánského generálu Svobodovi z 11. března 1948, dává nahlédnout do zákulisí armádních čistek. Slánský zmiňuje existenci telegramů zaslaných akčními výbory

<sup>37</sup> K jeho osobě nejnověji HANZLÍK, František: *Bez milosti a slitovní. B. Reicin – fanatik rudého teroru*. Ostrov, Praha 2011.

<sup>38</sup> HANZLÍK, František – KONEČNÝ, Karel: *Československý vojenský exil pro obnovu demokracie v Československu po únoru 1948*. Univerzita obrany. Brno 2009, s. 43.

<sup>39</sup> Tamtéž.

<sup>40</sup> Archiv bezpečnostních složek (dále jen ABS), fond Hlavní správa Vojenské kontrarozvědky (dále jen f. HS VK) signatura (dále jen sign.) 302-290-1; zde očista armády V. svazek, l. 1-7.

<sup>41</sup> HANZLÍK, František – KONEČNÝ, Karel: *Československý vojenský exil pro obnovu demokracie v Československu po únoru 1948*, str. 51.

Národní fronty, v nichž krajší funkcionáři požadovali prověřit doposud sloužící gážisty. Součástí dopisu byla i část seznamů, které došly na Ústřední akční výbor. Požádal o jeho prošetření a následné podání zprávy.

Odpovědi se Slánskému dostalo již 13. března 1948 v tom smyslu, že na podnět a žádost Ústředního akčního výboru, jakož i krajských a obecních akčních výborů Národní fronty, ale zejména na základě vlastních poznatků, učinil Svoboda v řadách vojenských gážistů z povolání následná opatření. Ti z gážistů, kteří svým záporným postojem k lidově demokratickému zřízení státu a zaujetím proti jeho zahraničně politické orientaci, zejména ve smyslu spojeneckých svazků se Sovětským svazem a ostatními slovanskými státy, nevyhověli požadavkům na ně kladeným, byli posláni na dovolenou, po níž mělo následovat přeložení do výslužby, případně přeložení do zálohy. Tato opatření se stala předmětem schůze Armádního poradního sboru, konané již ve dnech 2. a 5. března 1948.<sup>42</sup>

Slánský dostával seznamy lidí doporučených k prověření zejména do léta 1948. Hlavním orgánem při politických čistkách byl v průběhu let 1948 až 1949 Armádní poradní sbor. Na jeho rozhodnutí mělo hlavní vliv 5. oddělení Hlavního štábu ministerstva obrany (nástupnická organizace OBZ). Jeho příslušníci dodávali zprávy k jednotlivým armádním příslušníkům či celým skupinám důstojníků, kteří sloužili na Západě.

Mezi březnem a dubnem roku 1948 obdržel APS od 5. oddělení štábu velitelství I. leteckého okruhu seznam 43 leteckých důstojníků a rotmistrů, bývalých členů RAF, navržených k propuštění na dovolenou, z níž by se již nevrátili do aktivní vojenské služby. Jejich sdružujícím faktorem byla skutečnost, že měli za manželky Angličanky.<sup>43</sup>

Nejefektivnější řešení by zcela jistě spočívalo v možnosti hromadného propuštění všech armádních příslušníků, za války sloužících ve službách Královského letectva. Kapacity OBZ ani APS neumožnily tak drastické jednorázové očištění provést. Museli postupovat v jednotlivých perzekučních „vlnách“. Jiřímu Bílkovi se podařilo vystihnout podstatu časově zdlouhavého čištění a propouštění jedinou větou: „*Rychlost tempa čistek byla dána možnostmi přísunu narychlo připravených nových důstojníků.*“<sup>44</sup> Zároveň je nutné si uvědomit, že pokud nechtěli komunisté zcela paralyzovat chod letectva, museli, chtě nechtě, postupovat více logicky než ideologicky.

Koncem dubna 1948 bylo vyhozeno 106 letců, veteránů RAF. Jednalo se o 24% z celkového počtu letců, kteří po skončení války zůstali sloužit v československé armádě.

<sup>42</sup> NA, fond Komunistická strana Československa – Ústřední výbor 1945-1989 100/1 (dále jen f. KSČ-ÚV-100/1), sv. 57, a.j. 437; rozhodnutí APS z března 1948.

<sup>43</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-289-1; očista armády, I.svazek, l. 53-56.

<sup>44</sup> KOLDINSKÁ, Marie – ŠEDIVÝ, Ivan: *Válka a armáda v Českých dějinách*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2008, s. 167.

Dalším ze základních dokumentů, týkajících se čistek v letectvu, je dopis velitele československého letectva div. gen. Aloise Vicherka ze dne 15. ledna 1949. Příjemcem byl náměstek ministra národní obrany pro věci osobní, brig. gen. Bedřich Reicin. Vicherek považoval další působení zbývajících letců z Anglie v armádě za nemožné. V případě konfliktu se Západem by se stali naprosto nespolehlivými. Nehledě na alarmující skutečnost, že stále pokračovaly jejich útoky za hranice.

Reicin již 28. ledna odpověděl jmenným seznamem 137 letců (všichni bývalí příslušníci RAF), kteří měli být neprodleně propuštěni z armády obligátní cestou. Ke dni 1. února 1949 měli být odesláni na tříměsíční dovolenou, poté na dovolenou s čekáním a poté přeloženi do výslužby nebo do zálohy.<sup>45</sup>

Ke 20. říjnu 1950 sloužilo v armádě ještě 96 letců, kteří za války sloužili v RAF. Následovala poslední velká čistka. Bylo rozhodnuto ponechat ve službě 30 nenahraditelných odborníků, další 4 letce přemístit k jiným útvarům. K dobrovolnému odchodu bylo vyzváno 25 letců. Dalších 18 bylo posláno na dovolenou s čekáním, 3 byli posláni do výslužby a 16 zbylých letců mělo být opět důkladně prověřeno.<sup>46</sup> Nakonec zůstaly v československém letectvu sloužit pouhá tři procenta „západních“ letců. Hovoříme-li v číslech, pak se jednalo o 13 letců ze 444, kteří po skončení války nadále sloužili v československém letectvu. Jejich počet nepatrně vzrostl v šedesátých letech, kdy bylo po rehabilitacích přijato dalších 13 z původní množiny letců.<sup>47</sup>

Komunistické čistky se netýkaly pouze pilotů československé armády. Dalším sektorem, závislým na letcích z Anglie, byly Československé aerolinie. Práce dopravního pilota byla vysoce lukrativním zaměstnáním a po skončení války to byla jedna z možností, jak najít uplatnění ve společnosti pro letce vracející se z ciziny do poválečného Československa. Platy dopravních pilotů několikanásobně převyšovaly finanční ohodnocení vysokých armádních důstojníků. Pro srovnání uvádím průměrný plat dopravního pilota a majora armádního letectva. Zatímco první pobíral 23 333 Kčs, druhý okolo 5 600 Kčs.<sup>48</sup>

Netrvalo však dlouho, a ani tomuto leteckému odvětví se nevyhnula vlna púnorové perzekuce, soustředěna především na „západáky“. Důvody byly shodné jako v případě vojenských letců. Dopravní piloti si byli vědomi své nejisté pozice. Někteří proto nečekali na

---

<sup>45</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302- 291- 1; očista armády VI. svazek, l. 279- 281; zde Reicinovo rozhodnutí z 28. ledna 1949 o propuštění 137 letců, bývalých příslušníků RAF.

<sup>46</sup> ABS, f. sign. 303-137- 1; zde zbývající letci RAF v československém letectvu, l. 2- 5.

<sup>47</sup> KUDRNA, Ladislav: *Jeden ze zapomenutých mužů. Plukovník letectva Petr Uruba, pilot 311. československé bombardovací peruti, jako průvodce „krátkým“ 20. stoletím.* ÚSTR, Praha 2008, s. 141-148.

<sup>48</sup> ABS, fond Ústředna Státní bezpečnosti (dále jen f. ÚStB), sign. 305-784-1; zpráva o poměrech v ČSA ze dne 14. 3. 1947.



„vyhazov“ a emigrovali za hranice předtím, než na ně dopadl úder totalitní moci. Zlomem k urychlení sankcí vůči zaměstnancům ČSA, se stal úlet tří dopravních letadel do Erdingu, k němuž došlo 25. března 1950.

Vše měli na svědomí kapitáni letadel, bývalí příslušníci RAF, kteří emigrovali na Západ i se svými rodinami, cestujícími v letadlech jako pasažéři. Zatímco někteří cestující se rozhodli pro návrat do Československa, jiní preferovali život ve svobodném světě. Nemalé procento lidí by zůstalo rádo na Západě, pokud by o celé akci věděli dopředu a mohli se na ní připravit. To však s ohledem na konspiraci nebylo dost dobře možné. Mezi těmi, kdo se vrátili do Československa, byly osoby, které nemohly unést tíhu zodpovědnosti za postihy, jenž by následovaly vůči jejich příbuzným a známým, pokud by se nevrátily.

V ČSA bylo k 27. březnu 1950 zaměstnáno 101 osob, z nichž 55 náleželo mezi bývalé členy RAF. Z 55 pilotů bylo 36 letců z Anglie. Jako kapitáni letadel létalo 29 pilotů, z toho bylo 23 „západáků“. Druhých pilotů bylo 26, z toho 13 bývalých příslušníků královského letectva. Radiotelegrafistů sloužilo k témuž datu 30, z toho 12 „západáků“. Aerolinie disponovali 16 palubními mechaniky, z čehož 5 sloužilo na Západě.

Celkem tedy tvořili v březnu 1950 letci ze Západu takřka 53% veškerého stavu létajícího personálu ČSA, přičemž pro provoz životně důležitých pilotů tvořili plných 65 % z celkového stavu.<sup>49</sup> Zbylých 48 členů létajícího personálu tvořili rozliční muži z rozličnou minulostí. Někteří zůstali za války v okupovaných českých zemích a byli perzekuováni za svoji odbojovou činnost, jiní působili v letectvu Slovenské republiky, aby ke konci války sloužili v československém letectvu na východní frontě.<sup>50</sup>

Ministerstvo vnitra sledovalo aktivity v ČSA velice bedlivě. Nechávalo si pravidelně podávat zprávy o chodu společnosti, o jejich vedoucích pracovnících, ale i řadových zaměstnancích. Jeho pozornost mířila zejména k leteckému personálu. Pravidelně byly zhotovovány listiny zaměstnanců s jejich adresami, zmínkami o jejich minulosti, zejména pokud se jednalo o bývalé příslušníky Královského letectva. Nechyběly ani detaily z oblasti jejich jazykové vybavenosti a v neposlední míře byla sledována politická uvědomělost, či pouhá náklonnost k politickému systému. Zajímalo se i o bývalé zaměstnance a nechávalo si vypracovat zprávy o těch, kteří byli již propuštěni. V jejich případech se zkoumalo, zda dotyčný emigroval, a pokud ne, jaké (pokud vůbec) má civilní zaměstnání.

Intenzivní zájem o dění v ČSA měli pracovníci ministerstva vnitra nejen ve čtyřicátých a padesátých letech dvacátého století, ale i začátkem let šedesátých: „*Báze těchto nepřátelských osob a to i těch, které již u ČSA nepracují, jsou pro nás z hlediska stále*

---

<sup>49</sup> KUDRNA, Ladislav: *Jeden ze zapomenutých mužů*, s. 154-160.

<sup>50</sup> Tamtéž.

*bezpečnosti nebezpečné.*<sup>51</sup>, napsal podplukovník Lejska, náčelník V. správy ministerstva vnitra a pokračoval: „*Dále máme zjištěno, že bývalí zaměstnanci ČSA, propuštěni v minulosti od podniku pro politickou nespolehlivost, v poslední době aktivizují svoji činnost proti našemu zřízení. Pro svou činnost a spojení do zahraničí mohou proto využívat osob od ČSA doposud pracujících, které znají z minulosti.*“<sup>52</sup>

Co bylo příčinou toho, že se ministerstvo vnitra neustále zajímalo o západní letce? Byl to jejich kontakt se západní demokracií, jejich zkušenost s fungováním společnosti na principu demokracie a svobodného projevu, a strach ze společnosti, která vítá nové podněty a nebojí se kritiky, protože funguje na zcela jiném základě, než totalitní režim. Bývalí příslušníci RAF byli lidé s přehledem. Dokázali se dorozumět cizí řečí a nedělalo jim problém rychle se adaptovat. Po opětovné emigraci do Velké Británie se ocitli v centru zájmu zahraničních zpravodajských organizací, protože nebylo zapotřebí tlumočnicků a dalších prostředníků. Pracovali v sektorech, které byly a vždy budou v popředí pozornosti těchto zpravodajských organizací. Měli patřičný výcvik, který jim umožňoval stát se zpravodajskými agenty.<sup>53</sup> Mnozí měli za manželky Angličanky, a tak se nabízela přirozená touha po návratu do Velké Británie, zvláště když viděli, že v „lidově demokratickém“ Československu pro ně není uplatnění. Některým se podařilo odejít z Československa legální cestou. Těch ovšem byla menšina a i ona legalita odchodu byla mnohdy na pováženu. Většina zvolila pozemní ilegální přechod hranic, hrstka z letců zvolila nebezpečný transfer vzduchem, tedy únos dopravních či armádních letadel.

---

<sup>51</sup> ABS, f. ÚStB, sign. 305-784-1; zpráva pplk. Lejska ze 22. 2. 1962.

<sup>52</sup> Tamtéž.

<sup>53</sup> Dokázali to na organizaci CIO. Fungovala za aktivní spolupráce bývalých, československých příslušníků RAF ve Velké Británii v kooperaci s britskou tajnou službou MI6/ SIS.

## 4. Typologie opětovných odchodů v letech 1945-1950

### 4.1 Zůstali sloužit v Královském letectvu po druhé světové válce, nebo zůstali ve Velké Británii po demobilizaci v roce 1945

Muži, kteří se rozhodli po skončení války i nadále zůstat ve službách Královského letectva,<sup>54</sup> k tomu měli pádny důvod. Většinou se jednalo o letce židovského původu,<sup>55</sup> jímž nacistická protizidovská politika, vrcholící hrůzným holocaustem, vyvraždila často veškeré příbuzenstvo. Pro takové jedince bylo nadmíru složité vrátit se do míst, kde ještě před několika lety žily jejich navždy ztracené rodiny.

Další překážkou byla skutečnost, že někteří Židé z českého pohraničí, tzv. Sudet, hovořili pouze německy, respektive anglicky. Neschopnost ovládat v poválečném Československu domácí řeč v době, kdy nenávisť vůči všemu německému dosáhla, díky okupačním zkušenostem, svého vrcholu, mohla být neblahé následky. Kombinace obou faktorů sama o sobě byla dostatečným argumentem, proč začít nový, nepoznamenaný život v „cizí“<sup>56</sup> zemi, nabízející možnost pokračovat v oboru, v němž byli za války tak úspěšní.

Takové rozhodnutí s sebou přinášelo mnohé nesnáze. Nezanedbatelným handicapem byla nečistá angličtina, tedy angličtina s přízvukem. Nerodilý Angličan se ji jen těžce zbaví a jeho okolí mu neustále taktně připomíná, že je „cizincem“, třebaže s britským pasem. Je nutné si uvědomit, že Británie v roce 1945 byla etnicky zcela odlišná oproti té dnešní, kdy se již nikdo fakticky nepozastaví nad odlišným přízvukem, pokud se nepohybuje v tzv. *high society*. Je mnohem snazší zařadit se do komunity jiné kultury a národa, jestliže člověk nezabředá do kultury, jazyka a řeči původní, rodilé.

Obtíže byly povětšinou překlenuty sňatkem s rodilou Angličankou. Pokračovat v profesionální dráze u RAF nebylo pro cizí státní příslušníky zdaleka jednoduché. Stavby Královského letectva byly po válce přeplněny, a mnozí cizinci byli určeni ke službě mimo

---

<sup>54</sup> Royal Air Force – Královské letectvo.

<sup>55</sup> Samozřejmě, že nic neplatí stoprocentně. Například neúspěšnější československý stíhač ve službách *Royal Air Force*, Karel Kuttelwascher (20 sestřelů), se sice v srpnu 1945 vrátil do Československa, následován svoji britskou manželkou a třemi dětmi, ale již 21. května 1946 na vlastní žádost demobilizoval. Čtyři dny poté se vrátil zpět do Velké Británie, kde již od ledna téhož roku znovu pobývala jeho rodina. Díky svému renomé a bohatým zkušenostem byl od listopadu 1946 zaměstnán u *British European Airways*. Podrobněji DARLINGTON, Roger: *Noční jestřáb*. Svět křídel, Cheb 1993. Trudie Bryksová ve svých pamětech uvádí, že nemálo britských žen se i s dětmi po pár měsících v poválečném Československu vrátilo zpět na britské ostrovy. Cizí prostředí, neznalost českého jazyka, materiální podmínky, to vše způsobilo u jistých Angličanek kulturní „šok“. Srv. BRYKSOVÁ, Trudie: *Naděje a beznaděje*. Votobia, Praha 2003, s. 62.

<sup>56</sup> Velká Británie pro ně zase tak cizí země nebyla. Nemalá část československých letců prožila na britských ostrovech takřka pět let svého života. Sami si uvědomovali, že jejich válečný prožitek byl zcela odlišný v porovnání s většinou českou populací v protektorátu.

britské ostrovy. Na mnohé však nezbylo u letectva místo. Takovým britské úřady pomohly se sháněním civilního zaměstnání, ale i s případnou emigrací do Kanady nebo Austrálie.<sup>57</sup>

Komplikace spojené se službou na různých základnách, byly nemalým náparem na rodinu takového příslušníka Královského letectva. Neustálé stěhování, změna přátel, ztráta a neustále vytváření nových kontaktů, nutnost dětí měnit školní prostředí, to vše stálo za rozhodnutím zůstat ve službách RAF. Nebylo výjimkou, že letec sloužil na evropské základně a rodina žila v bydliště rodičů jeho ženy.

Díky vytíženosti otce rodiny, jediného nositele své původní řeči, docházelo ke ztrátě návaznosti se starou vlastí a děti většinou hovořily pouze anglicky. Při služebním pobytu mimo Velkou Británii, navštěvovaly britské školy v zahraničí. V případě dětí nastala bezproblémová asimilace s britskou kulturou, jedinou kontinuitou, morálním a kulturním vzorcem, v němž se díky matce a školnímu prostředí pohybovaly. Rovněž letec samotný, původně cizinec, se postupem doby stal více a více náchylným k britským zvykům.

## **4.2 Nabídka naturalizace Velké Británie bývalým příslušníkům Královského letectva**

Dne 13. června 1946 předala britská vláda, prostřednictvím svého velvyslanectví v Praze, návrh československému ministerstvu zahraničních věcí, týkající se možnosti udělení naturalizace bývalým příslušníkům Královského letectva (RAF). Britská vláda žádala, aby tato skutečnost byla dána ve známost všem, kteří spadali do kategorie potenciálních zájemců. Britský velvyslanec v Praze informoval o akci přímo ministra národní obrany. Ten se však k návrhu nijak nevyjádřil.

Jednalo se o velkorysou nabídku Velké Británie, směřující ke všem národnostem, sloužících za druhé světové války ve službách Královského letectva. Nabídka naturalizace československým letcům neměla být vnímána jako specifická pomoc vůči občanům Československa, ale jako snaha umožnit jim v odchodu ze země před nastupujícím totalitním režimem. Jak pracovníci britského velvyslanectví v Praze, tak příslušníci zpravodajských organizací shromažďovali fakta nasvědčující tomu, že zájem letců o opětovný odchod do Velké Británie je velký. To se týkalo zejména těch, kteří měli za manželky Angličanky, s nimž měli děti, narozené za války nebo po jejím skončení.

---

<sup>57</sup> Podobně tomu bylo i po únoru 1948, kdy do Velké Británie uprchly desítky československých letců. V Královském letectvu byli přednostně zaměstnání muži, mající britské ženy. Navzdory této skutečnosti, i tak mnozí z nich sloužili mimo britské ostrovy, respektive evropské destinace. Srv. KUDRNA, Ladislav: „*Útěkář*“ Otakar Černý, *plukovník letectva v záloze. Jeden český osud na pozadí dvou totalitních režimů*. Naše vojsko, Praha 2008, s. 234.

Britská nóta stanovila podmínku, že zájemci o naturalizaci museli nejprve podat žádost o demobilizaci z řad československé armády a uvést důvod pro udělení britského občanství. Jestliže dobrovolně demobilizovali z jiných důvodů, bylo nutné podat žádost o demobilizaci novou, s ohledem na naturalizaci ve Velké Británii. Konkrétní podmínky britského velvyslanectví byly následující.<sup>58</sup>

Dotyčný musel sloužit ve službách RAF minimálně po dobu čtyř let a šesti měsíců a musel být dobrého charakteru a řádným občanem. Pokud letec splnil dané požadavky, mohl zažádat o naturalizaci s tím, že bude dodržovat následující pokyny a nadále se bude zdržovat na území Československa. Všichni zájemci o naturalizaci museli podat novou žádost o demobilizaci a to i v případě, že již žádost o demobilizaci v minulosti podali. Žádosti budou postoupeny Inspektorátu československého letectva,<sup>59</sup> který je po schválení zašle na *Air Ministry*. Očekávalo se, že veškeré žádosti o demobilizaci budou *bona fide* schváleny ministerstvem vnitra v co nejkratším čase. Žadatelům měl být následně vystaven dokument, umožňující jim pobyt na území republiky do té doby, než bude naturalizace uskutečněna. Po schválení demobilizační žádosti ministerstvem vnitra bude žádost zaslána zpět žadateli s instrukcemi, jak získat další civilní, úřední dokumenty nutné k naturalizaci ve Velké Británii. Formulář žádosti o demobilizaci bude přiložen ke schválenému demobilizačnímu dokumentu.

Všechny osoby československé národnosti, které by nesplnily podmínku o vykonání čtyř a půlleté služby v RAF, měly být deportovány zpět do Československa, pakliže stále aktivně působily v kterémkoli britském sektoru. V případech, kdy žadatel nesplňoval požadovanou odslouženou dobu jen s minimální odchylkou, mohla být jeho konkrétní žádost podstoupena Československému Inspektorátu, který rovněž rozhodoval o případných deportacích, kdy žadatel nedostal kladné potvrzení ministerstva vnitra ve věci naturalizace ve Velké Británii a v případech, kdy chyběly některé z civilních dokumentů. Očekávalo se, že větší množství žádosti o demobilizaci dorazí na Inspektorát v nejbližších dnech po rozjetí akce ze strany britské vlády.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Archiv ministerstva zahraničních věcí (dále jen AMZV), fond Konzulární odbor 1945-1952 (dále jen KO 1945-1955), karta číslo 167 (dále jen k. 167); zde naturalizace československých letců.

<sup>59</sup> V tomto případě československému ministerstvu národní obrany, jelikož Inspektorát byl od 19. října 1945 v likvidaci. Samotné československé peruté, za války působící ve svazku Královského letectva, byly z jeho struktur oficiálně vyvázány k 15. únoru 1946. Podrobněji RAJLICH, Jiří: *Jediný československý maršál. Životní osudy Air Marshal a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893-1971)*. Jota, Brno 2002, s. 157 a 221.

<sup>60</sup> AMZV, f. KO 1945-1955, k. 167; zde nóta britského velvyslanectví ministerstvu zahraničí č. 188.

Nezanedbatelnou položkou celého podniku bylo, že informace o možnosti naturalizace měli obdržet nejen vojáci aktivně sloužící v československé armádě, ale i ti z bývalých příslušníků Královského letectva, kteří již demobilizovali, či zastávali civilní zaměstnání.<sup>61</sup>

Ministerstvo zahraničních věcí postupovalo v dané záležitosti v souladu s ministerstvem obrany a vnitra. Dle protokolu ohledně mezinárodní spolupráce, bylo nutné na britskou nótu adekvátně zareagovat. Stalo se tak 24. července 1946, kdy zamini potvrdilo její příjem, a informovalo velvyslanectví v tom smyslu, že: „*nóta byla předána příslušným úřadům s žádostí, aby bylo vyřízeno potřebné podle žádosti velvyslanectví.*“<sup>62</sup>

Den poté se vyjádřilo klíčové ministerstvo vnitra, v té době již pevně ovládané Komunistickou stranou Československa. Žádost britského velvyslance ohledně zveřejnění nabídky naturalizace zamítlo s odůvodněním, že předmětem jsou příslušníci československé armády, třebaže někteří z nich mimo aktivní službu.<sup>63</sup> Vnitro dále instruovalo ministerstvo zahraničí, aby příslušníci československé armády neobdrželi informace o možnosti naturalizace ve Velké Británii.

Zamini následně požádalo o vyjádření ministerstvo národní obrany.<sup>64</sup> To se drželo intencí ministerstva vnitra a rovněž zamítlo informovat armádní zaměstnance, kterých se nabídka týkala, ale i ty, kteří již v minulosti demobilizovali a zastávali civilní zaměstnání, o možnosti naturalizace nabízené Spojeným královstvím. Snaha britské vlády, umožnit legální odchod bývalým členům Královského letectva, zcela ztroskotala.

Důstojníci letectva se o britské nabídce dozvěděli prostřednictvím zaměstnanců britské ambasády v Praze, s nimiž byli v kontaktu. Mezi klíčové osoby patřily britský letecký atašé Wyatt a první sekretář britského velvyslanectví Gibson. Ti informovali letce nejen ohledně možnosti naturalizace, ale po únoru 1948 aktivně pomáhali z jejich ilegálním odchodem do Velké Británie.<sup>65</sup>

Záporným stanoviskem ministerstvem vnitra neskončila snaha britského velvyslanectví a tajných zpravodajských organizací napomáhat československým letcům v odchodu z poúnorového Československa. Britským diplomatickým pracovníkům se podařilo získat jmenný seznam lidí sestavený ministerstvem národní obrany, obsahující seznam letců, kteří si o naturalizaci zažádali. Celkově se jednalo o 113 osob.

---

<sup>61</sup> Tamtéž; zde nabídka naturalizace československým letcům.

<sup>62</sup> Tamtéž; zde nóta č. 109, 840/46 ministerstva zahraničních věcí.

<sup>63</sup> Tamtéž; zde zpráva ministerstva vnitra ministerstvu zahraničních věcí ze dne 25. 7. 1946, č. A-4613-4/ 7-1946- VI/1.

<sup>64</sup> Tamtéž; zde žádost ministerstva zahraničních věcí ministerstvu národní obrany, č.j. 139. 823/V- 2/46.

<sup>65</sup> Archiv bezpečnostních složek (dále jen ABS), fond Hlavní správa Vojenské kontrarozvědky (dále jen f. HS VK) signatura (dále jen sign.) 302-198-1; zde šetření 5. oddělení HŠ MNO ohledně britského velvyslanectví v Praze.

Seznamy osob byly součástí výnosů ministerstva obrany. Nebyly nikým schváleny a nelze z nich určit, kdo konkrétně je zhotovil a kam byly zaslány. Jisté je, že kopii seznamu vlastnila Národní banka Československá, která vystavovala částku 30 liber (£30) na konta osob, uvedených na seznamu.<sup>66</sup> Informace ohledně převodu peněz zjistilo 5. oddělení Hlavního štábu ministerstva národní obrany (5. oddělení HŠ MNO). Stalo se tak prostřednictvím stížnosti rotmistra letectva Josefa Čermáka, který si stěžoval na MNO, že není na seznamu uveden a Národní banka Československá mu nehodlá vyplatit obnos ve výši £30.<sup>67</sup>

Po přezkoumání a zhodnocení výsledků 5. oddělení, označilo ministerstvo obrany za „duchovního otce“ naturalizace majora letectva Josef Richtera z hlavního štábu velitelství letectva, který se dobře znal s Wyattem. Ve skutečnosti to byl ale štábní kapitán letectva Josef Kopřiva, z hlavního štábu velitelství letectva, kdo měl na starosti evidenci osob, hlásících se k naturalizaci. Ten však nedokázal zpravodajcům z 5. oddělení vysvětlit, od koho mohla Národní banka Československá získat jmenný seznam letců.<sup>68</sup>

Reicinovo 5. oddělení bedlivě sledovalo zahraniční letce, zejména důstojníky, a disponovalo podrobnými informacemi o jejich činnosti doma, ale i za války ve Velké Británii. Mimo jiné shromažďovalo dopisy od letců, kteří po skončení války zůstali na britských ostrovech a dopisovali si se svými kamarády v Československu. Zpráva ministerstva obrany obsahuje úryvky dopisů, v nichž si pisatelé stěžovali na poměry ve Velké Británii. Výjimkou byl jediný, v němž si dotyčný život v Anglii velice pochvaloval.<sup>69</sup>

Ministerstvo vnitra a obrany monitorovaly západní letce a jejich rodiny záhy po jejich návratu z Velké Británie. Zajímaly se o jejich kontakty s britským velvyslanectvím, legální, ale zejména ilegální činnost, přičemž bedlivě sledovaly i situaci těch, kteří v Anglii zůstali a udržovali kontakt s lidmi z Československa.

---

<sup>66</sup> Konkrétní zastoupení bylo následující: 4 aktivní důstojníci, 47 důstojníků v záloze, 40 rotmistrů v záloze a 22 poddůstojníků a mužstva. ABS, f. HS VK, sign. 302-536-18; naturalizace československých letců, bývalých příslušníků RAF, zpráva č. 44 ze dne 18. února 1947.

<sup>67</sup> Tamtéž.

<sup>68</sup> Tamtéž.

<sup>69</sup> Nejmenovaný letec si v dopise plukovníkovi letectva Hladovi stěžoval, že lituje svého rozhodnutí nezůstat v československé armádě. V Anglii musel zpočátku těžce pracovat v dolech. Po opětovném přijetí k letectvu však vydělával pouze £4 měsíčně, z čehož platil £2 za byt. Další z letců, kapitán Josef Pípa, měl být zaměstnán u britského příznivce československých letců, pana Wheatorofta, a v pozici pilota mu měla být vyplácena měsíční částka £1000. Tamtéž. Oba údaje jsou velmi pochybné. První letec by v pozici poručíka letectva vydělával (po zdanění) minimálně 12 liber měsíčně (pokud neměl rodinu); suma 4 liber neodpovídala, ani po zařazení k pozemnímu personálu v pozici vojín-nováček (pobíral 5 liber). O sumě 1000 liber si mohl kapitán letectva nechat pouze zdát. Za války pobíral kapitán RAF 18 liber měsíčně (po zdanění). Ministr československé exilové vlády, respektive člen Státní rady, pak 100 liber. Podrobněji KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Libri, Praha 2003, s. 108-118.

Naturalizace měla usnadnit legalizaci odchodu bývalých příslušníků Královského letectva do Velké Británie, ale hned v prvopočátku byla zmařena náčelníkem 5. oddělení HŠ, podplukovníkem Bedřichem Reicinem.

#### **4.2.1 Exkurz: Adolf Pravoslav Zelený**

Adolf Pravoslav Zelený sloužil v řadách československé armády již za první republiky. Za války byl členem Královského letectva ve funkci navigátora. Po jejím skončení aktivně prosazoval zájmy „západních“ letců v Československu. Narodil se 11. října 1914 v Rožné nad Pernštejnem v okrese Nové Město na Moravě do rodiny ředitele měšťanské školy Adolfa Zeleného a Boženy, rozené Hrníčkové.<sup>70</sup> V letech 1920 až 1925 navštěvoval obecnou školu a poté „měšťanku“ ve Znojmě. Poté studoval na zdejším gymnáziu, které absolvoval 16. července 1934.<sup>71</sup>

Již v roce 1933, kdy se Adolf Hitler stal německým kancléřem, se Adolf Zelený rozhodl pro vojenskou kariéru a na jaře téhož roku se dobrovolně přihlásil do armády.<sup>72</sup> Po maturitě nastoupil vojenskou službu u 31. pluku „Argo“ v Jihlavě. Později přešel do školy pro záložní důstojníky ke 43. pěšímu pluku v Brně. Zde setrval jeden rok, po němž od září 1935 pokračoval ve dvouletém studiu na Vojenské akademii v Hranici.

Vojenskou akademii absolvoval s velmi dobrým prospěchem a byl vyřazen v hodnosti poručíka pěchoty. Poté byl přidělen do Opavy, konkrétně k 15. pěšímu pluku, kde působil od 30. září 1937 jako velitel čety u 2. roty 1. praporu. Počínaje 15. listopadem byl ustanoven zatímním velitelem 2. roty v úseku lehkých opevnění na západ od Opavy.

V březnu roku 1938 Německo okupovalo sousední Rakousko. V průběhu květnové mobilizace byl aktivován také úsek lehkých opevnění jako reakce na německé vojenské cvičení v blízkosti československých státních hranic. V červenci téhož roku zahájil poručík Zelený ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově kurz leteckých pozorovatelů, který 19. září 1938 úspěšně ukončil. Novým působištěm se stal 2. letecký pluk „Dr. Edvarda Beneše“ v Olomouci, kde byl zařazen k 5. letce. Později následovalo přemístění do Piešťan s určením do záloh leteckých osádek. V listopadu se vrátil k 5. letce do Olomouce.<sup>73</sup>

---

<sup>70</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-524-11; zde přihláška pro důstojníky a rotmistry z povolání. Údaj o otcově povolání zaznamenán při osobním rozhovoru autorky a Adolfem Zeleným dne 23. 5. 2006.

<sup>71</sup> Tamtéž.

<sup>72</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Zeleným ze dne 23. 5. 2006.

<sup>73</sup> VÚA, f. kvalifikační listiny; zde kvalifikační listina Adolfa Zeleného narozeného dne 11. 10. 1914.



Počátkem roku 1939 absolvoval státní zkoušku z německého jazyka a obdržel certifikát. Počínaje 1. březnem téhož roku byl jmenován polním pozorovatelem pěchoty.<sup>74</sup> Po německé okupaci a vyhlášení protektorátu se rozhodl aktivně bojovat proti nepříteli. Napsal žádosti o vstup do britského a francouzské armády a osobně je doručil na britské a francouzské velvyslanectví v Praze. Dne 18. března 1939 byl poručík Zelený poslán na dovolenou s čekáním, kterou zahájil pobytem u rodičů v Jihlavě. Mezitím kontaktoval plukovníka Bláhu,<sup>75</sup> bývalého velitele 31. pěšího pluku a náčelníka Sokola v Jihlavě. Svěřil se mu se svým plánem odejít do zahraničí, kam měl být vyslán s dalšími vojáky, s poručíkem letectva Vilémem Göthem<sup>76</sup> a poručíkem dělostřelectva Karlem Párlem.

Hranice překročili na Ostravsku za podpory místního sokolského spolku. První plánovaný odchod v květnu se nezdařil, kvůli obavě z vyzrazení, ale druhý, v noci z 12. na 13. června 1939, již vyšel. Vojáci (společně s Zdeňkem Skořepou a Leopoldem Havlíkem) přešli polské hranice ve vlaku na uhlí, směřujícím do Szumbarku. Již 21. června byl poručík Zelený zařazen do leteckého oddílu, přiřčeného u vojenské skupiny na československém konzulátu v Krakově.

Dne 25. července 1939 odjel do Gdyně, kde se den poté nalodil na parník „*Kastelholm*“ a společně s dalšími československými vojáky vyplul do Calais, kam dorazil 1. srpna. Z přístavu odjel s částí letecké skupiny přes Paříž do Saint Cyr, nedaleko Versailles.<sup>77</sup> Českoslovenští letci očekávali, že budou sloužit ve francouzském letectvu, jak jim bylo ostatně v Polsku přislíbeno. Francie ale nemohla v době míru umístit československé letce do své armády, ale pouze do cizinecké legie. Její představitelé se pouze ústně zavázali, že v případě vypuknutí války budou naši letci z legie propuštěni a zařazeni k letectvu. Poručík Zelený 18. srpna 1939 podepsal pětiletý závazek a čtyři dny poté odjel vlakem do Marseille, respektive do pevnosti cizinecké legie St. Jean. Jako důstojník sloužil v legii v hodnosti seržanta.<sup>78</sup>

Z Marseille odplul lodí „*Sidi-bel-Abbés*“ do Oranu v Alžiru, odkud pokračoval vlakem do Sidi-bel-Abbés, posádkového města cizinecké legie. Zde následovalo zařazení do výcvikového střediska CP 3 (*Compagnie de passage 3*). Po vypuknutí války (4. září) byl převelen ke 4. pluku Zuávů v Tunisu a krátce na to odplul lodí „*Gouverner General Tierman*“ zpět do Marseille. Další cesta vedla do městečka Adge v jihovýchodní Francii, kde

---

<sup>74</sup> Tamtéž.

<sup>75</sup> Plk. Bláha zahynul během války v koncentračním táboře.

<sup>76</sup> Poručík Vilém Göth padl 25. října 1940, jako pilot 605. britské stíhací perutě.

<sup>77</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-524-11; zde přihláška pro důstojníky a rotmistry z povolání. Dále rozhovor autorky s Adolfem Zeleným ze dne 23. 5. 2006.

<sup>78</sup> VÚA, f. letecké karty; zde karta Adolfa Zeleného narozeného 11. 10. 1914.

byl 23. září prezentován u náhradního tělesa československé armády. Začátkem října 1939 byl přidělen jako velitel 6. kádrové roty k 2. pěšímu pluku a 22. prosince odjel se skupinou poddůstojníků do Oloron Sainte Marie v Pyrenejích, kde měl za úkol zorganizovat odjezd Čechoslováků, bývalých interbrigadistů ze Španělska, internovaných v táboře Gurs.<sup>79</sup>

Již 8. ledna 1940 dorazil první transport „Španěláků“ do Adge. Po pádu Francie poručík Zelený, přezdívaný Zeke, odplul z přístavu Séte do Gibraltaru na lodi „*Northmoor*“, převážející uhlí. Z Gibraltaru pokračoval na parníku „*Victory of India*“ do Velké Británie, kam dorazil 7. července. Po vyloštění v Plymouthu na jihu Anglie, směřoval vlakem do tábora v Cholmondeley.

Zatímco ve Francii čítala 1. československá divize 10 530 mužů, v Británii to bylo pouhých 3 274 mužů. Většina mužstva, především slovenské národnosti, zůstala ve Francii. V Cholmondeley propukla v červenci 1940 těžká krize, jejímž výsledkem bylo, že zredukované pěší jednotky opustilo plných 535 nespokojených vojáků, často bývalých interbrigadistů.<sup>80</sup> Československá pozemní brigáda se potýkala s nedostatkem mužstva, zatímco důstojníků (v drtivé většině se jednalo o Čechy) byl nadbytek. Poručík Zelený byl proto přidělen ke kulometné rotě jako nezařazený důstojník.<sup>81</sup>

Koncem září 1940 byla kulometná rota přemístěna do Kinetonu nedaleko Stratfordu, odkud byl Zelený začátkem ledna 1941 převelen do britského šestitýdenního zbrojního kurzu na střelnici Alkar nedaleko Liverpoolu.<sup>82</sup> Dne 7. června 1941 nastoupil k letecké skupině a odcestoval do depa Královského letectva ve Wilmslow u Manchesteru. O čtyři dny později byl přijat do *Royal Air Force Voluntary Reserve* (RAF VR) v hodnosti poručík letectva, kdy složil i přísahu anglickému králi Jiřímu VI. Bylo mu uděleno služební číslo 100025.

V polovině září 1941 byl přidělen k 10. *Air Observer School* (AOS) RAF v Dumfriel na jihu Skotska, kde prodělal kurz navigátora, který úspěšně ukončil 8. února 1942. Svoji první leteckou zkušenost ve Velké Británii uskutečnil 17. září 1941 s pilotem seržantem Greskowiakem.<sup>83</sup>

---

<sup>79</sup> Tamtéž

<sup>80</sup> Podrobněji KUDRNA, Ladislav: Cholmondeley 1940. Příčiny a průběh jedné krize československé zahraniční armády. *Fakta & Svědectví*, 2010, č. 4, s. 28-31.

<sup>81</sup> Nezařazení důstojníci sloužili ve speciálních jednotkách, dostávali snížený plat, ale měli dovoleno nosit po službě důstojnické uniformy.

<sup>82</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-524-11; zde přihláška pro důstojníky a rotmistry z povolání. Dále rozhovor autorky s Adolfem Zeleným ze dne 23. 5. 2006.

<sup>83</sup> Observer's and air gunner's flying log book 1 Adolfa Pravoslava Zeleného, kopie v držení Ivany Polley.

Pozitivní zlom v životě znamenal sňatek s Verou Mary Drake<sup>84</sup> dne 3. března 1942 v kostele sv. Petra v Wellesbourne Mountford v hrabství Warwickshire,<sup>85</sup> jemuž předcházelo dlouhé zařizování svatby. Jeho součástí bylo prohlášení o mravní a společenské bezúhonnosti nevěsty<sup>86</sup> a povolení ke sňatku. Vše začalo již 11. listopadu 1941, kdy poručík Zelený podal žádost na Inspektorát československého letectva k povolení sňatku.<sup>87</sup> Po ukončení výcviku a krátkých líbáncích nastoupil kariéru operačního bombardovacího letce.

Na základnu East Wretham, kde sídlila 311. československá bombardovací peruť, dorazil 9. března 1942. Následovalo další proškolení a posléze zařazení do osádky nadporučíka Vladimíra Nedvěda MBE. Jejímí členy byli: seržant Josef Švec (druhý pilot)<sup>88</sup>, poručík Adolf Zelený (navigátor), seržant Jan Stejskal (radiotelegrafista), seržant Alois Franěk (přední střelec) a seržant Emmerich Urban (zadní střelec). Společně absolvovali první noční cvičný let 4. května 1942.

Složení osádky se však obměňovalo a svůj první noční operační let z 30. května uskutečnil Zelený s poručíkem Fenclem, kdy byli součástí bombardovacího náletu na Kolín nad Rýnem. Již následující noc zaútočili na Essen.<sup>89</sup> Počátkem července byla Třístajedenáctka dislokována na základnu Talbenny v západním Walesu, kde v rámci *Coastal Command* (*Velitelství pobřežního letectva*), podnikala protiponorkové mise nad nekonečnou plochou Atlantského oceánu. V důsledku těžkých ztrát byla 311. peruť v dubnu 1942 vyjmuta z působnosti *Bomber Command*.

Dne 12. července 1942 absolvoval poručík Zelený s osádkou nadporučíka Nedvěda svoji první ponorkovou patrolu nad Biskajským zálivem.<sup>90</sup> Na konci října téhož roku (26. října) byl vyznamenán Medailí za chrabrost.<sup>91</sup> Dne 10. prosince 1942 byl přeložen do osádky nadporučíka Bohumila Lišky<sup>92</sup> a obdržel další vyznamenání, tentokrátě Československý

---

<sup>84</sup> Vera Mary Drake, narozena 10. července 1915, Seaforth, Liverpool, povoláním sekretářka u společnosti Red Bus Company. S Verou se Adolf seznámil na taneční zábavě 20. prosince 1940 v Bloxham Public School v Banbury v hrabství Oxfordshire.

<sup>85</sup> Rozhovor autorky s Eve Spenlove-Brown (dcera Adolfa Zeleného) ze dne 16. 3. 2010.

<sup>86</sup> VÚA, f. 24, sign. 24-27-7/73; zde povolení ke sňatku, Adolf Zelený.

<sup>87</sup> VÚA, f. 24, sign. 24-27-7/75-86; zde povolení ke sňatku, Adolf Zelený. Následovaly další žádosti o svolení k sňatku a odůvodnění zasláné na MNO dne 9. 12. 1941. Sňatek byl nejprve 8. prosince 1941 sňatkovou komisí při Inspektorátu československého letectva zamítnut pro nedostatek podkladů o bezúhonnosti, ale 12. ledna 1942 MNO sňatek schválilo s podmínkou, že se musí uskutečnit do tří měsíců ode dne vydání povolení. VÚA, sign. f. 24, sign. 24-27-7/72-91; zde povolení ke sňatku, Adolf Zelený.

<sup>88</sup> Josef Švec zahynul 18. 10. 1942 při letecké havárii.

<sup>89</sup> Observer's and air gunner's flying log book 1 Adolfa Pravoslava Zeleného, kopie v držení Ivany Polley.

<sup>90</sup> Tamtéž. Během roku 1942 byl Zeleného nejčastějším pilotem Nedvěd, létal však i s majorem Šejblem, nadporučíkem Hořejším, rotným Hlobilem, rotným Šotolou, nadporučíkem Radinou, nadporučíkem Liškou a rotným Rybou. V roce 1943 pak přibyli piloti nadporučík Korda, poručík Schoř, major Stránský, nadporučík Buchanan, nadporučík van Rossum, nadporučík Sweeney, poručík Musálek a poručík Briggsby.

<sup>91</sup> VÚA, f. letecké karty; zde karta Adolfa Zeleného narozeného 11. 10. 1914.

<sup>92</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

válečný kříž.<sup>93</sup> Svůj operační turnus ukončil v březnu 1943. Odešel na zasloužený šestiměsíční odpočinek, po němž již nenastoupil do další operační túry.<sup>94</sup> Dne 23. června 1943 byl povýšen do hodnosti kapitána.<sup>95</sup>

Začátkem ledna 1944 byl poslán na základnu RAF Chivenor, kde se školil v letecké kontrole (Air Traffic Control). Kurz ukončil 4. března s velmi dobrými výsledky.<sup>96</sup> V dočasné hodnosti majora byl převelen na základnu RAF Predannack, kde se mu dařilo a již 3. dubna mu byla udělena písemná pochvala Inspektorátu československého letectva za velmi dobré výsledky ve škole letecké kontroly. V pozdějších měsících téhož roku byl převelen z jižní Anglie na základnu Tain ve Skotsku a 1. listopadu mu byla udělena československá hodnost štábního kapitána.<sup>97</sup> Dne 20. června 1945 mu byla udělena Československá medaile Za zásluhy I. stupně.<sup>98</sup>

Do Československa se vrátil 5. července 1945. Po návratu do Prahy byl Adolf Zelený přidělen k letecké kontrole letiště Praha – Ruzyně. Hodnost majora mu byla udělena 1. října 1945. V euforii doby a v odhodlání sloužit své vlasti složil úspěšně přijímací zkoušky na Vysokou školu válečnou v Praze, kde nastoupil 15. října rovnou do druhého ročníku. Major Zelený byl velice populární, společenský člověk, který se rád účastnil večírků a debat jež letci ze západu hojně po návratu domů pořádali. Při jedné z nich vyvstala myšlenka založit Sdružení zahraničních letců a Zelený byl jedním z jeho zakladatelů. V jeho počátcích byl prozatímním předsedou a na jaře roku 1946 byl zvolen řádným předsedou po dobu jednoho roku.<sup>99</sup> Sdružení začalo vydávat měsíčník „Letu zdar“, jehož se stal zodpovědným redaktorem.<sup>100</sup>

Počínaje 1. lednem 1946 byl major Zelený přidělen k 1. leteckému náhradnímu pluku (LNP). Konkrétně k 1. letce 1. leteckého dopravního pluku (LDP). V témže roce byl mnohokrát dekorován za svoji úspěšnou válečnou i poválečnou činnost. Jako první obdržel

---

<sup>93</sup> Celkově toto vyznamenání obdržel Adolf Pravoslav Zelený dvakrát.

<sup>94</sup> Observer's and air gunner's flying log book Adolfa Pravoslava Zeleného, kopie v držení Ivany Polley. Od června do srpna roku 1943 nelétal v pozici navigátora ještě plných 7hodin a 13 minut.

<sup>95</sup> Royal Air force Personnel and Management Centre, Cranwell ( dále jen *RAF PMA Cranwell*).

<sup>96</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>97</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley. *VÚA*, f. letecké karty; zde karta Adolfa Zeleného narozeného 11. 10. 1914.

<sup>98</sup> Tamtéž.

<sup>99</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zeleným ze dne 23. 5. 2006. Sdružení zahraničních letců sdružovalo a hájilo cíle této skupiny, zejména pak dodržování zákona č. 136/46 Sb., „o umístování a jiném zaopatřování účastníků národního boje za osvobození“

<sup>100</sup> Účelem měsíčníku „Letu zdar“ byla propagace činnosti zahraničního letectva na Západě, vydávání historických článků, vzpomínek, esejí, leteckých informací. Mimo jiné měsíčník fungoval a jako nadějný finanční zdroj. Jeho první číslo vyšlo v září roku 1946.

23. března Řád „Jedinstva a bratrstva“ a to přímo z rukou maršála Josipa B. Tita. Ke konci září obdržel druhý Československý válečný kříž a druhou Medaili „Za chrabrost“.<sup>101</sup>

Koncem ledna 1946 přijela do Prahy manželka Vera s dvěma dětmi, dcerou Eve a synem Georgem s vědomím, že zde bude žít po zbytek svého života.<sup>102</sup> Učila se česky mluvit a také vařit.<sup>103</sup> Měla velkou podporu v rodině svého muže. Bydleli v bytě za Národním muzeem. Stýkala se s manželkami důstojníků a časem i s českými rodinami. Nové kontakty vznikaly prostřednictvím dětí.<sup>104</sup>

V březnu roku 1947 byl major Zelený opětovně zvolen na jeden rok do funkce předsedy Sdružení zahraničních letců.<sup>105</sup> Dne 15. července téhož roku absolvoval s dobrým prospěchem Vysokou školu válečnou.<sup>106</sup> Po jejím ukončení byl přidělen k 1. leteckému náhradnímu pluku (LNP) Praha, konkrétně k Velitelství leteckého okruhu (VLO)1 v Praze.<sup>107</sup> Adolf Pravoslav Zelený očekával v roce 1948 propuštění z armády, a tak si pořídil několik výtisků s razítky Velitelství leteckého okruhu I. v Praze. Později je hojně využil při opatřování nutných dokumentů k získání cestovního pasu.

Perzekuce se opravdu nevyhnula ani Adolfu Zelenému a jeho okolí. Například oblíbený měsíčník „Letu zdar“ byl v dubnu 1948 zakázán.<sup>108</sup> Adolf Zelený odjel do Rožné pod Pernštejnem, kde dlela manželka s dětmi na návštěvě u jeho rodičů. Po dlouhé debatě o nastolené situaci dospěla rodina k závěru, že Vera a děti odletí z Československa do Velké Británie v nejbližším možném termínu a manžel je bude následovat po vyřízení formalit, které by umožnily legální odchod do zahraničí. Rodiče prosili svého syna, aby odešel legální cestou, jelikož měli obavy z komunistické perzekuce.<sup>109</sup> Po návratu do Prahy major Zelený zjistil, že mu jeho byt již prohledali důstojníci 5. oddělení. Chyběly dokumenty, fotografie, knihy, mapy a osobní památky.<sup>110</sup> Manželka Vera odcestovala s dětmi do Velké Británie 30. dubna 1948 zcela bez potíží, protože vlastnila britský pas.<sup>111</sup>

Ve Velké Británii žila v propůjčeném domku a čekala na příjezd svého manžela. Papíry s oficiálními razítky Velitelství leteckého okruhu I. v Praze bylo nakonec nutné použít. V květnu se neúspěšně pokoušel získat anebo koupit falešný pas, a proto podle vlastních slov

---

<sup>101</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>102</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zeleným ze dne 23. 5. 2006. Eve se narodila dne 21. 4. 1943 a George se narodil 19. 9. 1945.

<sup>103</sup> Jako učebnici češtiny používala Vera knihu: *Progressive Czech* by Bohumil E. Mikula.

<sup>104</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zeleným ze dne 23. 5. 2006.

<sup>105</sup> Tamtéž.

<sup>106</sup> Titul Ing. byl Adolfu Pravoslavu Zelenému přiznán až v roce 1990.

<sup>107</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>108</sup> Poslední číslo měsíčníku „Letu zdar“ vyšlo v březnu 1947.

<sup>109</sup> Za války byli rodiče Adolfa Pravoslava Zeleného vězněni a obávali se perzekuce komunistů.

<sup>110</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zeleným ze dne 23. 5. 2006.

<sup>111</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley

*„začal sbírat dokumenty pro pas (bylo jich kolem deseti). Neměl jsem žádný osobní doklad a na úřadech byly dlouhé zástupy. Získání jednoho dokladu trvalo několik dní i týdnů. Napsal jsem na „blank“ papíry s razítky Velitelství leteckého okruhu I. v Praze, aby mi byl vystaven cestovní doklad, jelikož jsem byl poslán studovat do Sovětského svazu na válečnou školu a zfalšoval jsem podpis plk. Moravce.“*<sup>112</sup>

S padělanými dokumenty obcházel Zelený, za doprovodu přítele v uniformě SNB, příslušné úřady a ve většině případů obdržel požadované dokumenty bez delšího čekání. Potíž mu činilo získání dokladu o domovské příslušnosti, ten se mu podařilo obdržet až v Jihlavě, kde měl trvalé bydliště evidované před svým odchodem do zahraničí v roce 1939.<sup>113</sup> Následující překážkou bylo samotné vydání pasu na pasovém oddělení Ředitelství národní bezpečnosti, kde mu bylo sděleno, že jako důstojník v aktivní službě nemůže obdržet pas bez povolení ministerstva obrany. Z tohoto důvodu požádal o schůzku s plukovníkem (od podzimu 1948 již brigádním generálem) Bedřichem Reicinem, s nímž se osobně znal ze schůzí Sdružení zahraniční armády, jehož byl Zelený členem předsednictva.

Schůzka proběhla na ministerstvu národní obrany v červenci 1948, kdy měl Zelený podánu žádost o odchod z armády. Reicin mu v úvodu doporučil, aby se se svoji anglickou manželkou rozvedl, a aby co nejdříve odcestovala z území Československa. Když Zelený nehodlal na dané řešení přistoupit, dožadoval se Reicin odpovědi, proč zažádal o odchod z armády. Odpověď přišla sama a nečekaně. Vera Zelená uvedla ve smyšleném dopise, že zdělila finanční hotovost, která ji umožní pohodlně žít s dětmi do Vánoc. Adolf odpověděl, že by rád emigroval do Austrálie, kde manželka Vera zdělila farmu. Reicin byl překvapen a o žádosti legálního odchodu do Austrálie dlouze hovořili. Pokud by Zelený předložil doklad potvrzující získané dědictví v českém jazyce, obdrží povolení legálně z Československa vycestovat. Nebylo lehké sdělit manželce po telefonu, že musí obstarat falešný dokument o dědictví v Austrálii s tím, že je ho nutno taktéž úředně přeložit do češtiny. Nakonec se Veře podařilo zařídit falešné dokumenty u notáře v Londýně, který znal jejího manžela z válečné doby. Dalším dokumentem, který bylo nutno získat, bylo osvědčení o státní spolehlivosti.<sup>114</sup> To získal prostřednictvím kamarádova známého.

Dokumenty dosvědčující Verino dědictví v Austrálii dorazily do Prahy prostřednictvím britského konzulátu 5. července 1948.<sup>115</sup> Zelenému byla Verou připsána plná moc, aby ji při dědických jednáních zastupoval. Stále však nebylo „vyhráno“, jelikož chybělo

---

<sup>112</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>113</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zeleným ze dne 23. 5. 2006.

<sup>114</sup> Osvědčení o státní spolehlivosti mohl obdržet pouze občan politicky uvědomělý.

<sup>115</sup> Celý dokument byl padělkem. Farma se měla jmenovat „Turanga“. Kopie dokumentu v držení autorky.

vízum umožňující pobyt v Austrálii. Jeho vyřízení trvalo několik týdnů.<sup>116</sup> Stále ale bylo zapotřebí obstarat povolení k emigraci. Dne 12. července proběhla další schůzka s Reicinem. Jednání proběhlo rychle a Reicin pro prohlédnutí všech dokumentů s nechutí podepsal povolení k emigraci.<sup>117</sup>

Dne 14. července obdržel major Zelený dopis z ministerstva obrany s potvrzením o přeložení do zálohy s platností od 1. srpna 1948. Následující překážky již byly zanedbatelné a i let bylo možno, díky vlivným známým, přesměrovat namísto trasy Československo – Itálie - Austrálie na trasu Praha- Londýn - Austrálie.<sup>118</sup> V polovině srpna 1948 obdržel major Zelený cestovní pas a 19. srpna získal vízum do Velké Británie. Čtyři dny poté opustil legálně Československo. Let Praha- Londýn - Canberra ukončil v Londýně a poté trvale žil se svoji rodinou ve Velké Británii.<sup>119</sup>

Po příjezdu do Velké Británie strávila rodina dva měsíce v domě rodičů manželky. Zaměstnání s ubytováním se naskytlo mladé rodině u přítele majora K. Pártla, který koupil velký dům v hrabství Hampshire a potřeboval pomoc s rekonstrukcí a péčí o hospodářství, náležející k domu. Manželé Zelení pomáhali s obojím. Věděli, že mohou zůstat pouze do jara 1949, protože dům byl pořízen jako investice a bylo nutno ho po rekonstrukci prodat. Již v prosinci 1948 požádal Zelený o opětovné přijetí do Královského letectva. Absolvoval zdravotní prohlídku, zkoušku z angličtiny a 23. března 1949 byl přijal v hodnosti nadporučíka v pozici navigátora do RAF.<sup>120</sup>

Působil na základně ve Waterbeach Cambridge.<sup>121</sup> Následoval výcvik na základně Swinderby u Lincolnu ve výcvikové škole No. 201 *Advanced Flying School* (AFS), kde se školil v práci s novými navigačními přístroji. Ve výcviku neuspěl a byl převelen do RAF Topcliffe nedaleko Yorku, kde absolvoval výcvik ve No 1 *Air Navigation School* (ANS).<sup>122</sup> V srpnu byl převelen zpět do Swinderby, kde pokračoval v navigačním výcviku. V říjnu prošel kurzem *Beam Approach Beacon System* (BABS) a školením práce s majákem *Eureka*. V listopadu téhož roku byl opět převelen, tentokrát na základnu Dishforth k operační letce dopravního letectva No. 241 *Operational Conversion Unit* (OCU), kde opět absolvoval podrobný navigační výcvik, trvající čtyři měsíce.<sup>123</sup>

---

<sup>116</sup> Vízum do Austrálie vyřizovala jeho manželka v Londýně.

<sup>117</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>118</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>119</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zeleným ze dne 23. 5. 2006. Dále viz osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>120</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>121</sup> Na základně RAF ve Waterbeach působil s dalšími českými navigátory Duškem, Krejčím a Sigmundem.

<sup>122</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley

<sup>123</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley. Výcvik se týkal polární navigace, matematiky pro navigaci, práce s mapami, obsluhy navigačních přístrojů, astronavigace, meteorologie a klimatologie.

Na letounech typu „Hastings“ létal u 241. dopravní perutě na základně v Lyneham u Swindonu.<sup>124</sup> Delší dobu strávil na letišti v Upwoodu blízko Peterborough, kde létal na amerických bombardovacích letounech typu B - 29 *Superfortress*. V roce 1950 působil na základnách v Marham u 149. perutě, hrabství Norfolk a Colingsbury v hrabství Lincolnshire, kam byla letka přeložena.<sup>125</sup> Dne 10. listopadu 1950 mu byla udělena stálá hodnost kapitána a trvalý úvazek do věku padesáti pěti let.<sup>126</sup> V květnu roku 1952 byla 149. peruť rozpuštěna a kapitán Zelený byl převelen do kurzu letecké kontroly *Air Traffic* v RAF Shawbury v západní Anglii. Odtud byl převelen do Singapuru, kam se za ním přistěhovala manželka s dětmi.<sup>127</sup> Zde byl zaměstnán u letecké kontroly na letišti Changi a později byl přeložen na letiště Seletar.<sup>128</sup> V Singapuru působil Adolf Pravoslav zelený do ledna 1955, kdy byl převelen zpět do Velké Británie, kam s rodinou doplul na lodi „Asturias“ 15. února téhož roku.<sup>129</sup>

Službu na britských ostrovech zahájil na základně v Oakington, severně od Cambridge, kde se pro neshody s nadřízeným zdržel jen krátce a během dvou měsíců byl přeložen na základnu v Debdenu, v hrabství Essex. Po několika měsících služby převzal velení nad třemi podřízenými kontrolory. Pro neustálé přesuny a změny místa bydliště byly děti zapsány do internátních škol.

Na podzim roku 1959 následovalo převelení do Keni na základnu Eastleigh v blízkosti Nairobi.<sup>130</sup> Nairobi bylo klíčovým letištem v dané oblasti. Jeho provoz byl nepřetržitý. Na letišti působily tři letky: stíhací letka, dopravní letka a lehká dopravní letka. V oblasti probíhal boj s teroristickou skupinou *Mau Mau* na.<sup>131</sup> Kapitán Zelený zastával post kontrolora letů i pozici velitele a instruktora záchranné jednotky, která úzce spolupracovala s policií. Tato jednotka působila na území Keni, Ugandy a Tanzanie. V rámci svého působení absolvoval kurz přežití v Lybijské poušti na základně El Adem. V mimopracovní době se zapojil do divadelnického kroužku a díky své popularitě byl zvolen do předsednictva důstojnické jídelny.<sup>132</sup>

---

<sup>124</sup> 241. letka peruť záhy rozpuštěna.

<sup>125</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley

<sup>126</sup> *RAF PMA Cranwell*.

<sup>127</sup> Observer's and air gunner's flying log book 2 Adolfa Pravoslava Zeleného, kopie v archivu Ivany Polley; v Singapuru se nacházela hlavní britská základna v jihovýchodní Asii.

<sup>128</sup> V Singapuru se nacházela tři letiště: Tengan-pro stíhací jednotky, Changi-pro dopravní jednotky a zásobovací letectvo a Seletar-pro létající čluny, foto-průzkumnou letku a sklady. Letiště v Changi bylo nejrozsáhlejší a bylo otevřeno 24 hodin denně, což nebylo to na letištích v Africe zvykem.

<sup>129</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley; loď plula přes Srí lanku, Suezský průplav a Gibraltar do Southamptonu.

<sup>130</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>131</sup> Nejpočetnějším kmenem *Mau Mau* byli Kikuju, kteří vraždili Evropany a zavraždili i některé z vládních představitelů Keni. Vraždili i domorodé obyvatelstvo, sympatizující s vládou.

<sup>132</sup> Osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley



V roce 1961 byl převelen na základnu Khorkmaksahr na Ostrově Bahrein v Perském zálivu, kde strávil několik měsíců a ještě ve stejném roce se vrátil do Keni, kde se účastnil pomoci při těžkých záplavách. Rok poté následoval návrat na britské ostrovy, konkrétně na základnu Uxbridge, poblíž Londýna, kde pracoval pro správu Centrální informační služby. Úkolem které bylo monitorovat chod všech letišť Královského letectva ve Velké Británii, v zámoří a v NATO.<sup>133</sup>

V listopadu 1965 byl Zelný převelen na základnu El-Adem v Lybii,<sup>134</sup> kam se s manželkou přepravili autem. V květnu 1966 získal jeho otec cestovní vízum do Rakouska a tak se mohli po osmnácti letech setkat ve Vídni.<sup>135</sup> V Evropě zůstali manželé Zelení až do září, kdy vyrazili, tentokrát malým nákladním autem přestavěným v karavan, zpět do Lybie. Do El-Ajdu přijeli 31. října.<sup>136</sup> Následoval post letecké kontroly v Tobruku, kde nebyly stále jednotky RAF. Sloužil zde krátce a byl převelen zpět do El-Adem, kde dobrovolně vstoupil do pouštní záchranné jednotky a během krátké doby převzal její velení a výcvik.<sup>137</sup>

Pro vadu sluchu byl definitivně převelen z letecké kontroly na post operačního důstojníka a instruktora kurzů pro přežití v poušti. V roce 1970 byl převelen do Velké Británie na základnu Mount Batten v Plymouthu. Zde zaujímal pozici instruktora v námořní škole, při kurzech na přežití v různých podmínkách, jakými byly džungle, poušť a moře. Předával své znalosti a zkušenosti mladým kadetům Královského letectva.<sup>138</sup> Počínaje 15. listopadem 1971 byl zapsán na listinu penzionovaných v hodnosti majora.<sup>139</sup> Od jara 1972 do roku 1990 byl zaměstnán jako průvodce u turistických cestovních společností, nejčastěji Britských aerolinií.<sup>140</sup>

Po dobu vojenské kariéry rád přispíval svou činností v ochotnických hereckých kroužcích, maloval a účastnil se společenského dění v místě svých působišť. Pomáhal organizovat výpravy do pouští pro armádu i televizní společnosti. Vždy se učil rozumět a mluvit místními jazyky a zajímal se o kulturu místních národů. Nejvíce byl znám pro svoji činnost ve Sdružení zahraničních letců v Československu v letech 1946-1948 v Praze a pro své znalosti a dovednosti uplatněné při svých pouštních výpravách a s nimi spojenými

---

<sup>133</sup> Úkolem centrální informační služby bylo spolupracovat s civilními leteckými společnostmi, vyšetřovat nebezpečné létání, hlásit neznámých leteckých objektů. Zelný byl vycvičen jako záložní operátor.

<sup>134</sup> RAF základna v El-Adem sloužila jako nouzové a přestupné letiště pro lety mezi Tripolisem a Káhirou, dále jako cvičné letiště RAF a letiště, z něhož bylo možné organizovat pouštní a námořní záchranu.

<sup>135</sup> Ve Vídni se Adolf Pravoslav Zelný setkal se svým otcem naposled. Bylo mu 82 let.

<sup>136</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zelným ze dne 23. 5. 2006. Dále viz osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley

<sup>137</sup> Tamtéž.

<sup>138</sup> Tamtéž.

<sup>139</sup> *RAF PMA Cranwell.*

<sup>140</sup> Rozhovor autorky s Adolfem Pravoslavem Zelným ze dne 23. 5. 2006. Dál viz osobní písemné záznamy, kopie v archivu Ivany Polley

instruktorskými posty. Vytvořil mnoho map pouští severní Afriky a také několik astronomických map souhvězdí.

### 4.3 Odešli ilegálně z Československa v letech 1945-1948

#### 4.3.1 Reflexe německých, francouzských a britských dobových periodik na chronologicky vybrané úlety československých letců v rozmezí let 1948-1950

V srpnu 1945 byl konečně povolen československým letcům návrat z Velké Británie do vlasti. Někteří se během svého pobytu na britských ostrovech oženili a přivezlo si s sebou britské manželky, jiní se ženili až po návratu do vlasti. Po demobilizaci sloužilo v československém vojenském letectvu 444 veteránů Královského letectva, dalších 130 letců (pilotů, radiotelegrafistů, pozemních specialistů, administrativních pracovníků a palubních inženýrů) se stalo dobře placenými zaměstnanci *Československých aerolinií* (ČSA). Prakticky až do února 1948 se mohli věnovat své práci v relativní pohodě, pokud pomineme jejich střety s příslušníky Vojenského obranného zpravodajství (OBZ), respektive, komunistickými, osvětovými důstojníky. Poté nastalo období perzekucí a nebezpečí ztráty svobody. Proto ti, kteří ještě sloužili u letectva nebo ČSA a měli přístup k letadlům, hojně využívali této příležitosti k úletu za železnou oponu.<sup>141</sup>

*Dne 2. dubna 1948 emigrovali kapitán Jaroslav Slepica<sup>142</sup> (bývalý příslušník 310. československé stíhací perutě) a kapitán Josef Jílek (bývalý příslušník 313. československé stíhací perutě). Oba piloti působili jako učitelé létání ve Vojenské letecké akademii v Hradci Králové. Při běžném výcvikovém letu dvou strojů Spitfire LF Mk.IXE namísto plánovaného letu Pardubice – Malacky, přeletěli do německého Westerly Lüneburg. Letiště se nacházelo v britské okupační zóně. O akci referovaly německé noviny Lüneburger Landeszeitung.<sup>143</sup>*

*K prvnímu únosu civilního letadla z Československa došlo již 6. dubna 1948. Organizátorem únosu byl bývalý velitel 311. československé bombardovací perutě, podplukovník Vladimír Nedvěd.<sup>144</sup> Při setkání s jedním z jeho bývalých podřízených pilotů, Stanislavem Huňáčkem, toho času opětovně zaměstnancem ČSA, vyjádřil myšlenku možnosti úletu letadlem na Západ. K plánu se připojili další jejich přátelé, bývalí letci RAF, zaměstnaní u ČSA. Den úletu byl stanoven na 6. dubna 1948 v 16.00 hodin. Letadlo bylo majetkem ČSA, jednalo se o Dakotu DC-3 na pravidelné lince mezi Prahou (Ruzyně) Brno a Brno Bratislava.*

<sup>141</sup> *They Flew to Exile 1948*. In <http://fcfa.wordpress.com/2011/02/13/they-flew-to-freedom-1948/>, dle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>142</sup> Přílohová část disertační práce, s. 333.

<sup>143</sup> *Lüneburger Landeszeitung*, 2. dubna 1948, str. 6, autor DPA/Reuter.

<sup>144</sup> Přílohová část disertační práce, s. 249.

Osádka se skládala z pilotů Stanislava Huňáčka, Františka Malého (bývalého příslušníka 311. perutě), radiotelegrafisty a druhého pilota, komunisty Pavlíka. Na palubě letounu bylo 26 cestujících. Čtrnáct z nich, včetně Vladimíra Nedvěda, jeho manželky Loli a 15 měsíčního syna, bylo členy skupiny, která se chtěla dostat pryč z totalitního Československa. Mezi cestujícími byla i manželka tehdejšího náměstka předsedy vlády Viliama Širokého, která cestovala do Bratislavy na svatbu. Vezla s sebou svatební kytici, kterou poté, co zjistila, že na svatbu nedoletí, na žádost Nedvěda darovala jeho manželce Loli, která měla právě narozeniny.<sup>145</sup> *Únosci se rozhodli přistát na americké vojenské letiště, aby nedošlo k možným komplikacím po přistání na civilní letiště. Nakonec v 17.30 hodin přistáli na letiště Neubiberg u Mnichova.* Tři členové osádky a sedmnáct cestujících požádali o politický azyl. Devět cestujících a Pavlík se vrátili zpět do Československa. Únos popsal německý deník *Telegraf*.<sup>146</sup>

*Již 18. května 1948 zrealizovali bývalí příslušníci RAF další ilegální akci. Toho dne štábní kapitáni Jaroslav Šodek,<sup>147</sup> Jiří Mikulecký,<sup>148</sup> kapitán Vladimír Kopeček,<sup>149</sup> nadporučík Vladimír Soukup a Josef Ruprecht<sup>150</sup> uletěli s civilním dopravním letadlem Siebel Si 204D z Českých Budějovic až do britského Manstonu, v hrabství Kent.<sup>151</sup> Nebezpečný podnik plánovali plně dva měsíce. Letci měli anglické manželky, které díky přísnému utajení o ničem dopředu nevěděly. Na letecké základně v Českých Budějovicích si „vypůjčili“ letadlo, s nímž nejprve letěli do americké zóny v Německu, kde přistáli na americkém vojenském letišti u Mnichova. Tam se snažili americkým úřadům vysvětlit svoji situaci. Nečekaně však byli zadrženi s tím, že se mají vrátit zpět do Československa. Jejich letadlo bylo doplněno palivem, pak jim ale bylo řečeno, že podle vlastní volby mohou letět na východ nebo na západ. Po vzletu pokračovali západním kursem do Anglie, kde přistáli na základně Manston<sup>152</sup> 18. května 1948.<sup>153</sup> O úletu stručně informovaly deníky *Daily Mirror*<sup>154</sup> a *Daily Express*.<sup>155</sup>*

---

<sup>145</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945, 5. část (1944)*. Svět křidel, Cheb 2003, s. 511-512.

<sup>146</sup> *Telegraf*, 10. dubna 1948, str. 1, autor DENA.

<sup>147</sup> *Přílohová část disertační práce*, s. 367.

<sup>148</sup> Tamtéž, s. 229.

<sup>149</sup> Tamtéž, s. 155.

<sup>150</sup> Tamtéž, s. 307.

<sup>151</sup> Společně s nimi ještě tři mechanici: rotmistři Stanislav Nosek, Rudolf Fifka a desátník v záloze Václav Kühnel. Soukromý archiv Jiřího Rajlichy.

<sup>152</sup> Na základně Manston, působila od února 1945 právě 312. peruč.

<sup>153</sup> *They Flew to Exile 1948*. In: <http://fcfa.wordpress.com/2011/02/13/they-flew-to-freedom-1948/>, dle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>154</sup> *Escape to England. Daily Mirror*, čtvrtek 20. května 1948, str. 1 a 2.

<sup>155</sup> *Escaping Czechs land in Britain. Daily Express*, čtvrtek 20. května 1948, str. 1.

Necelý měsíc poté, 14. června, krátce po půlnoci uletělo civilní letadlo Douglas C-47B Skytrain (Dakota DC 3) z letiště Praha – Kbely opětovně do Manstonu, kde přistálo následujícího ve 3.30 hod. Piloty letounu byli: štábní kapitán Josef Bernát,<sup>156</sup> bývalý příslušník 311. perutě, podplukovník Hugo Hrbáček,<sup>157</sup> bývalý příslušník 310. perutě a nadporučík Karel Šťastný,<sup>158</sup> bývalý pilot 311. perutě. Všichni sloužili jako důstojníci v československém vojenském letectvu. Dále byli na palubě kapitán Zdeněk Sichrovský, bývalý příslušník 311. perutě, praporčík Vlastimil Prášek, bývalý příslušník 311. perutě a kapitán Karel Kanda.<sup>159</sup> Spolu s nimi cestoval i divizní generál Alois Liška a další cestující, mezi nimi dvě ženy a dvě děti, celkem tedy 21 osob. Letadlo si únosci „zapůjčili“ od dopravního leteckého pluku z letecké základny Praha – Kbely.

Pozdě večer, v neděli 13. června 1948, dorazila k letišti v Kbelích skupina občanů v devíti samostatných taxících. U plotu letiště se setkali s dvěma muži z ostrahy letiště. Přes otvory v plotě se dostali na letištní plochu. Letadlo, s nímž chtěli odletět, mělo plné nádrže a bylo na stojánce mimo hangár. Když skupina dorazila na místo, zjistila, že před jejich letadlem stojí další Dakota. Bylo příliš pozdě pro zrušení úletu a přesouvat Dakotu stojící před jejich letounem DC3 by bylo příliš nebezpečné. Proto se rozhodli k úletu použít první Dakotu. Před Horními Počernicemi Bernát změnil kurs letu na západ směrem k Chebu a potom směrem k americké okupační zóně v Německu. Jakmile vletli do americké zóny, Bernát pokračoval v letu na západ a přes Francii směřoval letoun do Anglie. Nad kanálem La Manche jim ale začalo docházet palivo. Letadlo přistálo v 03:30 hod. na letišti Manston se zcela prázdnými nádržemi. Všichni pasažéři byli v Československu v nepřítomnosti odsouzeni z velezrady. Letadlo bylo po třech měsících jednání vráceno zpět do Československa.<sup>160</sup> O úletu stručně napsal novinář *Daily Mirror*.<sup>161</sup>

V noci 26. června 1948 uskutečnili bývalí příslušníci 311. perutě, major Josef Muroň (telegrafista),<sup>162</sup> štábní kapitán Arnošt Zábrž (pilot), a štábní kapitán Slavomil Janáček, bývalý příslušník 68. perutě (elitní válečný navigátor), se svými britskými manželkami a Janáčkovým dítětem úlet v letadle Aero C3 (Siebel Si 204D). Muroň využil svou funkci velitele stanice vojenské letecké základny v Chrudimi a zařídil, aby Zábrž a Janáček měli tuto noc noční hlídku. Muroň pak dopravil tři ženy a dítě na nedaleké opuštěné válečné letiště, kde čekali na

---

<sup>156</sup> *Přílohová část disertační práce*, s. 15.

<sup>157</sup> Tamtéž, s. 107.

<sup>158</sup> Tamtéž, s. 373.

<sup>159</sup> Tamtéž, s. 129.

<sup>160</sup> *They Flew to Exile 1948*. In: <http://fcafa.wordpress.com/2011/02/13/they-flew-to-freedom-1948/>, dle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>161</sup> Czech fleeing here for sanctuary, miss death by minutes. *Daily Mirror*, čtvrtek 17. června 1948, str. 1.

<sup>162</sup> *Přílohová část disertační práce*, s. 237.

přilet Zábřže. Pak všech pět rychle nastoupilo do letadla a pilot zamířil na západ do americké zóny v Německu. V americké zóně převedl letoun do kursu směrem do Anglie na letiště Manston. Nad mořem jim ale začalo docházet palivo a ke všemu panovala hustá mlha. Osádka musela změnit kurs na Francii. Přeletěli francouzské pobřeží, a protože jim u St. Valéry-sur-Somme došly pohonné hmoty, museli proto kolem šesté hodiny ráno nouzově přistát. První kontakt s osádkou měl pan Poisson v Cayeux, který uviděl proti sobě přicházet muže v civilním oděvu a hovořícího cizím přízvukem. Šlo o kapitána českého letadla, který špatnou francouzštinou domorodci vysvětlil, že uletěli z Československa a chtěli přistát v Londýně, ale kvůli nedostatku paliva museli přistát na francouzské pláži. Všichni pasažéři pak byli předvoláni k výslechu na policii a francouzskou zpravodajskou službu. Důvody opuštění ČSR uváděli jako politické. Po výslechu dostali důstojníci s jejich rodinami povolení opustit Francii a odpluli z přístavu Dieppe<sup>163</sup> do Anglie. O úletu podrobně informoval deník *Le Figaro*.<sup>164</sup>

Další úlet do Německa proběhl 12. dubna 1949. Toho dne odpoledne přistál na jetelovém poli u Niederhamu sportovní letoun M – 1C Sokol, z něhož kromě pilota aeroklubu Karla Rady vystoupil i major československého letectva, slavné letecké eso František Peřina<sup>165</sup> a jeho manželka. Letadlo, které startovalo z Kelče u Hranic na Moravě, pronásledovaly československé stíhací letouny a snažily se jej přinutit ke změně kurzu. Díky oblačnosti se však stroji podařilo uniknout a přistát bez poškození. Osádka pak byla předána americké vojenské správě ve Vilshofenu. O úletu podal zprávu pasovský deník *Passauer Neue Presse*.<sup>166</sup>

K největšímu a nejspektakulárnějšímu úletu z komunistického Československa patřil bezesporu únos hned tří Dakot DC 3 ČSA, k němuž došlo 24. března 1950. Byl to první hromadný úlet spojený s únosem cestujících z Československa, provedený osádkami letounů.

Osádku první Dakoty C-47A, která měla letět z Brna do Prahy, tvořili kapitán Josef Klesnil (bývalý příslušník 311. perutě), druhý pilot Vít Angetter (bývalý příslušník 312. perutě), radiotelegrafista Kamil Mráz, palubní technik Jan Tuček a stewardka Lída Škorpíková. Na palubě pak bylo 26 cestujících. Druhou Dakotu z Ostravy do Prahy pilotovali kapitán Ladislav Světlík<sup>167</sup> (bývalý příslušník 312. perutě), druhý pilot Mečislav Kozák (bývalý příslušník 311. perutě), palubní mechanik Gejza Holoda (bývalý příslušník 311. perutě) a navigátor Čestmír Brož. Letadlo přepravovalo 18 pasažérů, mezi nimi i Viktora

<sup>163</sup> Francouzský přístav na severu Francie v departamentu Seine-Maritime.

<sup>164</sup> Un avion tchèque atterrit a Cayeux. *Le Figaro*, roč. 122, č. 1181, úterý 29. června 1948, str. 1.

<sup>165</sup> Přílohová část disertační práce, s. 269.

<sup>166</sup> Im Flugzeug aus Prag geflüchtet. *Passauer Neue Presse*, německé vydání, č. 43, středa 20. dubna 1949, str. 2.

<sup>167</sup> Přílohová část disertační práce, s. 345.

Popelku<sup>168</sup> (bývalého příslušníka 310. a 312. perutě) s manželkou Alenou. Dále manželku Oldřicha Doležala Květu s půlročním synem Tomášem.<sup>169</sup> Osádku třetí Dakoty z Bratislavy do Prahy tvořili kapitán Oldřich Doležal<sup>170</sup> (bývalý příslušník 311. perutě), druhý pilot Bořivoj Šmíd<sup>171</sup> (bývalý příslušník 310. perutě), radiotelegrafista Stanislav Šácha (bývalý příslušník 311. perutě), palubní mechanik Ján Královanský a stewardka Eva Vysloužilová. Na palubě se nacházelo 26 cestujících. Celkem ve všech třech letadlech cestovalo 85 osob, z nichž bylo 15 členů osádek.<sup>172</sup>

Ačkoliv bezpečnostní orgány přísně dbaly na to, aby na palubě jednoho letadla neletěli zároveň rodinní příslušníci, nepočítalo se, že by mohly uletět hned tři letadla najednou. Vhodnou rezervaci letenek zajistila stewardka Lída Škorpíková, která letěla v Dakotě z Brna, a administrativní pracovník poboček ČSA v Brně a Bratislavě Miloslav Hanzlíček, který letěl z Ostravy.<sup>173</sup> Letadla byla v místě odletů den předem. Toho dne se v odpoledních hodinách sešli v kavárně na Ruzyňském letišti v Praze Vít Angetter, Ladislav Světlík a Oldřich Doležal, aby projednali poslední detaily plánu riskantní operace. Teprve zde se Angetter dozvěděl, že Doležal je také jedním z účastníků akce. Po tomto setkání piloti provedli pravidelné dopravní lety do Brna, Ostravy a Bratislavy, kde zůstali přes noc.<sup>174</sup>

Z bezpečnostních důvodů byli s plánem úletu seznámeni jen důvěryhodní, známí spolupracovníci. Dokonce ani někteří bývalí příslušníci RAF v osádkách letounů nebyli do akce zasvěceni. Datum únosu bylo stanoveno na pátek 24. března 1950. První Dakota odstartovala z Bratislavy v 6.29 hodin, pak odstartovala „ostravská“ Dakota v 6.35 hodin a nakonec „brněnská“ v 6.37 hodin.<sup>175</sup> Nejtěžší potíže měli v Dakotě z Ostravy, kde Světlík s Popelkou museli zneškodnit radiotelegrafistu Brože, mechanika Holodu a druhého pilota Kozáka, které svázali a zavřeli do zavazadlového prostoru.<sup>176</sup> Kozák měl těhotnou manželku a tři malé děti, Holoda měl rovněž rodinné závazky, a tak se očekávalo, že se oba budou chtít vrátit do Československa a bude je vyslýchat StB. Proto byli ze svých míst odstraněni násilím pod hrozbou střelné zbraně.<sup>177</sup>

---

<sup>168</sup> Tamtéž, s. 285.

<sup>169</sup> RAJLICH, Jiří: In memoriam Ladislav Světlík 1917-2008. *Letectví + kosmonautika*, červen 2009, s. 72.

<sup>170</sup> *Přílohová část disertační práce*, s. 47

<sup>171</sup> Tamtéž, s. 359

<sup>172</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945, 3. část (1942)*. Svět křídel, Cheb 2001, s. 653.

<sup>173</sup> RAJLICH, Jiří: In memoriam Ladislav Světlík 1917-2008, 72.

<sup>174</sup> *They Flew to Exile 1950*. In: <http://fcfa.wordpress.com/2011/03/12/they-flew-to-exile-1950/>, podle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>175</sup> Tamtéž.

<sup>176</sup> RAJLICH, Jiří: In memoriam Ladislav Světlík 1917-2008, 72.

<sup>177</sup> *They Flew to Exile 1950*. In: <http://fcfa.wordpress.com/2011/03/12/they-flew-to-exile-1950/>, podle stavu ze dne 10. 3. 2012.

U bratislavské Dakoty byl únos relativně nejsnadnější, protože do únosu byla zapojena celá osádka. Tato výhoda však byla vyvážena pozdním vzletem (až v 7.00 hod.). K tomu se přidala další komplikace, způsobená tím, že si cestující přinesli neobvyklé množství zavazadel, které by při normálním množství paliva 1800 l způsobily překročení maximální vzletové váhy letadla. Doležal proto objednal pouze 1200 l paliva, což sice stačilo pro let do Prahy, ale do vzdálenějšího Erdingu stačit nemuselo. Úředníci letištní bezpečnostní policie pak také provedli neobvyklou kontrolu pasů všech cestujících při nastupování do letadla, neboť na seznamu cestujících byla Anna Vrzáňová, matka Áji Vrzáňové, mistryně světa v krasobruslení, která krátce předtím rovněž emigrovala, a Anna Dohalská, vdova po významném odbojáři Zdeňku Bořkovi-Dohalském, popraveném nacisty. Dalším problémem byla přítomnost Karla Nejepinského na palubě, ozbrojeného agenta StB. Doležal se nacházel ve velkém psychickém vypětí z možnosti selhání únosu tohoto letadla, neboť jeho manželka a syn byli již ve vzduchu v letadle letícím z Ostravy.<sup>178</sup>

Po úspěšném vzletu letěla bratislavská Dakota podle letového plánu do Brna. Po přiblížení k Břeclavi Doležal volal kontrolní věž Brno a hlásil poruchu podvozku, která nedovolovala plánované přistání v Brně. Poté změnil kurs na západ k Linci, což znamenalo hodinu letu v sovětské zóně v Rakousku. To bylo velmi riskantní, protože z tamních letišť mohla vzlétnout ruská bojová letadla, která by zabránila v pokračování letu a úletu do americké zóny. Dakota z Bratislavy nicméně bezpečně dolétla nad Linec, odkud ji dále doprovázely americké stíhací letouny. V Erdingu dosedly všechny tři Dakoty v pořádku. Nejprve přistála brněnská Dakota v 8.18 hod., pak ostravská v 8.50 hod. a nakonec bratislavský DC3 v 9.30 hod.

Výsledek celé akce byl pro komunistický režim tristní: z celkem 85 osob jich v Německu zůstalo 27, do Československa se jich vrátilo 58. Mezi nimi i generální ředitel ČSA Leopold Thurner, poslanec za Československou stranu socialistickou Antonín Fiala nebo již zmíněný agent StB Nejepinský.<sup>179</sup>

Akce takového rozsahu samozřejmě vyvolala v oficiálních československých médiích hysterické reakce. *Rudé právo* únos vyličilo s obvyklým afektem, když psalo, že: „*skupinka zrádců z řad bývalých příslušníků britského válečného letectva se domluvila s hrstkou stejných zrádců, bohatě ověncených prsteny a šperky a nabitými tobolkami, na útěku do „země svobody“, která pro ně začíná za šumavskými horami... Zde, v nové zemi pruhů a hvězd, kde modré a fialové pruhy po úderech pendreků vyskakují na zádech hladových*

---

<sup>178</sup> Tamtéž. Dále telefonický rozhovor autorky s Tomem Doležalem ze dne 22. 7. 2010.

<sup>179</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 3. část (1942)*, s. 655. Dále srov. ABS, f. Různé bezpečnostní spisy po roce 1945(dále jen f. 304) sign. 304-324-3, l. 109-122; zde výpověď Nejepinského o průběhu únosu.

demonstrantů, zde v „zemi svobody“, kde se esesáctí a gestapáctí hrdlořezové svobodně procházejí na jarním sluníčku, kde policajti svobodně bijí klacky antifašisty a nezaměstnané, kteří rovněž opravdu svobodně smějí mít hlad a spát pod mosty, sem do této země zavlékla pod hrozbou revolverů skupinka dobrodruhů své kamarády a desítky cestujících tří dopravních letadel. Zrádci byli dobře smluveni. Na americkém vojenském letišti v Erdingu u Mnichova čekala na zrádce osobní auta a na ostatní výsledky a výhrůžky...“<sup>180</sup>

Oficiální prohlášení ČTK ze dne 29. března 1950 už bylo o poznání střizlivější: „Ministerstvo vnitra oznamuje, že na vnitrostátních linkách došlo k organizovanému zločinnému přepadení pilotů a k hromadnému únosu cestujících. V pátek 24. t.m. startovala ráno na pravidelných linkách přibližně ve stejnou dobu tři letadla, a to z Bratislavy, Ostravy a Brna do Prahy. Tato tři letadla změnila v průběhu cesty stanovený kurs a místo do Prahy letěla směrem do západního Německa. Všechna letadla přistála přibližně ve stejnou dobu na letišti Erding u Mnichova.

Podle výpovědí očitých svědků z řad posádek i cestujících těchto letadel, kteří se mezitím vrátili do Československé republiky, byly v tomto případě zjištěny tyto skutečnosti: Letadlo startující z Ostravy: dva členové posádky, a sice kpt. Světlík, bývalý příslušník britského válečného letectva a zaměstnanec aerolinií Viktor Popelka, taktéž příslušník válečného letectva, který letěl jako cestující, donutili pistolemi hlavního pilota, aby změnil kurs letadla, a když odmítl to učinit, svázali ho a nařídili stroj umělým řízením na směr do západního Německa. Totéž učinili v kabině pro vysílání s mechanikem a radiotelegrafistou osádky.

Letadlo startující z Brna: změnilo předepsaný kurs z toho důvodu, že druhý pilot Vít Angetter a radiotelegrafista Karel Mráz, taktéž bývalí členové britského válečného letectva, donutili řídicího pilota ke změně kursu, a když tento odmítl, přinutili ho pistolí, aby jim předal řízení. On i ostatní členové posádky byly pak Angetterem svázáni. Letadlo startující z Bratislavy: změnilo předepsaný kurs letu, protože osádka se smluvila, že přivede letadlo do západního Německa.

Tento zákeřný čin je dalším v řetězu důkazů, že na území Československa provozují své zrádné dílo sabotážní a špionážní skupinky, spojené těsně se zahraničními nepřáteli republiky a nešťítící se v nenávisti žádných prostředků. Řada těchto skupin byla v poslední době odhalena a zneškodněna. Útok záškodnické skupiny letců bude burcovati na nejvyšší míru

---

<sup>180</sup> HRADECKÝ, A: Metody gangsterů. *Rudé právo*, 30. března 1950, str. 5.



ostrážitost našeho lidu, který ráznou rukou se dovede vypořádat se zločineckými teroristickými živly... ”<sup>181</sup>

Rovněž i západní tisk se únosu rozsáhle věnoval. V Západním Německu o akci referovaly například *Telegraf Am Abend*,<sup>182</sup> *Telegraf Am Sonntag*,<sup>183</sup> *Süddeutsche Zeitung*<sup>184</sup> nebo *Münchener Illustrierte*.<sup>185</sup> Ve Spojených státech se pak únos objevil na stránkách *New York Times* a *Star and Stripes*.<sup>186</sup>

Československo žádalo o vydání únosců k trestnímu stíhání. Protestní nótu adresovalo ministerstvo zahraničních věcí americkému velvyslanectví 30. března 1950.<sup>187</sup> Dne 6. dubna téhož roku Spojené státy americké tento požadavek odmítly. Komunistický režim reagoval tak, že 27 členů osádek a cestujících, kteří se nevrátili, byli v nepřítomnosti v červenci 1950 u Obvodního soudu v Praze 2 odsouzeni. Členové osádek za protistátní činnost a ohrožení života cestujících k trestu smrti a cestující k trestu odnětí svobody do 25 let.<sup>188</sup> Všech 57 cestujících, kteří se vrátili autobusem do Československa, vyslýchala StB.<sup>189</sup>

Bývalí příslušníci RAF, kteří doposud sloužili u ČSA, byli propuštěni a pronásledováni. Do konce roku 1950 tak u aerolinií zůstala jen hrstka politicky vhodných příslušníků RAF a ti byli zaměstnáni jen v neletových, druhořadých službách. Byl vytvořen vzdělávací program pro nové „politicky vhodné” osádky, aby byl rychle nahrazen personál tvořený bývalými příslušníky Královského letectva.<sup>190</sup>

Podle tohoto úletu byl v roce 1952 natočen propagandistický film *Únos* (režie Ján Kadár a scénář Elmar Klos), který letce vylíčil jako zločince a navrátilší se cestující jako hrdiny. Šlo o průhledný, agitační snímek, který byl i na svou dobu neúnosný a byl promítán jen krátce.<sup>191</sup> Objektivně byla tato akce zpracována v roce 2001, kdy byl v České televizi uveden dokument, v němž se objevily i záběry z uvedeného filmu.

<sup>181</sup> Zločinecká akce zrádných letců. *Rudé právo*, 29. března 1950, s. 1-3.

<sup>182</sup> Die Piloten wollten nicht – Geheimnis um die Landung dreier CSR-Flugzeuge in Erding. *Telegraf Am Abend*, 25. března 1950, s. 1, autor UP. Flucht durch die Wolken – Tschechoslowakische Piloten berichten – Komplott im Flughafen-Restaurant). *Telegraf Am Abend*, 28. března 1950, s. 2, autor UP.

<sup>183</sup> 32 wollen nicht zurück. *Telegraf Am Sonntag*, 26. března 1950, s. 2, autor dpa.

<sup>184</sup> Dramatischer Flug nach München. *Süddeutsche Zeitung*, 27. března 1950, s. 2, autor UP.

<sup>185</sup> Flug in die Freiheit. *Münchener Illustrierte*, 8. dubna 1950, s. 2-3, autor Erich Kunke.

<sup>186</sup> *New York Times* (26. a 28. března 1950) a *Stars and Stripes* (1. dubna 1950). Dále srv. RAJLICH, Jiří: In memoriam Ladislav Světlík 1917-2008, 72., pozn. č. 37.

<sup>187</sup> Protestní nóty ministerstva zahraničních věcí americkému velvyslanectví v Praze. Žádost o vydání zločinných únosců k trestnímu stíhání. *Rudé právo*, 31. března 1950, s. 1.

<sup>188</sup> *They Flew to Exile 1950*, In: <http://fcafa.wordpress.com/2011/03/12/they-flew-to-exile-1950/>, dle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>189</sup> ABS, f. 304, sign. 304-324-3, l. 109-122; zde výpověď Nejepinského o průběhu únosu.

<sup>190</sup> *They Flew to Exile 1950*, In: <http://fcafa.wordpress.com/2011/03/12/they-flew-to-exile-1950/>, dle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>191</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 3. část (1942)*, s. 657.

#### 4.3.2 Vybrané úlety v letech 1948-1950

Dne 21. března 1948 první velitel 312. perutě, Ján Ambruš, společně se svým přítelem, náčelníkem hasičského sboru v Praze, přeletěli s lehkým letadlem z letiště Vajnory u Bratislavy na letiště Schwechat ve Vídni v Rakousku.<sup>192</sup> Další přelet proběhl o měsíc později. Uskutečnil jej Alois Šedivý,<sup>193</sup> který byl zaměstnán jako pilot u československého Ministerstva dopravy. Onoho 22. dubna letěl na pravidelné lince do Ženevy v civilní Dakotě DC 3 a již se nevrátil.<sup>194</sup>

Již 5. května 1948 major Václav Šlouf<sup>195</sup> (bývalý příslušník 312. perutě) emigroval na pravidelné lince ČSA Praha-Paříž-Praha. U aerolinií působil od února 1946. Protože měl britskou manželku, začala se o něj po únoru 1948 zajímat Státní bezpečnost. Před plánovanou akcí jeho manželka společně se dvěma dcerami odletěla do Anglie na dovolenou. Tato cesta ale neunikla tajné policii, která po obdržení této informace Šloufa v noci v jeho bytě navštívila a požadovala vysvětlení. Tato návštěva StB uspíšila Šloufovy plány tak, že hned ráno si sbalil nejn nutnější věci, odešel na letiště Ruzyně a odpilotoval svůj pravidelný let na lince Praha – Paříž. Po přistání v Paříži vystoupil z letadla a šel k telefonu a kanceláři ČSA v Praze oznámil, aby do Paříže poslali pro jeho letadlo dalšího pilota, neboť se do Prahy již nevrátí.<sup>196</sup>

Na konci července 1948 provedl podplukovník Karel Trojáček<sup>197</sup> přelet s letounem leteckého pluku 41. Arado Ar 96B z Milovic-Boží Dar do Německa.<sup>198</sup> Dne 4. října 1948 bylo při letu na pravidelné vnitrostátní lince Košice – Bratislava – Brno – Praha uneseno civilní letadlo ČSA Dakota DC3. Letadlo řídili první pilot Jaroslav Hájek, bývalý příslušník 311. perutě (bylo o něm známo, že byl členem KSČ) a druhý pilot Ján Bělopotocký, bývalý příslušník slovenského vojenského letectva. Do osádky dále náležel radiotelegrafista Milan Jakubec,<sup>199</sup> bývalý příslušník 311. perutě, který nastoupil v Brně. V Bratislavě vzlétli 28. července v 9.40 hodin s devíti cestujícími na palubě, včetně Ing. Milana Juráše a Karla Klauze. Po přistání v Brně do letounu nastoupili další cestující do Prahy, mezi nimi dvojice s šestiměsíčním dítětem, což byl zmíněný Milan Jakubec s manželkou a dcerou. Krátce po vzletu vstoupil Juráš do kabiny a namířenou pistolí přinutil Hájka opustit pilotní sedadlo.

---

<sup>192</sup> Tamtéž.

<sup>193</sup> Přílohová část disertační práce, s. 351.

<sup>194</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 5. část (1944)*, s. 124.

<sup>195</sup> Přílohová část disertační práce, s. 357.

<sup>196</sup> *They Flew to Exile 1948*. In: <http://fcafa.wordpress.com/2011/02/13/they-flew-to-freedom-1948/>, podle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>197</sup> Přílohová část disertační práce, s. 391.

<sup>198</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945, 1. část (1940)*. Svět křidel, Cheb 1999, s. 401.

<sup>199</sup> Přílohová část disertační práce, s. 115.

Řízení převzal Bělopotocký. Letadlo přistálo na letišti americké armády Rhein u Mnichova ve 12.22 hodin. Dvanáct cestujících požádalo o politický azyl v Německu a tři požádali o návrat do Československa. Pilot Jaroslav Hájek se vrátil do Československa, byl však z ČSA propuštěn a odsouzen na 10 let odnětí svobody.<sup>200</sup>

Dne 21. ledna 1949 uprchli v letounu letecké vojenské akademie Siebel Si 204D podplukovník Jaroslav Muzika,<sup>201</sup> kapitán Jaroslav Nýč,<sup>202</sup> štábní kapitáni Oldřich Filip<sup>203</sup> a Miroslav Laštovka,<sup>204</sup> spolu s nimi jejich manželky a čtyři děti. Odstartovali z Vysokova u Náchoda a přistáli v anglickém Manstonu.<sup>205</sup>

Na konci září 1950 provedli tři bývalí příslušníci 310. perutě a účastníci legendární bitvy o Británii, úlet do Anglie. Jednalo se o piloty Josefa Řechku,<sup>206</sup> Edvarda Prchala a Jana Kauckého. Akci plánovali celý rok, ale museli čekat na vhodné podmínky. Vše záviselo na Janu Kauckém, hlavním zkušebním pilotovi Československých aerolinií na Ruzyňském letišti. V den 12. výročí mnichovské dohody, zavolal Řechka na ČSA, že je nemocný, zatímco Prchal byl oficiálně mimo službu. Rychle vzali rodiny a malá zavazadla a jeli na zvolenou, vhodnou přistávací dráhu. Tam byla na zkušební let připravena nákladní Dakota DC3 (C47).

Před vzletem Kaucký do nádrží tajně naplnil 2.300 l paliva. Využil toho, že na Ruzyňském letišti byla v té době na návštěvě sovětská delegace, která byla středem pozornosti, a poslal svou posádku podívat se na její průvod. Po jejich odchodu z letadla spustil motory a požádal o vzlet. Ve vzduchu provedl obvyklý let po okruhu a potom letěl po plánované trase. Každých pár minut podával falešné hlášení o své poloze. Nedaleko Ruzyně, v Kralupech nad Vltavou, letadlo vyhlíželi Řechka a Prchal s manželkami a se dvěma dětmi, dále Kauckého manželka se synem a Řechkův bratr. Když se letadlo přiblížilo k rozjezdové dráze, zamávalo křídly, že Kaucký letí sám. Poté, co i Kauckému dali ze země znamení, že může bezpečně přistát, provedl přistání, nabral skupinu a strmě vzlétl.

V dalším letu se jim snažily zabránit dva bezpečnostní letouny z letiště v Karlových Varech, ale nestačily ani vzlétnout. Přes Německo a Belgie pokračovali do Anglie, kde přistáli na letišti v Harwichi. Tam byli drženi čtyři dny. Šlo o první úlet tohoto druhu, kdy

---

<sup>200</sup> *They Flew to Exile 1948*. In: <http://fcafa.wordpress.com/2011/02/13/they-flew-to-freedom-1948/>, podle stavu ze dne 10. 3. 2012.

<sup>201</sup> *Přílohová část disertační práce*, s. 239.

<sup>202</sup> *Tamtéž*, s. 251.

<sup>203</sup> *Tamtéž*, s. 73

<sup>204</sup> *Tamtéž*, s. 195

<sup>205</sup> Soukromý archiv Jiřího Rajlichy.

<sup>206</sup> *Přílohová část disertační práce*, s. 313.

letadlo neoprávněně přistálo mimo letištní plochu v Československu, na palubu nastoupili cestující a s těmi pak přeletělo do zahraničí.<sup>207</sup>

Z výše uvedeného je zřejmé, že o úletech informovala celá řada předních západních periodik a pochopitelně i domácí deníky. Rozsah a zpracování informací odpovídalo významu jednotlivých úletů. Zatímco o menších únosech do Anglie informovaly tamní noviny s britskou strohostí a zprávy měly formát sloupků, tak trojitému únosu do německého Erdingu se německá periodika věnovala podstatně rozsáhleji a podrobněji. Důkladnou reportáž o „francouzském“ úletu podal rovněž Le Figaro. Informace byly tamním čtenářům předkládány s novinářskou profesionalitou. Neutrálně a se snahou o co nejmenší ideologické zabarvení (jak nejlépe dokládá článek „*Dramatischer Flug nach München*“ ze *Süddeutsche Zeitung*). V kontrastu s tím působily články v československých periodicích jako fanatické výlevy nenávisti (jak lze vidět na citovaném textu z *Rudého práva*). Objektivita komunistického tisku byla ve srovnání se západním tiskem o to menší, čím větší bylo jejich ideologické zabarvení popisovaných událostí. Vrcholem by zcela jistě zmíněný pokleslý film *Únos*, nepřijatelný dokonce ani na tehdejší poměry.

#### 4.3.2.1 Exkurz: Oldřich Doležal<sup>208</sup>

Oldřich Doležal, pilot Královského letectva, byl jedním z nejvýznamnějších členů 311. československé bombardovací perute v RAF. Se svou posádkou potopil ozbrojenou obchodní loď *Alsterufer*, ale předtím proslul jako jeden z iniciátorů únosu tří letadel z Brna, Ostravy a Bratislavy, která namísto v Praze přistála na letišti Erding u Mnichova. Narodil se jako čtvrtý z pěti dětí 1. března 1912 v Moravské Ostravě. Již jako malý chlapec se velmi zajímal o bezdrátové spojení a četl mnoho knih s touto tematikou. S rozvojem průmyslu na Ostravsku se ovzduší zhoršilo do takové míry, že byla rodina nucena odstěhovat se k prarodičům z matčiny strany do obce Vítová u Fryštáku na úpatí Vsetínských vrchů, asi 12 km severně od města Zlín.<sup>209</sup> Otec chtěl, aby se Oldřich vyučil krejčím a pomáhal mu s živností, avšak na přímlovu matky se Oldřichova vášeň pro bezdrátové spojení stala realitou. Oldřich zůstal u své starší sestry v Ostravě a v 15 letech nastoupil jako učeň do firmy Reicher, která se zabývala výrobou rádií. V této firmě zůstal celkem čtyři roky, během kterých stačil ještě dva roky navštěvovat Technickou školu, obor elektronika. Nízká mzda a mizivá šance na další

<sup>207</sup> *They Flew to Exile 1950*. In: <http://fcafa.wordpress.com/2011/03/12/they-flew-to-exile-1950/>, podle stavu ze dne 10. 3. 2012. Též RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 3. část (1942)*, s. 656, pozn. pod čarou.

<sup>208</sup> VÚA-VHA Praha, fond Leteckých karet, karta Oldřicha Doležala, nar. 1. 3. 1912.

<sup>209</sup> Srov. <http://fcafa.wordpress.com/2012/03/01/oldrich-dolezal/>.

postup ho vedly k dalšímu kroku: odjel k rodičům a nastoupil 25. března 1931 do firmy Baťa<sup>210</sup> ve Zlíně jako mechanik, kde zůstal do 26. září 1934, než nastoupil základní vojenskou službu. Přidělen byl k 4. telegrafnímu praporu v Prešově,<sup>211</sup> kde absolvoval kurz radiotelegrafisty. V lednu 1935 byl převelen na radiostanici Zemské vojenského velitelství (ZVV) v Košicích, v březnu téhož roku na radiostanici do Prešova a v září potom na radiostanici 2. horské brigády u Spišské Nové Vsi, kde dokončil v září 1936 vojenskou službu s hodností svobodníka.<sup>212</sup>

Dne 23. září 1935 nastoupil Oldřich Doležal, nyní již jako radiotelegrafista na letišti v Otrokovicích, u firmy Baťa. V svém oboru si dále rozšiřoval kvalifikaci, např. složením zkoušek před zkušebními komisemi Ministerstva veřejných prací. Takto získal diplom lodního a leteckého radiotelegrafisty<sup>213</sup> a sportovního pilota.<sup>214</sup> V období od března do června 1938 absolvoval navigační kurz a částečně i kurz letecké meteorologie (bohužel diplom z meteorologie už pro rostoucí politické napětí s Německem nezískal). V období mobilizace byl zařazen jako kurýrní pilot u 2. leteckého pluku v Olomouci.<sup>215</sup>

Dne 11. března 1939 letěl Oldřich Doležal s pilotem Janem Šerhantem a Janem Tušou (ředitelem britské pobočky v East Tilbury) do Polska a odtud pak 15. března 1939 do Bělehradu, kde se dozvěděli o okupaci Československa. Zpět se již s Janem Šerhantem nevrátili. Letěli nejprve do Kanady, kde se přihlásili do československého zahraničního odboje, a pak následoval let do Anglie. Doležal nastoupil dne 24. září 1940<sup>216</sup> u Náhradního tělesa československé armády v Cholmondeley Park a dne 7. března t. r. byl povýšen do hodnosti desátníka. Neuběhly ani dva dny od povýšení (21. března 1941) a Oldřich Doležal žádal o přesun do jedné z československých Volunteer Reserve Eskader v RAF. Jeho žádosti bylo vyhověno a den poté byl čerstvý desátník přijat v nejnižší hodnosti *Aircraftsman No. 2 Class*<sup>217</sup> (vojín) do RAF VR. Nejprve byl 12. května 1941 zařazen jako zkušený radiotelegrafista k 312. čs. stíhací peruti, kde nebyl zcela spokojen, neboť měl ambice létat. Jeho sen se ale po krátké době začal uskutečňovat a 24. července 1941 nastoupil k pilotnímu

---

<sup>210</sup> Obuvnická firma Baťa založená v září 1894, v tehdejší době byl Baťa největší zaměstnavatel v regionu s pobočkami po celém světě. Srov. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Ba%C5%A5a>.

<sup>211</sup> VÚA-VHA Praha, fond Leteckých karet, karta Oldřicha Doležala, nar. 1.3.1912.

<sup>212</sup> Srov. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 4, Svět křídel*, Cheb 2002, s. 648-649.

<sup>213</sup> VÚA-VHA Praha, sb. 24, 24-5-22/100v.

<sup>214</sup> V období, kdy Oldřich obdržel diplom pilota sportovního letadla, probíhala v Československu akce "1000 pilotů republiky", podporovaná československými orgány. Cílem bylo vycvičit v jejich volném čase v místních civilních aeroklubech (s aktivní vojenskou podporou), co nejvíce nových pilotů pro doplnění pilotních stavů čs. letectva před očekávaným střetnutím s Německem. Srov. <http://fcafa.wordpress.com/2012/03/01/oldrich-dolezal/>.

<sup>215</sup> VHA, f. ČSL-VB, sign. 1921/CII-3d/1/397. Kmenové listy příslušníků čs. letectva.

<sup>216</sup> Srov. VÚA-VHA Praha, fond 24, 24-5-22/99v.

<sup>217</sup> Srov. VÚA-VHA Praha, fond Leteckých karet, karta Oldřicha Doležala, nar. 1.3.1912.

výcviku, nejprve v elementární pilotní škole 3. EFTS ve Watchfieldu, dále pokračoval ve výcviku v září 1941 u 2. SFTS v Brize Nortonu, kde absolvoval pilotní výcvik.<sup>218</sup> Kurz úspěšně zakončil na vánoční svátky 24. prosince 1941 a byl povýšen do hodnosti *sergeant* (četař) a 31. prosince 1942 se přesunul na další výcvik na základnu v East Wrethamu ke 1429. COTF (Czechoslovak Operation Training Flight/Operační vzdělávací jednotka). Nově vycvičená posádka nastoupila i s Doležalem službu u 311. perutě, která nyní operovala v Coastal Command z letiště Talbenny ve Walesu. Oldřich se osvědčil jako spolehlivý pilot, v březnu 1943 následovalo povýšení na *Flight Sergeant*<sup>219</sup> (rotný), zastával funkci kapitána osádky a v červenci 1943 získal hodnost *Pilot Officer*<sup>220</sup> (poručík letectva). Současně byl vyznamenán Československou medaili Za chrabrost.<sup>221</sup>

Dne 27. prosinec 1943 se stal pro poručíka Doležala a jeho posádku<sup>222</sup> nejšťastnějším a nejúspěšnějším dnem, neboť se jim podařilo při bojovém letu v Biskajském zálivu s jejich letounem B 24 Liberator s trupovým označením „H“, potopit německou nákladní loď *Alsterufer*, která převážela z Japonska vzácný náklad – asi 350 tun wolframu, které by Německu stačily k výrobě protipancéřových střel skoro na jeden rok. I přes silnou palbu útočil odvážně Liberator do doby, než loď skončila v plamenech, a poslal tak nenávratně loď ke dnu. Sám zajatý kapitán lodi ocenil přesnost a bravurní provedení útoku a kapitána letounu nazval „starým lišákem“.<sup>223</sup> Za tento čin byly Oldřichu Doležalovi a Zdeňkovi Hanušovi udělen letecký záslužný kříž (DFC) dne 7. ledna 1944.<sup>224</sup>

Jak již bylo uvedeno, Oldřich Doležal byl za svou úspěšnou kariéru oceňován, dále mu byl třikrát udělen Československý válečný kříž, dvakrát Československá medaile *Za chrabrost*, Československá medaile *Za zásluhy I. st.*, Pamětní medaile čs. zahraniční armády se štítkem VB, dále obdržel *The 1939 – 1945 Star with Battle of Britain Clasp, Defence Medal, War Medal a Atlantic Star*.<sup>225</sup>

Dne 5. září 1944 opustil 311. peruť a přihlásil se k vojenskému dopravnímu letectvu. Nejprve však absolvoval u 105 OTU (Operational Training Unit) v Bramcote přeškolovací

---

<sup>218</sup> Srov. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 4, Svět křídel*, Cheb 2002, s. 649-650.

<sup>219</sup> VÚA-VHA Praha, fond Leteckých karet, karta Oldřicha Doležala, nar. 1.3.1912.

<sup>220</sup> Tamtéž.

<sup>221</sup> Srov. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 4, Svět křídel*, Cheb 2002, s. 650.

<sup>222</sup> Posádku letounu tvořili: P/O Oldřich Doležal - kapitán - 1.pilot, Stg Robert Procházka - 2.pilot, F/O Zdeněk Hanuš-navigátor, F/Sgt Marcel Ludikar-radiotelegrafista, radarový operátor, F/Sgt Ivo Schwarz-radiotelegrafista, střelec, F/Sgt Jindřich Hahn-radiotelegrafista, střelec, F/Sgt František Veitl-zadní střelec, W/O Josef Kosek-přední střelec. <http://cs-letci.com/ww2/raf/letadla/b24.htm>.

<sup>223</sup> Srov. tamtéž.

<sup>224</sup> VÚA-VHA Praha, fond Leteckých karet, karta Oldřicha Doležala, nar. 1.3. 1912.

<sup>225</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 4, Svět křídel*, Cheb 2002, s. 651.

dopravní kurs. V dopravním letectvu zůstal až do konce 2. světové války. Poté se vrátil do vlasti, kde létal dálkové lety u Letecké dopravní skupiny v Praze – Ruzyni. Začátkem roku 1946 odešel do civilu a nastoupil jako kapitán u ČSA. Dálkové lety mu byly, jako i ostatním letcům, postupně znemožňovány a nakonec po roce 1948 zakázány úplně, neboť komunistický režim považoval západní letce za politicky nespolehlivé a nežádoucí občany. Létal jen na vnitrostátních linkách.<sup>226</sup> Situace se stala po únoru 1948 pro navracené letce neúnosnou, neboť začali být pronásledováni a pod různými záminkami zavíráni. Pokud se chtěl Doležal této politicky motivované šikaně vyhnout, musel rychle jednat.

Se spřátelenými letci RAF a několika důvěryhodnými zaměstnanci ČSA pečlivě připravoval plán útěku několik měsíců. Dne 24. března 1950 zahájili letci akci úletů tří dopravních letadel do západoněmeckého Erdingu. Na palubě tří Dakot bylo celkem 85 osob, dvě třetiny z celkového počtu se vrátilo zpět. Ti, kteří se do Československa vrátili, zavdali důvod komunistickému Československu pro označení této akce za „únos“.<sup>227</sup>

Oldřich Doležal spolu s ostatními byl v nepřítomnosti odsouzen k nejtěžším trestům, tedy k 25 letům těžkého žaláře. Měl se dopustit kriminálních činů posuzovaných dle platného trestního zákona jako trestné činy obecného ohrožení (§ 190) a zavlčení do ciziny (§ 231).<sup>228</sup> Protože se tento čin stal na palubě československého letadla, žádal tehdejší režim Spojené státy bezúspěšně o vydání těchto tzv. zločinců.<sup>229</sup>

Oldřich se se svou manželkou a malým synem Tomášem usadil ve Velké Británii, kde musel nejprve složit zkoušky a získat licenci CAA, aby mohl opět pokračovat v létání. V březnu 1954 tuto licenci obdržel a brzy poté byl zaměstnán jako pilot v charterové letecké společnosti Air Kruise. Doležalovo jméno se dokonce objevilo na listině Interpolu, neboť prý odcizil letadlo ČSA. Při jednom mezipřistání v Basileji ve Švýcarsku byl skutečně odveden k výslechu, naštěstí ho vysvobodil agent z letecké společnosti, ve které pracoval. Společnost Air Kruise byla jedna z mnoho společností, které létaly pro uprchlíky do Vídně. Doležal se okamžitě na tyto lety přihlásil. Air Kruise později převzala letecká společnost Silver City, která rozšířila své obchodní aktivity v Lybii. Doležal se této příležitosti chopil a v létě se s rodinou přemístil na dva roky do Tripolisu. Pak žil v Benghazi, kde působil jako starší kapitán výše uvedené společnosti Silver City. V červnu 1960 se i s rodinou přestěhoval do Anglie a žil

<sup>226</sup> Vzhledem k předešlým útěkům bývalých letců RAF zabavila StB všem bývalým příslušníkům RAF pasy a bylo jim povoleno létat pouze na vnitrostátních linkách. Rodinní příslušníci nesměli být cestujícími v jednom letadle, kde byl členem osádky někdo z jejich rodiny. <http://fcafa.wordpress.com/2011/03/12/they-flew-to-exile-1950/>.

<sup>227</sup> Podrobněji o tomto únosu v kapitole *Reflexe německých, francouzských a britských dobových periodik na chronologicky vybrané úlety československých letců v rozmezí let 1948-1950*.

<sup>228</sup> Šlo tehdy o trestní zákon č. 86/1950 Sb.

<sup>229</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 4*, Svět křidel, Cheb 2002, s. 656.

v Ashfordu. Po roce 1965 musel kvůli poškození sluchu s létáním přestat a začal spolupracovat s československým novinářem Josefem Jostenem, který uprchl z Československa a založil v Anglii Free Czechoslovak Information Service (FCI), ve které pracoval po tři roky i Doležal. V roce FCI však opustil společnost a začal pracovat pro společnost AVO, která vyráběla elektronické měřicí přístroje. V roce 1970 jej však postihl úraz páteře, po kterém zůstal ochrnutý a po 13 dalších let připoutaný na lůžko. Zemřel v nemocnici St. Mary's Hospital, Etchinghill, Kent dne 28. listopadu 1983, ve věku 71 let, aniž by se dočkal osvobození ve své vlasti. Je pohřben spolu s dalšími československými letci na vojenském hřbitově československých válečných veteránů RAF v Brookwoodu.<sup>230</sup> Dne 13. září 1997 byl ministerstvem obrany plně rehabilitován a povýšen na plukovníka in memoriam. Obdržel také čestné uznání bojovníka za svobodu ČSR.<sup>231</sup>

#### 4.3.3 Ilegální odchody po zemi

Po neúspěšné snaze britského velvyslanectví o legální přesun československých letců zpět do Velké Británie, (prostřednictvím naturalizace), zanikla naděje bývalých příslušníků Královského letectva na legitimní odchod z republiky. Poté, co komunisté převzali moc, zůstala pouze možnost ilegálního překročení hranic. Mezi nejčastěji volené a nejsnáze uskutečnitelné způsoby emigrace náležel pozemní přechod hranice do Německa, jelikož ve spojenecké okupační zóně se nacházely britské a americké vojenské základny.

Odchody přes hranice byly z velké části organizovanou akcí. Letci se o nich dozvěděli jednak mezi sebou, ale i prostřednictvím úředníků britského velvyslanectví. Manželky byly do plánování emigrace sice zapojeny, ale neznaly zprostředkovatele a ani detailní plány útoku. Bylo to rozumné řešení, protože v případě dopadení, nemohly být konfrontovány s jinými osobami. Na druhou stranu, pro příslušníky Státní bezpečnosti nebyl problém prefabrikovat výpověď k obrazu svému.

Pracovníci britského velvyslanectví patřili mezi nejčastější zprostředkovatele ilegálních úniků za železnou oponu. Jednalo se především o leteckého ataše plukovníka G. M. Wyatta<sup>232</sup>, působícího v Praze od roku 1945 do roku 1948, posléze jeho nástupce plukovníka

---

<sup>230</sup> Soukromý archiv generál majora Karla Pospíchala. In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci*.

<sup>231</sup> Srov. <http://fcifa.wordpress.com/2012/03/01/oldrich-dolezal/>. (webové stránky T. Doležala, syn O. Doležala)

<sup>232</sup> *ABS*, f. HS VK, sign. 302-194-1, l. 85; zde zpráva 5. oddělení HŠ č. 1-24, bez bližší datace. Dále viz *ABS*, f. Sbíрка různých písemností (dále jen f. S), sign. S-117-7, l. 95- 97; zde relace 5. oddělení HŠ o britské zpravodajské službě, bez bližší datace.



Mertona<sup>233</sup>, dále úřednici slečnu Mary Stables, dveřníka Williama Flowera a plukovníka Harolda Charlese Gibsona, prvního tajemníka a vedoucího pasového oddělení.<sup>234</sup>

Ilegální přechody hranic probíhaly nejčastěji ve skupinkách po třech až šesti lidech, ale nebyl výjimkou ani útěk jednotlivce. Utečenci museli zaplatit velké peněžní částky za pomoc při přechodu hranice na Západ.<sup>235</sup> K samotné akci byli vyzváni několik dní před její realizací. Neustále měli připraveny nezbytné osobní věci na cestu a pouze čekali na výzvu k přesunu do pohraničního území.<sup>236</sup>

V některých případech byli letci osloveni přímo zaměstnancem britského velvyslanectví, který jim sdělil, že existuje možnost organizovaného, ilegálního odchodu z Československa.<sup>237</sup> Síť organizátorů a převaděčů byla vzájemně provázána, přičemž se jednalo o občany britské, československé, ale i německé národnosti.<sup>238</sup> Aktivitu britských diplomatů neunikly pozornosti příslušníkům 5. oddělení HŠ. Britské velvyslanectví v Praze se ani pod nátlakem ministerstva národní obrany a zahraniční nepřiznalo k žádnému z prokázaných způsobů ilegální spolupráce s bývalými příslušníky Královského letectva.

Jeho zaměstnanci sice oficiálně zastávali „bezkonfliktní“ diplomatické posty, ale k jejich povinnostem náležely i speciální, tajné úkoly. V několika případech se jednalo o agenty *Secret Intelligence Service* (SIS, případně neoficiálně MI6, *Military Intelligence Deputy 6*). William Flower úzce spolupracoval se slečnou Stables. Plukovník Merton ze své pozice pořádal často různé společenské akce, při nichž se setkával s důstojníky letectva.<sup>239</sup> Ty poté zval k sobě domů na osobní schůzky, kde jim nabízel možnost ilegálního, organizovaného odchodu za hranice, s možností vyhlídky pracovního uplatnění na britských ostrovech.<sup>240</sup> Slečna Stables poskytovala leteckým důstojníkům podrobné pokyny pro úspěšné překonání hranic. Instrukce předávala jak na půdě velvyslanectví, tak v soukromí. Z Prahy odešli zájemci o útěk nejdříve do Kynšperku k paní Janek.<sup>241</sup> Ta osoby, po prokázání se heslem, nasměrovala k převaděči německé národnosti. Po každé akci jela zpět do Prahy, kde čekala na

---

<sup>233</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-69-2, l. 48-50; zde informace 5. oddělení HŠ o Mertonovi.

<sup>234</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-189-1; zde britské velvyslanectví v Praze. Gibson se údajně pokoušel získat pro spolupráci s britskou tajnou zpravodajskou službou blíže nejmenovanou studentku medicíny a nabízel jí vysoké finanční ohodnocení za prokázané služby.

<sup>235</sup> Rozhovor autorky s paní Zajíčkovou ze dne 29. 7. 2010.

<sup>236</sup> Tamtéž.

<sup>237</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-189-1; zde výpověď gen. Janouška. Dále viz ABS, f. S, sign. S-117-7, l. 73; zde informace 5. oddělení HŠ k britské zpravodajské službě, bez bližší datace.

<sup>238</sup> Tamtéž. Rozhovor autorky s paní Zajíčkovou ze dne 29. 7. 2010.

<sup>239</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-69-2, l. 7-9; zde vytěžení Mertona 5. oddělením HŠ v průběhu let 1947-48.

<sup>240</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302-198-1; zde podkladová zpráva ministerstva zahraničí ze dne 6. 5. 1948 ohledně zaměstnanců britského velvyslanectví – žádost o zákrok.

<sup>241</sup> Paní Sylvie Janek byla britské národnosti a žila v Československu se svým mužem české národnosti. Ke spolupráci ji získala Mary Stables na společenské akci britských manželek v Britském Institutu v Praze.

telegram, který měli emigranti poslat z nejbližší úřadovny americké špionážní služby v okupačním pásmu.<sup>242</sup>

V roce 1948 byli Merton, slečna Stables a William Flower obviněni československým ministerstvem zahraničí ze spolupráce při organizování ilegálních odchodů československých letců do Německa. Obvinění ministerstva zahraničí vůči zmíněným pracovníkům britského velvyslanectví bylo formulováno jako „*nepřípustná činnost a hrubé zasahování do vnitřních věcí československých a napomáhání v trestních činech československým občanům byly nezvratně prokázány výpověďmi zatčených důstojníků československé armády: mjr. Brykse, kpt. Čapka, škpt. Špačka, pplk. Hanuše a samotné Sylvie Janekové. Na všechny shora uvedené osoby bylo podáno trestní oznámení a byly dodány do vazby vojenského, respektive trestního soudu v Praze. Protože všechny tři uvedené diplomatické osoby, tedy plukovník Merton, Stablesová a Flower, se hrubě provinily proti zákonům našeho státu a protože je podezření, že ve své protistátní činnosti budou pokračovati, prosím o provedení příslušného zákroku odvolání výše jmenovaných příslušníků britského velvyslanectví v ČSR. Prosím o sdělení výsledku Vašeho zákroku a také o Vaše stanovisko k případnému publikování úřední zprávy MNO o těchto událostech.*“<sup>243</sup> Odpověď z britského velvyslanectví byla rázná. Žádalo prokázání celé kauzy věcnými důkazy (např. mapami a zprávami). Protože nebyly žádné z nich předloženy, nebyl důvod k odvolání dotyčných zaměstnanců: „*Jelikož slečna Stables již z Prahy odjela a tvrzení proti plukovníkovi Mertonovi a panu Edwardu Flowerovi jsou bez jakýchkoliv podkladů, vláda Jeho veličenstva se nedomnívá, že by z intervence tamního ministerstva pro ni vyplynula nutnost k jakémukoliv kroku.*“<sup>244</sup>

V prvních dvou letech po komunistickém puči uprchlo z Československa 25 tisíc osob. Státní bezpečnost nevěnovala těsně před a po únoru 1948 emigraci velkou pozornost. Soustředovala se na vybrané skupiny obyvatel, mezi něž patřili letečtí důstojníci ze Západu, ale jinak nechávala situaci relativně volný průběh.<sup>245</sup> Během prvního dvacetiletí existence totalitního režimu opustilo Československo více než 60 tisíc lidí.<sup>246</sup> Nejvíce uprchlíků skončilo v záchytných táborech v Německu a Rakousku. Od února 1948 do roku 1987 opustilo Československo na 172 659 osob. Nejvíce emigrací spadalo na období po srpnu 1968: 136 876 lidí.<sup>247</sup>

<sup>242</sup> ABS, f. HS VK, sign. 302- 198-1; zde podkladová zpráva ministerstva zahraničí ze dne 6. 5. 1948 ohledně zaměstnanců britského velvyslanectví – žádost o zákrok.

<sup>243</sup> Tamtéž; zde zpráva ministerstva zahraničních věcí ze dne 6. 5. 1948 na ministerstvo národní obrany.

<sup>244</sup> Tamtéž; zde odpověď britského velvyslanectví v Praze na zamítní ze dne 19. 5. 1948.

<sup>245</sup> KAPLAN, Karel: Poúnorový exil 1948-1949. Dialog, Liberec 2007, s. 22.

<sup>246</sup> JEŘÁBEK, Vojtěch: *Českoslovenští uprchlíci ve studené válce*. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR. Stilus Press, Brno 2005, s. 12.

<sup>247</sup> Tamtéž, s. 19.

#### 4.3.4 Exkurz: reflexe Marie Zajíčkové<sup>248</sup> na odchod do emigrace a život ve Velké Británii

Marie Zajíčková se seznámila se svým mužem, Karlem Zajíčkem, veteránem RAF, na taneční zábavě v Lucerně. V poválečných letech se tam pořádaly pravidelné taneční večery.<sup>249</sup> Karel Zajíček byl v tu dobu důstojníkem z povolání a pracoval na Velitelství letectva 1. oblasti u 3. oddělení štábu.<sup>250</sup> Úspěšný mladý muž se rád společensky bavil a často se účastnil společenských akcí pořádaných letci a veškerou pražskou společností. Taneční večery v Lucerně byly vyhlášeným a častým místem seznamování a vytvořil se tam více než jeden vztah letce s budoucí životní partnerkou. Stejně se potkali budoucí manželé Zajíčkovi. Marie tehdy přišla na večírek s kamarádkou. Karel Zajíček ji záhy vyzval k tanci a to byl počátek

---

<sup>248</sup> V době, kdy jsem shromažďovala materiály pro disertační práci, žily ve Velké Británii pouze čtyři vdovy po příslušnících Královského letectva: Zajíčková, Štičková, Ludikarová a Halatová. Navázat spolupráci se mi podařilo s paní Štičkovou. Její vzpomínky jsem použila ke zpracování retrospektivy ilegálního odchodu po zemi.

<sup>249</sup> Rozhovor autorky a Marii Zajíčkovou ze dne 29. 7. 2010

<sup>250</sup> VÚA, f. Letecké karty, zde letecká karta Karla Zajíčka, nar. 24. 10. 1918. VÚA, f. Kvalifikační listiny, zde kvalifikační listina Karla Zajíčka, nar. 24. 10. 1918, část 1. Karel Zajíček se narodil v obci Farcadin, okres Huňadský v Rumunsku. Otec pocházel z Olomouce a byl římsko- katolického vyznání. Karel v letech 1931 až 1933 vystudoval dvě třídy gymnázia v Mukačevě, kde výuka probíhala v českém jazyce a poté v letech 1933 až 1939 absolvoval obchodní gymnázium s maturitou v Hategu, kde výuka probíhala v rumunštině. Karel Zajíček ovládal mnoho jazyků, mezi něž patřily: rumunština, maďarština, zčásti francouzština a později angličtina. V roce 1938 byl odveden k povinné vojenské službě. Po okupaci odešel do zahraničí 16. 12. 1939. Přihlásil se ve středisku odboje v Budapešti, kde byl určen pro zvláštní úkoly při usnadnění přechodu dobrovolníkům na maďarsko-jugoslávských hranicích. Dne 22. 2. 1940 byl zatčen maďarskými úřady a vězněn až do 16. 6. téhož roku. Dne 24. 11. 1940 odjel směrem na Střední východ a 11. 3. 1940 byl prezentován k vojenské činné službě v Haifě, a to pod hlavním britským velením. Deset dní poté byl zařazen k Československému výcvikovému středisku Východnímu a stal se součástí tamní výcvikové roty, u níž působil až do 14. 4. 1941. Poté přeložen Československému pěšímu praporu 11 – Východnímu, k 3. rotě. Dne 28. 5. 1941 mu byl přiznán charakter aspiranta a na konci května odešel do pole vhodnosti vojína. Na frontě sloužil do 18. 10. 1942. Mezi jeho místa působitě patřila Haifa a Alexandrie. Ke konci dubna 1942 byl přidělen k velitelské rotě pluku. Zároveň obdržel Československý válečný kříž. Po reorganizaci praporu sloužil od 24. 4. 1942 u Československého protiletadlového pluku 200-Východnímu. Krátce předtím absolvoval II. Kurz školy pro výchovu důstojníků pěchoty v záloze, který absolvoval s velmi dobrým prospěchem a byl povýšen na svobodníka aspiranta. Jako svobodník aspirant byl přemístěn 21. 10. k letectvu do Anglie. Začátkem ledna 1943 byl přijat v hodnosti AC2 (vojín nováček) do RAF v St. Athan. Po všeobecném leteckém výcviku a po zvládnutí teoretického výcviku byl zařazen do pilotního výcviku. Jeho elementární část prodělal v Kanadě u *31. Elementary Flying Training School* v De Wintonu od 27. 11. 1943 do 22. 10. 1944. Pokračovací pilotní výcvik prodělal u *4. Service Flying Training School* od 23. 10. 1944 do 26. 6. 1945, kdy byl odeslán do československého depotu v St. Athan. Brzy na to se, již jako podporučík letectva v záloze (povýšen 28. 1. 1945), vrátil do vlasti. Poté sloužil u Leteckého učiliště v Olomouci, kde působil do 28. 2. 1946. Dne 1. 3. 1946 byl převelen k Velitelství letectva 1. Oblasti k 3. oddělení štábu v Praze. Dne 3. 8. 1946 byl povýšen na poručíka letectva v záloze s účinností a pořadím od 1. 5. 1946. Do hodnosti nadporučíka letectva v záloze byl povýšen 26. 10. 1946 s účinností a pořadím od 28. 10. 1946. Dne 12. 4. 1947 byl přeložen do skupiny důstojníků letectva z povolání s hodností nadporučíka ve služební kategorii důstojníků absolventů vojenské akademie s účinností od 1. 1. 1946. V Kvalifikační listině II. Karla Zajíčka se ještě dne 20. 12. 1947 se uvádí, že je charakteru svědomitého, pilného, spolehlivého, samostatného, iniciativního a má smysl pro odpovědnost. Vše se změnilo po únoru 1948. Začátkem března 1948 mu sice bylo povoleno nosit britský letecký pilotní odznak, ale již v červnu 1948 byl prohlášen za vojenského zběha a v červenci mu byla správním řízením odňata vojenská hodnost. Dne 30. 10. 1948 pozbyl všech udělených vyznamenání.

jejich dlouholetého vztahu.<sup>251</sup> Společně prožili šťastné i hořké okamžiky v Československu a po dramatickém ilegálním odchodu se usadili ve Velké Británii, kde se jim během následujících let narodily čtyři děti.

Z retrospektivy Marie Zajíčkové<sup>252</sup> byl život manželky příslušníka Královského letectva těžký a plný nejistot. O odchodu z Československa vážně uvažovali krátce po komunistickém puči. V den převratu pořádali letci v Lucerně společenský večer a všichni zúčastnění tam hovořili o pravděpodobných následcích nového režimu na jejich budoucnost.<sup>253</sup> Karel Zajíček bydlel v bytě svých přátel, kteří se taktéž chystali k odchodu do zahraničí. A když v květnu roku 1948 odešli, museli Karel a Marie uskutečnit stejný krok, protože nadporučíku Zajíčkovi hrozila perzekuce ze strany mocenských orgánů.

Karel Zajíček byl v kontaktu s těmi, kteří ilegální úniky z Československa organizovali.<sup>254</sup> Jejich odchod tak byl předem zorganizovaný a zaplacený. Do útěku bylo zainteresováno několik lidí, ale všechny peníze byly předány již v Praze.<sup>255</sup> S sebou si mohli vzít pouze tolik věcí, co unesli. Mezi ně se, v případě Marie, řadily jedny společenské šaty, náhradní boty a několik kusů běžného oblečení. Dále pár konzerv a cennosti, které bylo možno později směnit na černém trhu za věci nutné k přežití.

Z hlavního města odcestovali 24. května 1948. Na předměstí Prahy na ně již čekalo předem smluvené taxi, které je odvezlo do oblasti nedaleko německých hranic. Společně s nimi cestovali další tři lidé, rovněž prchající z republiky.<sup>256</sup> Auto je přivezlo do vylidněného pohraničí po odsunutých Němcích a na předem smluveném místě je očekával neznámý člověk. Ten je zavedl do jednoho z prázdných domů a oznámil jim, že následujícího dne je vyzvednou lesníci, s nimiž budou pokračovat na cestě k hraničnímu přechodu. Následující noc se ale přechod hranic nekonal. Lesník přinesl polévku, aby se uprchlíci najedli a sdělil jim, že musí vyčkat, jelikož byly zesíleny pohraniční hlídky, protože předešlé noci utekl za hranice blíže nespecifikovaný, politicky důležitý činitel. Následující den se v okolí domu pohyboval neznámý člověk, který procházel stavení a přišel také do domu, kde uprchlíci přebývali. Všichni se schovali v tichosti na půdu a nezvaný návštěvník poté, co zjistil, že v domě někdo přebývá, utekl. Nebylo jasné, zda se jednalo o zloděje či místního zvěda.

Karel Zajíček a plukovník Kašpar se rozhodli, že všichni musí okamžitě odejít z domu a přemístit se hlouběji do lesa. Z lesa se pak k večeru oba muži vrátili do okolí domu a

---

<sup>251</sup> Pravděpodobně se seznámili v roce 1947, ale přesněji to paní Zajíčková nedokázala specifikovat.

<sup>252</sup> Marie Zajíčková, narozena roku 1926.

<sup>253</sup> Rozhovor autorky s Marií Zajíčkové ze dne 29. 7. 2010

<sup>254</sup> S velkou pravděpodobností se jednalo o zaměstnance britského velvyslanectví v Praze.

<sup>255</sup> Finanční obnos za zorganizování a pomoc při ilegálním odchodu z Československa stál dotyčné takřka veškeré jejich úspory.

<sup>256</sup> Dalšími emigranty byli plukovník Kašpar s manželkou a neznámý student.

vyčkávali lesníka s jídlem a novými informacemi. Lesník uvědomil muže, že k přechodu dojde v následujících dnech a že prozatím se musí přemístit k němu do chlěva. Tam, že je nikdo hledat nebude a zároveň budou v neustálém kontaktu pro případ okamžitého odchodu a přechodu státních hranic.

Po dvoudenním pobytu v nehostinném prostoru, byli exulanti v brzkých ranních hodinách 27. května odvedeni dvěma pracovníky lesní správy blíže ke státní hranici. Asi na půli cesty jim přišli naproti dva kolegové, kteří utečence přebrali a vedli dále do nitra lesů a bezprostřední blízkosti státní hranice. V daném místě a čase jim ukázali směr cesty a loučili se s tím, že dále je doprovázet nemohou. Odůvodnili to tím, že kdyby je pohraničníci chytili, byla by nejen tato ilegální cesta odchodu z Československa zmařena. Pohraniční stráž se právě střídaly a tak byla znásobena pravděpodobnost úspěšného překročení hranic. Ženy měly pochybnosti ohledně zvoleného směru, ale muži je ujišťovali, že jdou správně.

Věděli, že musí přejít potůček a u něho hraniční kámen. Cesta byla dlouhá. Bylo těžké pohybovat se zarostlým, neudržovaným lesem bez toho, aby nepraskaly větve. Několikrát během cesty všichni promokli. Vyšli okolo čtvrté hodiny ranní a hranice překročili teprve před půlnocí. Do německé vesnice dorazili v ranních hodinách 28. května. 1948.<sup>257</sup> V očekávání zaklepli na dveře jednoho z hospodářství.<sup>258</sup> Neznámý muž jim otevřel, pozval dál, dal jim napít a oznámil jejich příchod na místní policejní stanici. Strážníci pro ně přijeli a odvezli do kanceláře. Příchod Čechoslováků oznámili na vojenské americké úřadovně. Američané si pro ně přijeli. Zatímco manželé Kašparovy odvezli ze základny okamžitě, neznámo kam,<sup>259</sup> Karla, Marii a studenta si ponechali na základně po dobu jednoho týdne. Poté byli přemístěni do Regensburgu do *Displaced Persons Camp*.<sup>260</sup>

Všichni, kdo přijeli do tábora, museli absolvovat přijímací pohovor, při němž se zjišťovalo, zda emigrant není členem teroristických či podvratných organizací.<sup>261</sup> Zde pobývali v budově prázdné školy, plné uprchlíků.<sup>262</sup> Osazenstvo se stále střídalo. Lidé přicházeli a odcházeli do zemí, kde se jim podařilo získat povolení ke vstupu. Československých veteránů Královského letectva tam bylo okolo dvaceti. Karel se s nimi znal a některé znala i Marie z Prahy.<sup>263</sup>

Životní úroveň v táboře byla ubohá. Lidé spali společně na lehátkách, jídlo dostávali třikrát denně a jeho kalorická hodnota byla velmi nízká. Ráno se podávala káva, v poledne a

<sup>257</sup> Rozhovor autorky s Marií Zajíčkovou ze dne 29. 7. 2010.

<sup>258</sup> Zřejmě se jednalo o vesnici Straubing.

<sup>259</sup> Zajíčkovi se s manželými Kašparovými pak již neviděli.

<sup>260</sup> Rozhovor autorky a Marií Zajíčkovou ze dne 29. 7. 2010.

<sup>261</sup> FAURE, Justine: *Americký přítel*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha, s. 89.

<sup>262</sup> Odhadem paní Zajíčkové bylo v budově více než 100 lidí.

<sup>263</sup> V *Regensburg Displaced persons Camp* byli i manželé Mockovi. Jaromír Mocek byl bývalý příslušník RAF.

večer se vydávala polévka. Všichni byli hodně unavení a muži byli zesláblí. Jako nezbytné se záhy ukázalo vyměnit cennosti za potraviny. Regensburský černý trh byl vyhlášený. Karel Zajíček byl předem informován, aby si z Československa přivezl kamínky do zapalovače, jednu z nejžádanějších komodit na německém černém trhu. Po kamíncích přišlo na řadu zlato a stříbro.

Marie a Karel se rozhodli, že v Regensburgu uskuteční svůj manželský slib. Do tábora docházel místní katolický kněz, kterého požádali o uspořádání svatebního obřadu. Ten odpověděl, že to nepůjde, jelikož nemají potvrzení o bezúhonnosti a potvrzení o tom, že již nejsou v minulosti oddáni za někoho jiného. Mladí lidé se nevzdávali a požádali o pomoc staršího německého důstojníka, který měl rád Čechy. Ten jim zařídil schůzku u biskupa pro danou oblast. Po biskupském povolení a byli během pobytu v regensburském uprchlickém táboře oddáni. Knězem jim byl katolický farář americké národnosti. Jeden ze studentů v táboře hrál na varhany a během obřadu jim zahrál píseň *Věrné milování*. Známi z tábora byli přítomni a po obřadu společně sňatek řádně oslavili. Každý ze zúčastněných přinesl něco k jídlu.

Asi po měsíčním pobytu v Regensburgu přijel do tábora britský major letectva a vyzval ty bývalé příslušníky Královského letectva, mající zájem o opětovný vstup do RAF, aby se zapsali do seznamu. Během několika dní zařídil jejich přesun na základnu Královského letectva v Hannoveru, kde se zdrželi asi týden. Poté byli přepraveni do přístavu a odpluli lodí do Velké Británie.

Ve Spojeném království byla Marie Zajíčková ubytována ve vile v Londýně ve čtvrti St. John's Wood, náležící Královskému letectvu. Vila sloužila jako ubytovna manželkám letců, kteří sloužili, či se zdržovali z pracovních důvodů v Londýně. Penzion byl určen pro ženy a muži mohli za manželkami dojíždět na návštěvu. Právě zde se Marie Zajíčková potkala s paní Zahradníčkovou<sup>264</sup> a Mockovou<sup>265</sup>. Dům byl spravován zaměstnankyní letectva.

Muži prozatím bydleli v Cardingtnu, kde vyřizovali veškeré písemné, a úřední náležitosti spojené s opětovným vstupem do RAF. Velká většina československých letců se ucházela o znovupřijetí Královským letectvem. Staly se i případy, kdy měl Čechoslovák za manželku Angličanku, přihlásil se do RAF, ale během krátké doby se rozhodl od letectva odejít.

Po pobytu v Londýně byla Marie Zajíčková přesunuta do campu královského letectva nedaleko Chesteru pro manželky letců. Pobývaly zde britské ženy s dětmi, které nedoprovázely své manžele na služebních turnusech. Paní Zajíčková byla jedinou cizinkou v

---

<sup>264</sup> Paní Zahradníčková byla manželkou Vlastimila Zahradníčka, za války sloužícího v depotu v pozici pilota.

<sup>265</sup> Paní Mocková byla manželkou Jaromíra Mocka, MBE, který za války sloužil u 311. perutě.

táboře. Její angličtina byla tehdy nedostatečná. Z domova ovládala pouze trochu gramatiky. Nebylo lehké být cizinkou, nastávající matkou a ženou, která se nemohla verbálně vyjádřit. Ženy bydlely v bungalovech, dřevěných rychlostavbách, které byly u letectva velmi populární. Každá z žen měla dva pokoje. Zatímco některé měly koupelnu společnou, jiné, šťastnější samostatnou, náležející k danému pokoji. Kuchyně byla pro celou základnu společná. Stravování probíhalo v jídelně, fungující v časově omezené hodině.

Karel Zajíček chtěl létat a tak musel absolvovat mnoho výcvikových kurzů a školení na různých místech Velké Británie. Marie byla po většinu doby zcela sama. V Chesterské nemocnici se Marii narodil v červnu 1949 první syn George.<sup>266</sup> Manžel se v době narození syna účastnil velkých sportovních závodů Královského letectva a nemohl se uvolnit, aby přijel navštívit ženu v nemocnici a přivítat svého prvorozeného syna. Marie Zajíčková strávila v nemocnici s novorozeným synem dva týdny a poté se vrátila na základnu RAF v blízkosti Chesteru. Bylo pro ni krajně obtížné udržet si pozitivní myšlení. Připadala si značně osamělá. Kontakt s rodiči udržovala prostřednictvím vzdáleného strýce, který bydlel v Londýně a občas se uvolil ke zprostředkování dopisů.

Mladá matka si přála, aby na základnu přijela žena české národnosti. Prání se jí splnilo krátce po narození syna. Jednoho dne přijeli manželé s tříletým chlapcem. Marie je poprvé uviděla v kantýně a hned si řekla, že by to mohli být cizinci, nevypadají jako Angličané. Bylo tomu skutečně tak, tábora přijela Líba Cigošová se synem Petrem.<sup>267</sup> Z obou žen se staly celoživotní přítelkyně. Paní Zajíčková přirovnávala Líbu k sestře.<sup>268</sup>

Po ročním pobytu Marie Zajíčkové v Chesteru obdržela lepší ubytování. Jednalo se o dům na předměstí Lincolnu. Paní Zajíčková byla velmi potěšena. Její manžel sloužil na nedaleké základně a tak mohli konečně sdílet společnou domácnost. Před odchodem z Chesteru se Marie zasadila o to, aby se paní Cigošová mohla přestěhovat za ní.<sup>269</sup> Opět bydlely vedle sebe a sdílely starosti a radosti manželek a matek letců RAF.

Muži nezůstali na stanici v Lincolnu dlouho. Byli posíláni nejen na základny po celé Británii, ale i do oblasti Středomoří. Paní Zajíčková setrvala v Lincolnu, kde porodila dceru Evu.<sup>270</sup> Během následujících let se manželům Zajíčkovým narodily další dvě děti.<sup>271</sup> Manželé

---

<sup>266</sup> Georgovi vždy říkali Jirko. Neužívali anglického překladu jména.

<sup>267</sup> Líba Cigošová byla manželka Františka Cigoše, který za války sloužil u 311. perutě.

<sup>268</sup> Líba Cigošová nehovořila anglicky a ani pasivně nerozuměla angličtině.

<sup>269</sup> Nebylo lehké přesvědčit úředníky Královského letectva, aby dali dům i Cigošovým. Paní Cigošová byla na základně v Chesteru sotva dva měsíce.

<sup>270</sup> Eve Zajíčková se narodila v roce 1951.

<sup>271</sup> Děti Marie a Karla Zajíčkových: George (1949), Eve (1951), John (1958) a Paul (1962). Všechny oslovovali českými ekvivalenty.

Cigošovi se rozhodli pro odchod do Kanady.<sup>272</sup> Rovněž Zajíčkovi zvažovali odchod do zámoří, ale nakonec se rozhodli zůstat ve Velké Británii, protože měli dvě děti a možnost jejich vzdělání zdarma, popřípadě uhradit z fondů RAF.<sup>273</sup>

V průběhu letecké služby Karla Zajíčka vystřídala rodina několik míst pobytu. Mezi ně patřily například: Lincoln, Warwick, Wattisham, Oakham, Upwood a další.<sup>274</sup> V roce 1973 odešel Karel Zajíček z Královského letectva. Měl problém se sluchem způsobené létáním v hlučných letadlech a dalších deset let pracoval na letištích RAF jako civilní pracovník. O deset let později odešel definitivně do důchodu.

V roce 1991 byli manželé Zajíčkovi pozváni spolu s ostatními západními letci do Prahy a ve stejném roce byl Karel Zajíček rehabilitován a byla mu udělena hodnost podplukovníka. V témže roce však 8. prosince 1991 zemřel.<sup>275</sup> Jeho žena se v následujících letech účastnila zájezdů do České Republiky, které pro veterány RAF organizovalo Ministerstvo obrany České republiky.

---

<sup>272</sup> František Cigoš byl vyslán do Egypta a poté na Kypr.

<sup>273</sup> Cigošovi manželé Zajíčkovy do Kanady zvali a nabízeli jim pomoc v začátcích.

<sup>274</sup> Rozhovor autorky s Marií Zajíčkovou ze dne 29. 7. 2010.

<sup>275</sup> Tamtéž.



## 5. Uplatnění ve Velké Británii

### 5.1 Opětovně přijati do Královského letectva

#### 5.1.1 Způsob opětovného přijetí do Královského letectva

Prvotním motivem pro politické uprchlíky, bývalé příslušníky Královského letectva, byla jejich odhodlanost udělat cokoli, pro jejich opětovné přijetí do RAF. Mezi jejich nejčastější odchod z Československa, patřil ilegální přechod hranic do sousedního Německa. Poté následovalo zaregistrování se v jednom z mnoha uprchlických táborů pod správou *International Refugee Organisation*. Je pochopitelné, že letci směřovali do spojenecké okupované zóny, po válce rozdělené Třetí říše.

Uprchlíkové tábory byly záhy přeplněné exulanty ze střední a východní Evropy. Ti, co patřili mezi politickou, uměleckou či vědeckou garnituru, měli cestu dále na Západ otevřenou. Na prosté emigranty čekaly dlouhé měsíce, ale i roky živoření v uprchlických lágrech. Bývalí příslušníci RAF díky své válečné příslušnosti k britskému letectvu měli možnost záhy opustit bídné táborové podmínky do Velké Británie.

V létě 1948 přiletěla do německého Wiesbadenu britská komise, aby zorganizovala nábor bývalých příslušníků královského letectva z řad československých vojáků. Pokud nebyl letec starší 46 let, zavázal se písemně sloužit po dobu pěti let a zažádal o britské občanství, tak během deseti dnů opustil i s rodinou tábor a pokračoval na cestě do Velké Británie. Při podpisu mu byly přislíbeny stejné mzdové podmínky, jaké požívali britští příslušníci RAF. Kolik letců tuto možnost využilo, není známo.<sup>276</sup>

Na konci července 1948 došlo k průlomů. *International Refugee Organisation* konečně přiznala československým pouňorovým exulantům plný status politických uprchlíků. Tím se dostali na stejnou úroveň jako váleční uprchlíci, ubytováni v táborech pod správou IRO, a měli veškeré výhody, jež organizace poskytovala, včetně legální ochrany a všestranné pomoci v emigraci.<sup>277</sup> Je nutné zdůraznit, že se jednalo pouze o „papírové“ vítězství. Pro řadové uprchlíky z Československa se fakticky nic nezměnilo. Nadále čekali dlouhé měsíce, než obdrželi povolení vycestovat z Německa.<sup>278</sup>

Při pravidelných nábořech do opětovných služeb RAF se uchazeči museli podrobit podrobné lékařské prohlídce, která byla rozhodujícím faktorem, zda může být žadatel opět přijat do britských služeb. Pokud vyhověl zdravotním požadavkům, musel souhlasit a

<sup>276</sup> JEŘÁBEK, Vojtěch: *Českoslovenští uprchlíci ve studené válce*. Ústav pro soudové dějiny AV ČR, Brno 2005, s.40.

<sup>277</sup> Tamtéž.

<sup>278</sup> KUDRNA, Ladislav: *Bojovali a umírali v Indočíně. První vietnamská válka a Čechoslováci v cizinecké legii*. ÚSTR – Naše vojsko, Praha 2010, s. 24-33.

podepsat pětiletý závazek z klasifikací příslušníka letectva 2. třídy. Po příletu do Velké Británie následovala další důkladná lékařská prohlídka. Po jejím úspěšném absolvování, následoval výslech, při němž se přihlíželo k předchozí službě v Královském letectvu. Nezbytnou podmínkou bylo podání žádosti o britské občanství.

Bývalým příslušníkům RAF bylo nabídnuto zaměstnání podle jejich kvalifikace, věku a zdravotní skupiny, podle níže uvedených služebních podmínek:

- vedoucí náboru vždy upozornil každého z adeptů, že nemohou být dopředu dány žádné záruky před jeho příjezdem do Velké Británie, že dotyčný bude vždy znovu přijat do RAF, vždy záleželo na výsledku výslechu, s čímž musel každý bez výhrad souhlasit
- ustanovení důstojníkem bude schváleno, bude na krátkou dobu důstojnické služby, v kterémkoliv z uvedených odvětví podle kvalifikace dotyčného, tedy podle věku a předchozí zkušenosti
- ve všeobecné službě (týkalo se pouze pilotů a navigátorů) 6 let na listině výkonných letců a 4 roky v záloze leteckých důstojníků
- ve výzbrojních službách (například Coastal Command) a v sekretariátních službách 5 let na listině výkonných letců a 4 roky v záloze leteckých důstojníků
- křídlo (wing) RAF 6 let na listině výkonných letců a 4 roky v záloze leteckých důstojníků.
- zásobovací služba, zdravotní služba, policejní služba 5 let na listině výkonných letců a 4 roky v záloze leteckých důstojníků

Hodnost dotyčného letce při jeho ustanovení záležela na jeho předchozí službě v RAF, která se započítala při určování jeho hodnosti důstojníka v krátkodobé službě podle níže uvedených pravidel. Ti z kandidátů, kteří měli dříve vyšší důstojnickou hodnost, nesměli očekávat, že jim bude přiznána stejná hodnost:

- důstojníci všeobecné služby s méně než jedním rokem služby měli sloužit v hodnosti poručíka
- důstojníci s více než jedním rokem důstojnické služby, ale méně než 3 a půl lety důstojnické služby, měli sloužit v hodnosti nadporučíka
- důstojníci s více než 3 a půl lety důstojnické služby měli sloužit v hodnosti kapitána
- důstojníci ostatní služby s méně než s 2 roky důstojnické služby měli sloužit v hodnosti poručíka
- důstojníci s více než s 2 roky, ale méně než se 6 lety důstojnické služby, měli sloužit v hodnosti nadporučíka

- důstojníci se 6 lety nebo více lety důstojnické služby měli sloužit v hodnosti kapitána

Povyšení se mělo provádět v souladu s běžnými předpisy RAF, totéž platilo o platu a požitcích a rovněž demobilizačním příspěvku, který se dotyčnému letci vyplácel po skončení jeho krátkodobé služby.

Všichni důstojníci, kterým byla zapůjčena krátkodobá důstojnická hodnost, přicházeli v úvahu pro trvalé ustanovení v důstojnické hodnosti za podmínky, že se stali naturalizovanými britskými občany.

Vstup do služeb leteckých osádek probíhal následovně:

- bývalí důstojníci všeobecné služby, kterým nebude propůjčena důstojnická hodnost pro krátkou službu za podmínek výše uvedených, a bývalí příslušníci leteckých osádek, přicházející v úvahu pro přijetí do RAF, se museli zavázat k pětileté řádné službě a ke čtyřleté službě v záloze jako letecká osádka pro krátkodobou službu.

Kvalifikovaní uchazeči:

- ti, kteří potřebovali jen opakovací výcvik, měli být po formálním zápisu jako příslušník letectva 2. Třídy pro krátkodobou posádkovou službu okamžitě povýšeni do hodnosti pilot IV., navigátor IV., radiotelegrafista IV., mechanik IV., podle jejich posádkové kategorie, a jakmile přešli k výkonnému zaměstnání (perutní nebo instrukční služby), měli být povýšeni do hodnosti pilot III., navigátor III., radiotelegrafista III., mechanik III. Další povyšování se mělo provádět dle předpisů RAF.

Nekvalifikovaní uchazeči nebo uchazeči přijatí pro výcvik v jiné kategorii, než která odpovídala jejich původnímu výcviku:

- ti, kteří potřebovali po formálním zápisu do krátkodobé služby v posádkovém mužstvu zařazení jako pilot – čekatel, navigátor – čekatel, telegrafista – čekatel, mechanik – čekatel.

Povyšování, plat a požitky a demobilizační příspěvek se mělo dít v souladu s běžnými předpisy RAF.

Zápis pro službu odbornou:

- bývalí důstojníci, letecká osádka a jiní, kteří nebyli přijati do důstojnické služby nebo pro krátkodobou službu v letecké osádce, budou po opětovném potvrzení svého závazku k pětileté řádné službě zařazení do zaměstnání nebo do výcviku pro své řemeslo. Ti, kteří měli předchozí odborné zkušenosti z RAF, měli být přezkoušeni a obdržet kvalifikaci v příslušném řemesle. Uznání vyšší kvalifikace v jejich oboru se mělo dít v souladu s platnými předpisy. Povyšení a hodnost důstojníka se mělo dít pouze po vyplnění volných míst a kandidáti, kteří

dříve měli hodnost poddůstojníka v RAF VR, nemohli očekávat vrácení hodnosti. Plat a požitky měly probíhat v souladu s běžnými předpisy RAF.<sup>279</sup>

### 5.1.2 Exkurz: Jan Robert Alexander

Hans Robert Alexandr se stal jednou z nejvýznamnějších postav (nejen) československého zahraničního odboje za druhé světové války. Jeho fenomenální válečná kariéra jej řadí po bok nejúspěšnějších bombardovacích letců z celého *Commonwealthu*. Následující biogram byl vytvořen na základě nespočtu rozhovorů a studiu archivních pramenů, pojících se k daným událostem.

Jan Robert, později přezdívan Alex (dovolím si v této práci užívat tohoto familiárního označení), se narodil 6. června 1922 do středostavovské rodiny, pevně ukotvené v Teplicích – Šanově. Jeho otec Friedrich<sup>280</sup> působil v místní německé *Komerční a industriální bance* jako vyšší bankovní úředník, mluvící plynule česky i německy. Vzhledem k tomu, že se přiženil do německy hovořící rodiny, tak češtinu prakticky nepoužíval. Maminka Elise<sup>281</sup>, rozená Spitzerová, zastávala úlohu ženy v domácnosti. Alžběta pocházela z čistě německy mluvícího zázemí a Alex byl jejich jediným potomkem.

Rodina žila v řadovém měšťanském domě ve společné domácnosti s prarodiči z matčiny strany. Alexův dědeček byl místním lékařem s ordinací fungující v přízemí jejich městského domu. Mezi povinnosti prvorepublikového praktického lékaře náleželo i dojíždění za nemocnými pacienty, což Alexův děda činil i se svým vnukem, kdy společně cestovali drožkou v okolí Šanova.

Matka Elise měla mladšího bratra Bruna Spitzera<sup>282</sup>, který šel v otcových šlépějích. Po ukončení lékařské fakulty se odstěhoval do Prahy, kde působil jako oční chirurg na vyhlášené klinice profesora Elsnicka. Díky svým brilantním znalostem a jedinečné operatérské zručnosti přežil hrůzy Šoa. Po válce se odstěhoval do Děčína, kde se oženil a pokračoval ve své praxi. Dle Alexova svědectví neměl děti.

---

<sup>279</sup> KUDRNA, Ladislav: „Útěkář“ Otakar Černý, plukovník letectva v záloze. Jeden český osud na pozadí dvou totalitních režimů. Naše vojsko, Praha 2008, s. 231-234.

<sup>280</sup> Národní archiv (dále jen NA), fond Židovské matriky (dále jen f. ŽM), zde Matrika narozených židovské obce Praha rok 1892, str. 22, č. ř. 70; Friedrich Alexander narozen 16. 5. 1892 v Praze II/1530 jako manželské dítě Roberta Alexandra (obchodníka se senem v Praze) a Karoliny rozené Winternitzové.

<sup>281</sup> Tamtéž, zde Matrika narozených židovské obce v Teplicích rok 1897, str. 22, č. ř. 109; Elise Spitzer, narozená 24. 11. 1897 v Teplicích jako manželské dítě Dr. Ignaze Spitzera, lékaře z Lipníka, nyní v Šanově, a Emmy, rozené Blochové.

<sup>282</sup> Tamtéž, zde Matrika narozených židovské náboženské obce v Teplicích rok 1894, str. 137, č. ř. 3820; Bruno Spitzer, narozen 30. 10. 1894 v Šanově č. 18/339 jako manželské dítě Dr. Ignaze Spitzera a Emmy, rozené Blochové.

Šťastné dětství prolínají vzpomínky na společné rodinné oslavy, nedělní obědy a svátky. Zejména pak svátky vánoční, kdy strýc Bruno v obleku Santy zpovídal malého Jana ohledně dobrého chování a sliboval mu spoustu dárků i v roce nastávajícím, pokud bude nadále poslušný a uctivý chlapec.

Alex se jako každé dítě z dobré rodiny učil hrát na hudební nástroj. Vybral si housle, podle vzoru milovaného strýce Bruna, který hrál velice dobře na violu. Rovněž maminka byla hudebně založená. Hrála na piano a mezi její další záliby náležel bridge. Se svými známými jej hrávala v odpoledních hodinách, kdy byl manžel v bance a malý syn ve škole. Alex si po mnoha letech stále pamatoval návraty ze školy, spojené s povinným líbáním rukou na uvítanou. Ke školním povinnostem se záhy přidalo pravidelné přehrávání houslových skladeb v kruhu rodiny a přátel.

Díky dobrému postavení otce, ale i děda, se Alexanderovi stýkali s místní nobilitou, mezi níž patřila rodina vlastníci místní zámek. Příslušníci rodiny malého Alexe byli asimilovaní Židé, nepraktikující náboženství svých předků, což je, jako mnoho ostatních, neuchránilo před nacistickou perzekucí. „*Celá tamní komunita*“, vzpomíná Alex, „*hovořila německy. Cítili jsme se, jako rodina, Čechy, i když jsme hovořili pouze německy*“.<sup>283</sup> Pročeské cítění mu zůstalo v průběhu i po skončení války.

Rok 1938 byl klíčovým pro tehdejší Československo. Pro židovské obyvatelstvo v pohraničí to platilo dvojnásob. Rodina citlivě vnímala nacistickou protižidovskou politiku. Velmi často se hovořilo o možnosti odchodu Alexe do zahraničí. Ten jednoho dne zaslechl v rádiu nabídku republiky Peru, nabízející pracovní místa na farmách, stavbách silnic a železnic. Šestnáctiletý mladík se k této myšlence upnul a nepřipouštěl si rizika takového rozhodnutí.

Friedrich Alexander v kritické době využil nabídky práce v bankovním sektoru v Praze, kam se i se svojí rodinou přestěhoval zřejmě v jarních měsících roku 1938. V hlavním městě bydleli v domě, patřícím zčásti Friedrichovi a strýci Pavlovi<sup>284</sup>, povoláním právníkovi. Alexova rodina měla k dispozici celé patro, skýtající dostatek prostoru k pohodlnému žití. Dům se nacházel na Královské ulici na Smíchově, dnešní Sokolovská ulice. Tatínek měl dědické právo na část domu, ale po skončení války byl majetek odkoupen státem za směšné 1 ½ procenta odhadní ceny.<sup>285</sup>

---

<sup>283</sup> Rozhovor autorky s Janem Robertem Alexanderem ze dne 4. 6. 2004.

<sup>284</sup> NA, f. ŽM, zde Matrika židovské náboženské obce v Karlín, rok 1893, str.31, č. ř. 25; Pavel Alexander narozen 5. 11. 1893 v Karlíně č. 26, jako manželské dítě Roberta Alexandra a Karoliny Winternitz.

<sup>285</sup> Jan Robert Alexander po skončení války vyjednával s *Foreign Compensation Department* (Zahraničním kompenzačním oddělením) v Londýně, a dojednaná cena se vyšplhala na 1337 liber. Kopie dopisu z *Foreign Compensation Department* Janu Robertu Alexandrovi ze dne 6. dubna 1956; soukromý archiv Ivany Polley.

Jednoho večera se vážně otevřela debata o Alexově odchodu z republiky. Mladík přednesl svůj plán vycestovat do Peru. Nastala velká rozepře, v níž zvítězil zdravý názor rodičů. Otec zařídil v listopadu 1938 synovo vycestování do Velké Británie, kde měl pokračovat ve studiích na soukromé škole v *Margrete College*, poblíž stejnojmenného města, v hrabství Kent. Alex si sbalil za pomoci matky nejdůležitější osobní věci, k nimž připojil housle a milované kolo. Loučení bylo velice bolestné. Maminka plakala a otec jej pevně tisknul na hrud'. Nikoho tenkrát nenapadlo, že se vidí naposledy ve svém životě. Mladý Alex žil v představě, že rodiče časem rovněž opustí republiku a všichni se sejdou v zahraničí. Stejně tak nevyklučoval možnost, že se po zklidnění mezinárodní situace za rodiči vrátí z Británie do Prahy či Šanova.

Cesta vlakem byla dlouhá a Alex si krátil čas čtením knihy. Vlak směřoval z Prahy do Ostende a poté do Doveru. Velkým vzrušením byla přeprava trajektem a první pohled na pověstné bílé skály doverské. Škola samotná už byla jen zklamáním. Nepamatuje si přesně datum svého příjezdu do *Margrete College*. Jediné, co mu utkvělo v paměti byla první večeře. K jídlu dostal pouze jedno vařené vejce a šel spát s pocitem hladu.

Oslava prvních britských vánočních svátků se nesla v pochmurném duchu. Jako jediný student zůstal přes Vánoce na ubytovně. Všichni zaměstnanci měli volno, vyjma jediné ženy, která dohlížela na Alexe. Byly to smutné a osamělé dny. Alex si oblíbil mládence z Egypta jménem Girgis, s nímž rád trávil veškerý volný čas. Společně jezdili na vyjížďky na kolech v okolí školy a žertovali po večerech.

Akademickou úroveň školy byla pro mladíka z Československa tristní. Alex záhy zjistil, že výuka byla minimálně o dva roky pozadu oproti prvorepublikovým školním osnovám. Velmi snadno zvládal dějepis, geografii, matematiku, fyziku a další předměty. Jedinou výjimkou byla angličtina, kterou ovládal pouze částečně. Té musel věnovat nemalý čas a energii. První rok svého studia ukončil s pochvalnými výsledky,<sup>286</sup> zejména v jeho oblíbené latině.

V průběhu prvního roku odloučení si mladý student dopisoval s rodiči prostřednictvím rodinných přátel z Nizozemí. Po německém útoku na Západ však bylo spojení přerušeno a veškerý kontakt s rodiči byl navždy ztracen.

V prosinci 1939 nastaly vážné problémy se školným na následující rok. Rodiče v okupovaných českých zemích nedisponovali požadovanou sumou. Požádali vzdálené příbuzné z Ameriky o tolik potřebnou pomoc. V požadovaném čase pak skutečně na školní konto dorazila potřebná finanční částka. Alex tak mohl pokračovat ve studiích, úspěšně

---

<sup>286</sup> Kopie školního vysvědčení ze dne 6. června 1940, archiv Ivany Polley.

ukončených závěrečnou zkouškou v červenci 1940, podobné naší maturitní. Otázka dne zněla: co dál? Návrat domu byl z pochopitelných důvodů zcela vyloučený. *Margrete College* mu zprostředkovala kontakt na *Czech Refugee Council* (Česká rada pro uprchlíky).

Zprvu mu byl nabídnut pobyt v Londýně, v bývalé studentské ubytovně, ale po zahájení masivních německých náletů na britskou metropoli, skončil na farmě v Newbury. Jednalo se o špatně placenou práci pasáka krav. Mladý muž neměl na výběr a nabízenou pozici přijal s tím, že již od samého počátku věděl, že se jedná toliko o přestupní stanici. Od ranního rozbřesku až po západ slunce obhospodařoval svěřené stádo a den po dni rostla jeho nechuť a odpor k této činnosti. Vnitřní vzpoura gradovala v den, kdy musel od svítání roznášet na vidlích hnůj po poli. Alex se vzepřel a rozhodl vstoupit do služeb Královského letectva. První kroky k letectvu směřovaly do Londýna, kde po krátký čas pracoval jako vrátný v nemocnici.

Do RAF vstoupil 8. srpna 1941. Byla mu přidělena nejnižší hodnost Aircraftsman No 2 Class (AC2: vojín – nováček) a služební číslo 132 344.<sup>287</sup> Postupem doby se změnilo na 158 280, náležející do důstojnické skupiny. Krátce předtím, jakožto československý státní příslušník, musel požádat ministerstvo národní obrany, respektive prezidenta republiky, o povolení sloužit přímo v královském letectvu, tedy mimo oficiální struktury československého letectva ve Velké Británii. Udělení povolení ke vstupu do cizí armády prezidentem republiky se dělo na základě branného zákona ČSR ze dne 19. března 1920 (a ve smyslu pozdějších znění). Ve třetím válečném roce požádalo o toto povolení 68 Čechoslováků. Janu Robertu Alexanderovi bylo povolení sloužit v RAF uděleno s blíže nespecifikovanou výhradou.<sup>288</sup>

Proč se rozhodl sloužit mimo struktury našeho zahraničního odboje, o tom můžeme pouze spekulovat. Zřejmě však nebudeme daleko od pravdy, pokud hlavní roli hrála mateřština a židovský původ. Jeden z československých letců upřímně uvedl: „*Židovští dobrovolníci byli vítáni, pokud se hlásili jako čeští vlastenci. Bohužel, jejich mluva v německém a maďarském jazyce začala nečekaně vytvářet bolestivou židovskou otázku.*“<sup>289</sup> Projevy antisemitismu patřily po poměrně delší časové období k nešvarům československých jednotek ve Velké Británii.<sup>290</sup>

---

<sup>287</sup> Royal Air Force Personnel Management Agency (dále jen RAF PMA), Cranwell.

<sup>288</sup> Vojenský ústřední archiv (dále jen VÚA), fond Vojenská kancelář prezidenta republiky (dále jen f. VKPR), sign. 27/5/1/6, Spisy důvěrné a tajné 1942, č.j. 701-800; zde č.j. 704 povolení prezidenta republiky ke službě v cizí armádě pro rok 1941.

<sup>289</sup> LIŠKUTÍN, Miroslav: *Letecká služba*. Svět křidel, Cheb 1991, s. 19.

<sup>290</sup> Podrobněji KUDRNA, Ladislav: Projevy antisemitismu v československých pozemních a leteckých jednotkách za druhé světové války na Západě. *Terezínské listy*, 2008, č. 36, s. 59-92

Při dobrovolném vstupu do královského letectva, byl dotázán, čím chce být. Rázně a rozhodně odpověděl: *navigátorem*. Většina mladých mužů toužila po kariéře stíhacího pilota, ale Alex se rozhodl být navigátorem. Tak začala kariéra jednoho z nejúspěšnějších navigátorů druhé světové války. Navigátor byl „hlavou“ bombardovací osádky. Britský bombardovací pilot Philip Gray bez servítků uvedl: „*Na konci roku 1942 dokázala ze sebe Británie a její spojenci mačkat plně vycvičené piloty tak úspěšně jako masokombinát párky. Jejich stavy vyvolávaly skutečnou krizi z nadvýroby. Pilotů bylo za šesták dvacet. Úzkoprofilovým zbožím byli navigátoři. Navigátor je mozkiem bombardovacího letounu. Musí počítat kurz a měnit vzdálenosti, zatímco za jeho ‚záclonkou‘ se otevírají brány pekelné.*“<sup>291</sup>

Výcvik prodělal na malé základně Jurby, nacházející se na ostrově Man v Irském moři. Svůj první let v celkové délce 1.30 hodin uskutečnil 5. června 1942 se seržantem Newtonem. V prvním navigačním kurzu ale nejčastěji létal s rotným Morrisonem.<sup>292</sup> V průběhu výcviku dosáhl hodnosti svobodníka a po úspěšném absolvování kurzu četaře. Za druhé světové války se u královského letectva dodržovala praxe, že nejnižší hodností operačního letce byla hodnost četaře, třebaže znalosti a zkušenosti dotyčného ne vždy tomuto vojenskému stupni odpovídali. Britové tak činili z praktického důvodu. Pokud upadl letec RAF do zajetí, tak dle Ženevské konvence nemohl být nucen k práci, pokud měl hodnost alespoň četaře.<sup>293</sup> Tak i Alex povýšil velice časně na četaře.

Další stupeň výcviku uskutečnil u 29. bombardovací peruti, sídlící na základně North Luffenham. Jeho velitelem byl četař Denis Britton, s nímž posléze uskutečnil plných 43 bojových akcí.<sup>294</sup> S četařem Brittonem absolvoval i svůj první let nad nepřátelské území 10. prosince 1942. V rámci operace *Nickel* shazovali nad Francií propagační letáky. Operace trvala 5.20 hodin a dopadla velmi úspěšně. Dne 12. ledna 1943 byl Alex přeložen k těžkým čtyřmotorovým bombardérům na základnu Swinderby, kde nalétal dalších 15 hodin.<sup>295</sup> Tím uzavřel „kolotoč“ cvičných a lehce zátěžových letů. Nadešel čas k přidělení k bojové peruti. Stalo se tak 20. února 1943. Jeho první jednotkou se stala 106. bombardovací peruť se základnou v Syerston v hrabství Nottinghamshire. Peruť operovala na vynikajících, těžkých čtyřmotorových bombardérech typu Lancaster.<sup>296</sup>

Mladému četařovi se dařilo více než dobře, když se v následujících měsících zúčastnil riskantních náletů na Hamburg, Essen, St. Nazaire, Duisburg, Berlín, Kiel a další klíčová

<sup>291</sup> GRAY, Philip: *Apoštolové soudného dne*. Mustang, Plzeň 1997, s. 13.

<sup>292</sup> Observer's and air gunner's flying log book Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>293</sup> KUDRNA, Ladislav: *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940-1945*. Naše vojsko, Praha 2005, s.

<sup>294</sup> Observer's and air gunner's flying log book Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>295</sup> Tamtéž.

<sup>296</sup> National Archives (dále jen NA), fond Air Ministry, the Royal Air Force 27/833 (dále jen f. AIR 27/833). No 106 Squadron Operations Record Book.



města Třetí říše. Jelikož náležel mezi nejlepší navigátory 106. perutě, byl již 12. dubna 1943 přemístěn s celou osádkou k elitní 83. bombardovací peruti, sídlící na základně Wyton.<sup>297</sup> Tato peruč náležela k tzv. *Pathfinder Force*.

Úkolem takových jednotek bylo značkování cílů pro hlavní bombardovací svazy. Jednalo se o nejnáročnější a nejriskantnější práci u *Bomber Command* (Velitelství bombardovacího letectva). Navigátor patřil mezi klíčovou osobu „značkářů“. Byl to on, kdo zaměřoval a určoval cíl bombardování. Jakmile za pomoci radiolokátoru H2S zaměřil cíl útoku (ať za plné či minimální viditelnosti), vypustil aluminiové proužky, které jej osvítily a další bombardovací letouny dle nich shodily své nálože pum.

Byl to úkol nadmíru zodpovědný. Jakýkoli omyl byl těžce zaplacen životy bombardovacích osádek. V průběhu války existovalo velmi málo plně vycvičených kvalitních stopařů, protože pouhý manuální výcvik byl nedostatečnou přípravou. Bravurní navigátor *Pathfinder Force* nemohl dopustit, aby stres ovlivnil jeho úsudek a rozvahu. S takovými vlastnostmi se musel člověk narodit.

Velitel *Bomber Command*, maršál Arthur Harris, zahájil na základě direktivy z Casablanské konference vystupňované útoky na nacistický průmysl, spojené s úsilím narušit morálku německého obyvatelstva. Počínaje březnem 1943 zahájil první ze sérií operací, jimž se záhy dostalo označení bitvy. V tomto případě se jednalo o bitvu o Porúří. Charakterizovala ji série těžkých náletů, které začaly v noci 5. března a skončily nocí z 9. na 10. července 1943. Bombardovací osádky, známé svým šibeničním humorem, označily Porúří za „Šťastné údolí“: „*Při každém výpadu tam bývalo různé množství protiletadlových granátů a nějaké stíhačky, to záviselo na cíli. Nejvíce opevněná byla velká německá města, a každý let na Essen – nebo kamkoli jinam do Porúří – se podobal jízdě do údolí stínů smrti.*“<sup>298</sup>

Po skončení bitvy bylo *Bomber Command* chudší o tisíc letadel, ale co bylo horší o téměř 7 000 vysoce kvalifikovaných členů osádek. Ve městech v oblasti průmyslového Porúří v průběhu války zahynulo na 87 tisíc lidí. Maršál Harris poté uskutečnil několik dalších útoků na německá města, přičemž bitva o Hamburk (byla zahájena v noci z 24. na 25. červenec 1943) vešla do dějin jako do té doby nejničivější nálet na městské průmyslové a dopravní centrum. Ve městě samotném zahynulo okolo 45 tisíc (civilních) osob.<sup>299</sup> Velitelství

---

<sup>297</sup> Observer's and air gunner's flying log book Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>298</sup> NEILLANDS, Robin: *Válka bombardérů. Arthur Harris a spojenecká ofenziva bombardérů 1939-1945*. OLDAG, Ostrava 2002, s. 229.

<sup>299</sup> RICHARDS, Denis: *RAF Bomber Command in the Second World War. The hardest victory*. Penguin Books Ltd, London 2001, s. 188-195.

bombardovacího letectva za celou válku ztratilo přes 55 tisíc členů osádek. Bylo to více, než počet zabitých britských důstojníků za Velké války.<sup>300</sup>

Četař Alexander mezitím zdokonaloval své dovednosti při dalších a dalších nebezpečných misích nad Porúří a jiné destinace nacistického Německa. Díky svým schopnostem byl nejprve povýšen do hodnosti rotného a posléze nejnižší důstojnické hodnosti. Dne 19. října 1943 byl dokonce navržen na udělení nejvyššího vyznamenání pro poddůstojníky: DFM (Distinguished Flying Medal – Záslužná letecká medaile).<sup>301</sup> Nejen že skvěle plnil úkoly navigátora *Pathfinder Force*, ale zvládal i fotografickou evidenci a prokazoval obdivuhodnou chrabrost. Záslužná letecká medaile mu byla udělena 27. ledna 1944.<sup>302</sup>

Na konci ledna téhož roku odešel na zasloužilý šestiměsíční odpočinek. Do té doby absolvoval plných 48 bombardovacích operací, znamenající 284.40 nalétaných hodin.<sup>303</sup> Na letecké základně Alconbury, v hrabství Huntingdonshire,<sup>304</sup> předával své cenné zkušenosti s ovládáním navigačního přístroje H2S americkým kolegům. Ani zde nezahálel a nalétal 123 neoperačních hodin (24 v noci).

Počínaje 9. březnem 1944 byl povýšen do hodnosti nadporučíka. Před ukončením dovolené se rozhodl přeškolit na lehký, dvoumotorový bombardér Mosquito, který se stal jeho nejoblíbenějším letounem.<sup>305</sup> Byl „light and fun“ – lehký a zábavný. Přeškolení se uskutečnilo na základně Warboys nedaleko Huntington, kde se potkal s vysoce nadprůměrným pilotem kapitánem Williemem E. M. Eddym. Po ukončení výcviku a nalétání dalších 31 hodin byl 17. července 1944 přidělen k 139. bombardovací peruti se sídlem v Upwoodu.<sup>306</sup>

První akci na Mosquitu provedl nadporučík Alexander s kapitánem Eddym v noci z 19. na 20. července 1944. Jednalo se o nálet na Brémy. Počátkem září 1944 byl Alex povýšen do hodnosti kapitána.<sup>307</sup> Na sklonku roku 1944 byli oba letci přeloženi do Bourn

---

<sup>300</sup> KEEGAN, John: *Druhá světová válka*. Pavel Dobrovský–Beta a Jiří Ševčík. Praha–Plzeň 2004, s. 432–433.

<sup>301</sup> NA, f. AIR 27/687- 688. No 83 Squadron Operations Record Book. kopie v archivu Ivany Polley

<sup>302</sup> Dopis britského Ministerstva letectví generálnímu inspektorátu vzdušných sil ze dne 3. února 1944

<sup>303</sup> Na začátku války panoval u *Bomber Command* obyčej, že po odlétání 30 operačních akcí byl letec odeslán na šestiměsíční odpočinek. Potom se dotýčný rozhodl, co dál. Pokud nechtěl, nemusel se již znovu vrátit k operační činnosti. Příslušný odbor *Air Ministry* 27. ledna 1941 rozhodl, že příslušníci *Bomber Command* absolvují operační turnus o délce 200 operačních hodin. Později proběhly další modifikace operačního turnusu. *Air Ministry* 8. května 1943 rozhodlo, že bombardovací osádky při prvním turnusu absolvují 30 operačních akcí, při druhém 20 misí. Jedinou výjimku tvořili příslušníci *Pathfinder Force*. Ti měli uskutečnit 45 akcí (původně se uvažovalo dokonce o 60 misích, ale pro nedostatek dobrovolníků se muselo od záměru upustit). KUDRNA, Ladislav: *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. Naše vojsko, Praha 2006, s. 29–30.

<sup>304</sup> Observer's and air gunner's flying log book Jana Roberta Alexandra, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>305</sup> RAF PMA, Cranwell.

<sup>306</sup> Observer's and air gunner's flying log book Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>307</sup> Tamtéž. Rovněž srv. RAF PMA, Cranwell.

v hrabství Cambridgeshire, kde létali u 169. bombardovací peruti.<sup>308</sup> Tato peruč se nesespecializovala na značkování, ale patřila k lehkému nočnímu bombardovacímu údernému letectvu.

Společně s pilotem Eddym uskutečnil dalších neuvěřitelných 70 operací. Následovalo navržení na jedno z nejvyšších vyznamenání pro důstojníky: DFC (Distinguished Flying Cross – Záslužný letecký kříž), které převzal 26. ledna 1945.<sup>309</sup> Jan Robert Alexander je pouze jedním ze tří československých letců, jímž bylo zároveň uděleno vyznamenání DFM a DFC (dalšími byli Alois Šedivý z 311. československé bombardovací peruti, Slavomil Janáček z 68. noční stíhací peruti).

Válka se chýlila ke konci a nálety na německá území byly na každodenním rozpisu operací. Nadále se bombardovalo především v noci. Alexův počet operačních letů, a s tím i nalétané hodiny, rapidně stoupaly a v lednu 1945 měl opět nárok na šestiměsíční odpočinek. Tentokrát však přerušil svoji závratnou kariéru navigátora na pouhé dva měsíce. K operační činnosti se vrátil v noci z 2. na 3. května 1945, kdy se zúčastnil posledního bombardovacího útoku na německý Kiel.<sup>310</sup> Tím se uzavřela jeho válečná činnost elitního navigátora *Bomber Command*. Na jejím konci bylo stěžejí uvěřitelných 101. bombardovacích akcí (!) a 972,35 nalétaných hodin (577,55 hodin v noci).<sup>311</sup> Oficiálně mu bylo napočítáno 99 operací a 480,20 operačních hodin, což je stále naprosto ohromující „cifra“.<sup>312</sup>

Začátkem července 1945 byl převelen letiště v Blackbushe, náležející k *Transport Command* (Velitelství dopravního letectva), zajišťující rychlou leteckou přepravu zásilek mezi Velkou Británií a ostatními státy Evropy. Do Československa zavítal na jediný týden v srpnu roku 1945.<sup>313</sup>

Setkání s realitou bylo kruté a zjištění, že celá rodina a přátelé nejsou mezi živými, zanechalo v Alexovi stopy bolesti a smutku. Jediným příbuzným, který ho informoval o stávající situaci, byl strýc Bruno.<sup>314</sup> Zařídil Alexovi návštěvu pražského bytu, kde rodina pobývala před jeho odchodem do Velké Británie: „*Vše bylo tak, jak jsem to opustil – skleník se sklenicemi a hrnečky, jídelní souprava, obrazy na zdi. Nevěděl jsem, co říct, jak zareagovat. Prošel jsem byt a poděkoval.*“<sup>315</sup>

<sup>308</sup> Observer's and air gunner's flying log book Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>309</sup> RAF PMA, Cranwell; kopie certifikátu DFC ze dne 26. ledna 1945, archiv Ivany Polley.

<sup>310</sup> Tamtéž.

<sup>311</sup> Tamtéž.

<sup>312</sup> Tamtéž.

<sup>313</sup> V Praze pobýval od 13. do 21. srpna 1945. Kopie potvrzení Inspektorátu československého letectva v Londýně o povolení pobytu Jana Roberta Alexandra v Praze; archiv Ivany Polley.

<sup>314</sup> Friedrich a Elise byli prohlášeni mrtvými ke dni 26. 4. 1942. NA, f. Zemský národní výbor Rady židovských náboženských obcí, číslo: I-č-20025/1-1948 ze dne 29. 11. 1948.

<sup>315</sup> Rozhovor autorky s Janem Robertem Alexanderem ze dne 4. 6. 2004.

Lidé, žijící v bytě byli velice ochotní a galantní. Nabídli mu, ať si vezme, co chce, ale Alex nedokázal vybrat předmět, vzpomínku, který by mu stále připomínal jeho nedávnou, tolik bolestnou, minulost. Do pražského bytu již nikdy nevstoupil a nikdy nelitoval promarněné šance odnést si „suvenýr“ z minulosti. Jeho hlavním životním mottem bylo: *Žít směrem do budoucna a nezaobírat se příliš minulostí.*

Bylo třeba se rozhodnout, kde začít nový poválečný život, kde se usadit a jak se uživit. Po návštěvě Prahy si byl naprosto jist, že jeho budoucnost není v Československu. Zůstat v Královském letectvu bylo po závratné válečné kariéře logickým rozhodnutím.

Musel se smířit se snížením hodnosti, jelikož RAF omezovalo stavy. Válečný konflikt nebyl na obzoru a bylo nutné reorganizovat a finančně zefektivnit fungování britské armády. Byla mu přidělena hodnost nadporučíka, ale záhy mu byla navracena hodnost kapitána.<sup>316</sup>

S nezbytnou restrukturalizací RAF souviselo i nepsané upřednostňování britských příslušníků letectva. Alex nikdy nepoukazoval na fakt, že není britským státním občanem a tak byl v řadách královského letectva veden až do ledna roku 1947 jako Čechoslovák. Teprve tehdy si velení všimlo, že je ve službách Velké Británie stále veden jako cizinec. S okamžitou platností byl 27. ledna 1947 naturalizován.<sup>317</sup> Doklad o udělení občanství zněl následovně: *„tímto osvědčením o naturalizaci se prohlašuje, že po vykonání přísahy králi v čase a způsobem stanoveným tímto zákonem bude podle tohoto zákona mít všechna politická práva, pravomoci a výsady a bude podléhat všem povinnostem, závazkům, ke kterým je každý občan narozený v Británii oprávněn a zavázán a bude mít status britského občana.“*<sup>318</sup>

Protože byl Alex stále svobodný, byl po rozpuštění 162. perutě přidělen k 107. bombardovací peruti, působící na území Německa v tzv. britské zóně.<sup>319</sup> Mezi základny, na nichž dále působil, patřily: Oslo, Kopenhagen, El-Adem-Malta, Istres-Malta, Klagenfurt, Brusel, Vídeň, Praha, Řím, Neapol, Buckeberg, Benátky a Berlín.<sup>320</sup> Jeho osádka většinou přepravovala dokumenty, poštu, periodika a důležité osoby.

Zpět do Velké Británie se vrátil v létě 1947. Na svém kontě měl k srpnu téhož roku nalétáno 1367.65 hodin (761.15 hodin ve dne a 606.50 hodin v noci).<sup>321</sup> Mezi významné poválečné mise lze zařadit hlídkové lety nad základnou Terst v Itálii, o níž Italové soupeřili s Titovou Jugoslávií. Osádky bombardérů B-50 *Superfortress* měly naříděno létat s otevřenou

---

<sup>316</sup> RAF PMA, Cranwell.

<sup>317</sup> Kopie Osvědčení o naturalizaci ze dne 27. ledna 1947, archiv Ivany Polley.

<sup>318</sup> Tamtéž.

<sup>319</sup> Observer's and air gunner's flying log book 1 Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley.

<sup>320</sup> Tamtéž.

<sup>321</sup> Observer's and air gunner's flying log book 2 Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley.

pumovnicí, aby daly najevo sílu svých zbraní.<sup>322</sup> Stejně tomu bylo i 15. a 16. září 1947, kdy první z těchto Alexových letů trval hodinu a půl, druhý pak hodinu.<sup>323</sup>

V roce 1948 působil Alex na základně v Gibraltaru, odkud létal do Rejkjavíku a na Maltu.<sup>324</sup> Mezi 21. říjnem 1947 a 10. květnem 1948 prodělal další, v pořadí již pátý navigační kurz. Proběhl na základně ve Shawbury, hrabství Shropshire, kde byl ohodnocen jako jeden z nejlepších účastníků kurzu.<sup>325</sup> Po jeho absolvování se vrátil na základnu v Gibraltaru a v květnu roku 1949 byl převelen na základnu v Hendonu.<sup>326</sup> V průběhu ledna 1950 prodělal zkušební lety s extrémní zátěží viditelnosti (za extrémně špatné viditelnosti), které úspěšně zvládl.

Během následujících let byl několikrát převelen ze základny na základnu. Turnusy obvykle trvaly dva roky a pak byla smlouva prodloužena a dále určeno nové místo působení. Život Jana Roberta Alexandra se změnil dnem 29. února 1952, kdy si v kostele sv. Petra a sv. Tomáše v londýnské čtvrti Marylebone vzal za manželku Pamelu Frances Boyd. Společně sdíleli strasti a radosti důstojníka Královského letectva na jedné straně a otce tří dětí na straně druhé, které se jim během následujících let narodily.<sup>327</sup> Rodina se musela několikrát stěhovat a děti měnit školy. Nejrozumnějším řešením se staly pro dcery internátní školy.<sup>328</sup>

Alexův průběh služby v RAF po roce 1947 byl následující:

- 19. června 1947 další služba v hodnosti nadporučíka letectva a zařazení v pozici navigátora, znamenající čtyři roky aktivní služby a čtyři roky služby v záloze
- 20. června 1947 povýšení do hodnosti kapitána letectva s účinností od 3. září téhož roku
- 23. listopadu 1948 trvale povýšen do hodnosti kapitána letectva zařazení v pozici navigátora
- 1. července 1954 povýšen do hodnosti majora letectva
- 5. července 1973 na vlastní žádost zapsán do seznamu penzionovaných<sup>329</sup>

Manželka Pamela byla Alexovi celoživotní oporou. Nebylo lehké se pořád stěhovat a navazovat nová a nová přátelství. Jejich jediným zázemím byla rodina, kterou společně

<sup>322</sup> Tamtéž. Dále rozhovor autorky s Janem Robertem Alexandrem ze dne 19. května 2005.

<sup>323</sup> Tamtéž.

<sup>324</sup> Observer's and air gunner's flying log book 2 Jan Robert Alexander, kopie v archivu Ivany Polley;

<sup>325</sup> Tamtéž.

<sup>326</sup> Tamtéž.

<sup>327</sup> Fiona Alexander, narozená 25. 2. 1954, Nicola Alexander, narozená 22. 9. 1959 a Katherine Alexander, narozena 14. 11. 1963. Rozhovor autorky s Janem Robertem Alexandrem ze dne 7. října 2005.

<sup>328</sup> Fiona byla vzdělávána v internátní škole v Ashford v hrabství Middlesex, Nicola v St. Mary's Convent v Acsot a Katherine ve škole v Durham.

<sup>329</sup> RAF PMA, Cranwell.

vytvořili. Po odchodu z Královského letectva si Alex našel práci v pojišťovací společnosti v Londýně a během krátké doby se přestěhoval do Andoveru, kde se mu podařilo pracovat v pobočce pro stejnou společnost.

Po odchodu na penzi nezůstal Alex sedět doma s rukama v klíně, ale aktivně se věnoval práci pro místní komunitu a byl součástí společnosti pomáhající starým lidem. Pomáhal rozvážet teplé jídlo a radil lidem, jak získat sociální příspěvky. V roce 2000 mu zemřela manželka Pamela a Alex zůstal sám. Pořídil si psa a kromě toho rád cestoval a hrál bridge. Dcery odrostly a uplatnily se v britské společnosti. Nejstarší Fiona je provdána za metodistického kněze a má tři děti. Prostřední dcera Nicola je povoláním architekt a i její muž pracuje ve stejném oboru. Nejmladší dcera Katherine dosáhla akademického titulu profesor a nyní vyučuje sociální antropologii na Londýnské Univerzitě. Publikuje a účastní se stáží v zahraničí.

Jejich rodnou řečí je angličtina. Otec byl příliš často na cestách a výcvikových kurzech, než aby se mohl plně soustředit na výuku němčiny svých dcer. Německý jazyk přestal fakticky používat svým odchodem z Německa v roce 1947. Poté již komunikoval výhradně v jazyce anglickém, v němž byl po všech stránkách naprosto brilantní.

Jan Robert Alexander zemřel 12. ledna 2012. Jeho skromnost a přímost pohledu byla osvěžující, stejně jako byl jeho životní příběh příkladem odvahy, chrabrosti a nezdolnosti.

## **5. 2 Přijati k některému civilnímu leteckému provozovateli**

### **5.2.1 Exkurz: Karel Miloslav Kuttelwascher**

Osud nejúspěšnějšího československého stíhače druhé světové války, odráží složitost našich novodobých dějin. Ačkoliv byl již v průběhu války glorifikován a na své propagační cestě po Spojených státech se setkal s řadou celebrit politického a uměleckého světa, přesto patřil mezi první veterány Královského letectva, kteří záhy po válce opětovně opustili svoji starou vlast, aby se natrvalo usadili na britských ostrovech. Karel Kuttelwascher byl jedním z prvních československých letců, kteří po skončení války našli uplatnění v britském civilním letectvu.

Nenápadný a klidný muž se narodil 23. září 1916 ve vesničce Svatý Kříž nedaleko Havlíčkova Brodu. Po absolvování tříleté obchodní školy nastoupil praxi obchodního příručí, ale záhy po svých osmnáctých narozeninách se dobrovolně přihlásil k letectvu. Počínaje říjnem 1934 nastoupil do Školy pro odborný dorost letectva ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově. Oproti svým vrstevníkům byl značně disciplinovaný. Neholdoval pití ani

nekouřil, zato vynikal ve sportu (byl vynikající střelec). Byl introvertní, zdrženlivé povahy, ale zároveň ambiciózním pilotem.

Za první republiky sloužil ve Kbelích u 32. stíhací letky Leteckého pluku číslo 1, v Hradci Králové, na letištích jižní Moravy, východním Slovensku a Podkarpatské Rusi. Okupace jej zastihla v Hradci Králové. Do emigrace odešel v noci ze 13. na 14. červen 1939, kdy překročil polské hranice. Po prezentaci na československém konzulátě v Krakově, byl umístěn v táboře v malých Bronowicích, odkud v červenci pokračoval do Francie, jelikož v té době neměli Poláci o služby našich letců zájem. Ve Francii podepsal, stejně jako dalších 449 letců, pětiletý závazek do cizinecké legie, jelikož v době míru nemohli Francouzi přijímat cizince do své armády. V severní Africe se jako vojín legie podrobil tvrdému pěšímu výcviku.

Po vypuknutí války odjel zpět do Francie, kde se přeškolil na francouzskou leteckou techniku a 17. května 1940 byl odeslán na frontu ke *Groupe de Chasse III/3*, sídlící na letišti Beauvais-Tillé.<sup>330</sup> Svůj první sestřel zaznamenal již druhý den po svém příchodu k jednotce. Ve Francii odlétal 10 operačních hodin a jsou mu připisovány dva sestřely.<sup>331</sup> Po pádu země galského kohouta odletěl se svoji jednotkou do severní Afriky, odkud pokračoval evakuační lodí do Velké Británie, kam dorazil začátkem srpna 1940. Po vstupu do RAF, a přeškolení na britskou techniku, nastoupil 3. října 1940 operační službu u 1. britské stíhací perutě, u níž sloužil až do 8. července 1942. Jednotka operovala na Hurricanech, na nichž dobyt všechna svá vzdušná vítězství v rámci Královského letectva.

Na jaře a v létě 1941 se seržant Kuttelwascher zúčastnil řady bojových operací nad okupovanou západní Evropou. Docílil dalších tří jistých sestřelů (vše Messerschmitty Bf 109) a jednoho pravděpodobného (Bf 109), ačkoliv byl Hurricane považován za horší stroj, než německý Messerschmitt. Následovalo povýšení do důstojnické hodnosti a v únoru 1942 se, již jako kapitán, stal velitel letky A. Počínaje jarem 1942 zahájila 1. peruť riskantní noční operace *Night Intruder*, kdy její Hurricaney operovaly v blízkosti německých letišť na evropském kontinentě a pátraly po německých bombardérech, startujících nebo se vracejících z náletů nad Anglií. Při těchto operacích zazářil kapitán Kuttelwascher, který se stal nejen nejúspěšnějším pilotem své jednotky, ale nejúspěšnějším nočním stíhačem RAF, na těchto psychicky vyčerpávajících misích.

Pilot létal sám, v noci, nad nepřátelským prostorem, plného přesné protiletecké obrany. Musel se spoléhat výhradně na své oči, jelikož noční radary nebyly v Hurricanech

<sup>330</sup> VÚA, f. Letecké karty, zde letecká karta Karla Miloslava Kuttelwaschera, narozeného 23. 9. 1916.

<sup>331</sup> DARLINGTON, Roger: *Noční jestřáb*. Svět křídel, Cheb 1993, s. 25.

umístěny. Samotná navigace byla krajně obtížnou záležitostí. Noční stíhač měl v jedné ruce knipl a druhou se za pomoci slabých světel v kokpitu pokoušel číst mapu na svých kolenou. Pokud pilot našel nepřátelské letadlo, neznamenal to, že tam najde nepřátelské letouny.

Kapitán Kuttelwascher při jednotlivých akcích operoval i nad pěti letišti. Svoji metodu popsal následovně: „*Psychologický faktor hrál hlavní roli, jako v každém záškodnickém boji. Představte si letiště Luftwaffe a život na něm. Jsou tam umístěny bombardovací letouny a právě se vracejí po náletu na Anglii. Je noc, tmavá noc. Já o nich přesně nevím, ale znám čas jejich výskytu nad cílem a také jejich přibližnou rychlost a kurz. A znám také polohu jejich letiště a dalších letišť v sousedství. Na trati je nehledám, můj Hurricane je rychlejší a ztrácel bych zbytečně čas, letím rovnou a tam čekám, toulám se a čekám. Nesmím být moc nízko, těžko bych sledoval terénní překážky, ale při zemi se musím přeci jen držet, abych měl vracející se letadla nad sebou a viděl jejich kontury.*

*Někdy čekám zbytečně, dlouhé desítky minut bloudím a ‚moje‘ letadla se nevracejí. Přistávají jinde, nebo z vyhlédnutého letiště vůbec neodstartovala. Někdy mám ale štěstí a dostanu se mezi ně právě, když se připravují na přistání. A teď se musím rychle rozhodnout. Když mi někdo ‚naběhne‘ do rány, vezmu ho ihned. Když ovšem nemám jistotu, vystoupám raději nahoru a zařadím se do okruhu, abych si mohl pěkně vybrat. Někdy ještě rozsvítím polohová světla, ti druzí mě pak považují za vlastního, za jedno z letadel Luftwaffe, a neplaší se zbytečně. To já právě potřebuji, klid při práci musím mít. Jen žádný rozruch. Ten stejně začne, až ten první začne hořet. Lepší, když spadne a vybuchne až na zemi, ti druzí si pak ještě chvíli myslí, že to byla jen havárie, a já mám čas vybrat si dalšího. Tři se mi jednou podařilo dostat za noc. To byla výjimka, teď už jsou Němci opatrní, už o mně a o chlapcích z mé letky vědí. A tak musím bloudit a toulat se kolem letišť a čekat, čekat.“<sup>332</sup>*

Operace *Night Intruder* prováděla 1. peruť za měsíčních nocí od 1. dubna do 2. července 1942. Za toto období její piloti dosáhli 22 jistých sestřelů a dalších 13 nepřátelských letounů poškodili. Karel Kuttelwascher v průběhu 15 operací dosáhl 15 sestřelů a pět letadel nepřítele poškodil. Následovalo zasloužené, dvojnásobné vyznamenání *Záslužným leteckým křížem* (DFC & bar).<sup>333</sup>

Kapitán Kuttelwascher chtěl nadále pokračovat v nočních misích a proto v červenci 1942 přešel k 23. britské noční stíhací peruti, ačkoliv později létal (jako vůbec první cizinec v RAF) na supermoderních Mosquitech, nedocílil žádného dalšího sestřelu. Počínaje 1. říjnem 1942 byl odvolán z operační činnosti. Do té doby nalétal 405 operačních hodin (z toho 220 připadá na dobu strávenou nad nepřátelským územím), z toho 190 v noci. Bylo mu přiznáno

<sup>332</sup> Před 20 lety byl při tom. Letec Karel Kuttelwascher. *Letectví a kosmonautika*, 1965, č. 14, s. 17.

<sup>333</sup> DARLINGTON, Roger: *Noční jestřáb*, s. 41-51.



20 jistých sestřelů (2 ve spolupráci), 2 sestřely pravděpodobné a 5 strojů poškozených. Mimo to poškodil tři lokomotivy a osm plavidel.

Za svoji úspěšnou činnost obdržel následující vyznamenání: pětkrát Československý válečný kříž, čtyřikrát Československou medailí Za chrabrost, Československou medailí Za zásluhy I. st., Pamětní medailí čs. zahraniční armády (se štítky F a VB), francouzským Croix de Guerre s palmou a stříbrnou hvězdou, zmiňovaný a vysoce ceněný DFC & bar, britskou The 1939-1945 Star with Battle of Britain Clasp, Air Crew Europe Star, Defence Medal a War Medal.<sup>334</sup>

Po odchodu z operační služby nastoupil k Inspektorátu československého letectva v Londýně a 10. června 1943 vyrazil na propagační *tour* po Spojených státech. Dvanáctkrát promluvil do rozhlasové stanice CBS (do BBC třicetkrát více), hostil jej Hollywood, kde se setkal i s Errolem Flynnem a dokonce se stal hrdinou comicsu: *Czech Night Hawk*. Od října pokračoval v turné po Kanadě. Do Velké Británie se vrátil v polovině prosince 1943. Až do konce války působil jako zalétávací pilot.

Do Československa se vrátil 18. srpna 1945. Britská manželka Beryl Ruby Kuttelwascherová (rozená Thomasová) se třemi malými dětmi<sup>335</sup> jej nedlouho poté následovala do neznámé země. Po povýšení na štábního kapitána, sloužil nejprve na Ruzyni a poté jako instruktor ve Vojenské letecké akademii v Hradci Králové. Již v lednu 1946 se jeho rodina vrátila do Velké Británie. Příčina návratu spočívala nejen v izolaci a jazykové bariéře: „*Ruby těžce snášela situaci, v níž se ocitla: v cizí zemi se třemi malými dětmi a údajně zanedbávána manželem i jeho rodinou. Za pouhých několik měsíců, koncem ledna 1946, se vrátila zpět do Velké Británie. Vzala s sebou děti, a jak vyplývá ze vzájemné korespondence mezi manželi, uvažovali o rozvodu.*“<sup>336</sup>

Karel Kuttelwascher je za necelý půlrok následoval, poté, co obdržel od britského ministerstva vnitra vízum, a doma v Československu k 21. květnu 1946 demobilizoval. Nedlouho poté proběhly v Československu parlamentní volby, v nichž v českých zemích drtivě zvítězila KSČ.<sup>337</sup> Důvodem jeho návratu do Anglie nebyla pouze touha po rodině, jak sdělil v dopise Ruby: „*Můj plat za poslední měsíc byl – a teď se posad’ – Kč 479,20, tj. 2 Libry, 7 šilinků a 5 pencí. Je to největší podvod, který na nás ušili: takhle se s námi zachází po všech těch letech boje.*“<sup>338</sup> V dopise z počátku března 1946 zklamaně konstatoval: „*Myslím*

<sup>334</sup> VÚA, f. Kvalifikační listiny, zde kvalifikační listina Karla Miloslava Kuttelwaschera, narozeného 23. 9. 1916.

<sup>335</sup> S tehdy dvaadvacetiletou Beryl Ruby Thomasovou, se oženil 21. února 1942. Syn Huw se narodil v září 1942, dvojčata Vera a Mari v listopadu 1944. DARLINGTON, Roger: *Noční jestřáb*, s. 52.

<sup>336</sup> Tamtéž, s. 164.

<sup>337</sup> Do své staré vlasti zavítal už pouze jednou, během své dovolené v září 1947.

<sup>338</sup> DARLINGTON, Roger: *Noční jestřáb*, s. 164.

si, že tam budu muset překonat mnoho změn, ale určitě to bude lepší než zde. Takové svobody mám plné zuby.“<sup>339</sup> V den konání parlamentních voleb (26. května) přistál v britském Croydonu.

Jako pilot s vynikajícím renomé získal v listopadu 1946 místo u slavné *British European Airways*, u níž létal nejprve jako první důstojník a posléze jako kapitán. Válečné vypětí, rozpad rodiny,<sup>340</sup> to vše zanechalo hluboké stopy na jeho zdraví. Zemřel zcela neočekávaně v noci na 18. srpna 1959 na srdeční infarkt, který jej postihl během dovolené v jižní Anglii, v pouhých 42 letech. Je pohřben v Uxbridge, nedaleko Londýna. Dne 8. května 2000 byl ve své vlasti in memoriam povýšen do hodnosti brigádního generála. Jeho životopisec Roger Darlington zdůraznil, že: „*Noční jestřáb byl jenom jeden a hrdinové jako Kut se už nikdy neobjeví.*“<sup>341</sup>

## 5. 3 Získali uplatnění v neleteckém povolání

### 5.3.1 Exkurz: Arnošt Pollak (Polak)

Zdaleka ne všichni letci, bývalí veteráni RAF, kteří se po válce, respektive po Únoru vrátili zpět do Velké Británie, nehodlali znovu sloužit v řadách Královského letectva, ale rozhodli se pro civilní kariéru. Jedním z takových mužů, byl i Arnošt Polak, jeden z nejvýznamnějších polistopadových reprezentantů západních letců v Londýně.

Arnošt Pollak se narodil v Praze 21. září 1923 do středostavovské rodiny židovského původu, jako druhý syn. Jeho otec Rudolf<sup>342</sup> byl podnikatelem a matka Gertruda<sup>343</sup> zastávala úlohu ženy v domácnosti. Manželé Pollakovi a jejich synové Felix<sup>344</sup> a Ernest, což bylo původní jméno Arnošta, žili životem spokojené, slušně zaopatřené středostavovské rodiny až do roku 1938. K životnímu standardu náležely hospodyně, kuchařka a zpočátku i chůva. Vše se změnilo po vydání nařízení o zákazu podnikání v obchodu, ve výrobě a službách osobám židovského původu. Jako většina židů se snažili vystěhovat do jiného státu, kde by se na ně nevztahovala protizidovská nařízení a diskriminující přístup okolní společnosti.

---

<sup>339</sup> Tamtéž.

<sup>340</sup> Manželství skončilo rozvodem v roce 1951.

<sup>341</sup> DARLINGTON, Roger: *Noční jestřáb*, s. 178.

<sup>342</sup> Rudolf Pollak narozen 24. 2.1890 v Praze, zahynul 10. 8. 1942?

<sup>343</sup> Gertruda Pollakova, rozená Elischak, narozená 5. 5. 1897, zahynula 19. 8. 1942?

<sup>344</sup> Felix Pollak se narodil 9. listopadu 1921 a do dnešních dnů žije ve Velké Británii.

Rok 1939 byl rokem plným změn a Pollakovi si uvědomovali přicházející nebezpečí. Prostřednictvím organizace britských Quakers,<sup>345</sup> kteří pomáhali organizovat přesun židovských dětí a mládeže z Československa,<sup>346</sup> připravili odchod Felixe a Ernesta (Arnošta). Museli složit finanční poplatek za zprostředkování přesunu a museli se zaručit, že synové byli připraveni pro manuální práci. Arnošt se musel vzdát školní docházky a učil se zámečnickem, zatímco Felix se zaučoval pro práci v zemědělství a hospodářství.<sup>347</sup> Ani jeden z chlapců nebyl pochopitelně nadšen myšlenkou, že by se jejich kariéra měla ubírat právě tímto směrem.<sup>348</sup> Bez této podmínky by se však nemohla uskutečnit jejich emigrace do Velké Británie s tím, že cílovou destinací obou chlapců bude Austrálie, což museli rodiče stvrdit písemným souhlasem.<sup>349</sup>

Chlapci byli přijati jako žáci do výcvikové farmy YMCA (*Young Men's Christian Association – Křesťanské sdružení mladých mužů*) a rodiče složili za každého chlapce poplatek £75, z čehož bylo £25 na pokrytí nákladů na farmě a zbývajících £50 na cestu do Austrálie. Arnošt se svým bratrem Felixem odjeli z Wilsonova nádraží v Praze dne 1. srpna 1938 jako součást tzv. *Kindertransport*. Shodou okolností to byl poslední transport dětí, který byl zorganizován a povolen. Ve stejném vlaku cestovaly děti pod záštitou Nicholase Wintona. Bratři Pollakovi ale cestovali pod kvakerskou organizací, tudíž nebyli na Wintonově seznamu dětí.<sup>350</sup> Nenapadlo je, že by už rodiče nemuseli nikdy vidět. Věděli, že i oni se snaží vycestovat z republiky a jelikož měli rodiče již provizorně sbaleno, věřili, že se v brzké době ve Velké Británii či v Austrálii setkají.

Cesta vedla přes Německo do Holandska, kde se nalodili na parník, který je dopravil do Velké Británie, konkrétně do přístavu Harwiche.<sup>351</sup> Po vyřízení imigračních formalit pokračovali vlakem do Londýna. Na nádraží *Liverpool Street Station* je čekal známý jejich rodičů z Prahy. Poté prošli vstupními kontrolami v Somerset House, kde jim úřednice oznámily, že se musí přepravit do Henley on Thames. Jedna z úřednic ze Somerset House

---

<sup>345</sup> Kvakeři mají své kořeny v křesťanství a nacházejí inspiraci v Bibli. K jejich přesvědčení náleží myšlenka, že věřit v Boha či jakoukoli „bytost“ je akceptovatelné a že víra každého z nás má svou vlastní individuální formu a důležité je vzájemně se tolerovat a spolupracovat.

<sup>346</sup> Významnou a známou organizací, založenou na popud kvakerů, se stal *Britský výbor pro uprchlíky z Československa (British Committee for Refugees from Czechoslovakia)*, který podporoval jak legální, tak ilegální emigraci občanů Československa. Na rozdíl od jiných přebíral za uprchlíky dlouhodobé garance v cílové zemi. Angličan Nicholas Winton byl jednou z významných osobností, které napomáhaly přesunu dětí a mládeže do Velké Británie. Po krátkém působení se tento fond dostal do finančních potíží a musel ho nahradit *Svěřenecký fond českých uprchlíků (Czech Refugee Trust Fund)*, který byl zřízen v červenci 1939. Jelikož však uprchlíků byla přemíra a organizace napomáhající v odchodech židovských občanů z Československa nemohly uspokojit všechny, byla přednost dána dětem a mládeži.

<sup>347</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>348</sup> Bratr Felix měl nadání na chemii.

<sup>349</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>350</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 25. 1. 2010.

<sup>351</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

posadila chlapce do taxíku a nechala je zavést na Paddington Station, odkud museli sami najít vlak do Slough a poté do Twyfordu, kam jel přímý vlak do Henley on Thames.<sup>352</sup> Na nádraží v Henley je vyzvedla paní Kingová (majitelka farmy), která je zavezla na farmu Flint Hall v Hambledonu.<sup>353</sup>

Farma se zdála být udržovaná, a chlapci, které uviděli při příjezdu, vypadali vcelku přátelsky. Bylo jim něco mezi 15 a 18 lety.<sup>354</sup> Většina se jich vyptávala na poměry v Československu. Po chvíli jim ukázali pokoj, kde bydleli po dobu svého faremního pobytu. Pokoj byl malý, útulný a bylo v něm pět postelí. Každý měl svou poličku a skříňku.<sup>355</sup> Pracovní výcvik začal již následujícího rána. Farma byla smíšená a produkovala rostlinnou i mléčnou výrobu.<sup>356</sup> Chlapci museli navíc pomáhat i v domácnosti. Oba měli rozvrženy jednotlivé denní služby. Nebylo lehké se dorozumět, protože ani jeden z bratrů neuměl dobře anglicky. Ve škole se učili pouze německy a francouzsky.

V mezičase vypukla válka a tak namísto dvou měsíčního pobytu zůstali bratři Pollakovi na farmě Flint Hill až do jejich nástupu k armádě.<sup>357</sup> Práce na farmě byla těžká a pro Arnošta nezajímavá. Po oslavě osmnáctých narozenin se snažil o přijetí do československé armády. Dne 28. září 1941 se vydal do Londýna na československé ministerstvo národní obrany, aby se zapsal k letectvu.<sup>358</sup> Pohovor proběhl úspěšně a Arnošt nastoupil 15. října do výcvikového střediska československé armády v Leamingtonu.<sup>359</sup> Do československé armády byl zařazen 3. listopadu 1941.<sup>360</sup> V polovině prosince byl odeslán na leteckou základnu Wilmslow v pozici vojína nováčka (AC2).

Mladý muž chtěl prodělat pilotní výcvik, což mu bylo zamítnuto s ohledem na jeho mladý věk. Namísto toho nastoupil do kursu palubního radiotelegrafisty a střelce.<sup>361</sup> Radiotelegrafický výcvik prodělal v *Signal School* v Cranwell od 15. dubna do 13. srpna 1942.<sup>362</sup> Výcvik palubního střelce absolvoval od 14. srpna do 11. září 1942 u 8. *Air Gunnery School* v Evanton ve Skotsku, v závěru kterého byl jmenován seržantem.<sup>363</sup> Poté byl 12. září přemístěn k 1429 COTF (*Czechoslovak Operation Training Flight* – Československá operační

---

<sup>352</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*. Olomouc, Vydavatelství UP 2009, s. 43

<sup>353</sup> Tamtéž.

<sup>354</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>355</sup> Tamtéž.

<sup>356</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 44

<sup>357</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>358</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 57.

<sup>359</sup> Tamtéž.

<sup>360</sup> *VÚA*, f. Letecké karty, zde karta Arnošta Polaka, narozeného 21. 8. 1923.

<sup>361</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>362</sup> *VÚA*, f. Letecké karty, zde karta Arnošta Polaka, narozeného 21. 8. 1923.

<sup>363</sup> Tamtéž.

výcviková letka), sídlící na základně Church Broughton, kde absolvoval bojový výcvik.<sup>364</sup> Dne 21. prosince 1942 absolvoval svůj první cvičný let na letounu Wellington.<sup>365</sup> Po završení výcviku byl dne 3. března 1943 přidělen k 311. československé bombardovací peruti, která v tu dobu operovala v rámci *Coastal Command* (Velitelství pobřežního letectva) nad Atlantickým oceánem a Biskajským zálivem.<sup>366</sup>

Svůj první operační let prodělal Arnošt Polak již 15. března 1943, kdy strávil devět hodin na protiponorkové hlídce. Byl přidělen k osádce kapitána Emila Palichleba.<sup>367</sup> Dne 11. října 1943 byl povýšen do hodnosti rotmistra. Za působení u *Coastal Command* mu byla 22. února 1944 udělena Československá medaile za chrabrost a později tři Válečné kříže.<sup>368</sup> K 11. říjnu 1944 byl povýšen do hodnosti praporčíka. U 311. perutě setrval až do 9. ledna 1945, kdy byl převelen k letecké dopravě.<sup>369</sup>

Výcvik prodělal u 105. OTU (*Operational Training Unit* – Operačně výcviková jednotka) v Bramcote, kde získal dodatečnou kvalifikaci na pozici rádiového operátora pro civilní standarty a postupy.<sup>370</sup> Po ukončení náročného kurzu byl převelen ke 246. dopravní peruti na základnu v Holmsley South v New Forestu,<sup>371</sup> kde působil od 17. dubna do 17. srpna 1945.<sup>372</sup> V rámci 246. peruti létal do vzdálených zemí, kam se přepravovaly VIP osoby, dokumenty a tiskoviny.<sup>373</sup> Mezi destinace náležela místa jako Kalkata, Cejlon, Dillí, Malta a místa v severní Africe.<sup>374</sup>

V červnu 1945 se Arnošt Polak dozvěděl z dopisu od známých o osudu rodičů, kterým se nikdy nepodařilo opustit Československo, a stali se oběťmi holokaustu.<sup>375</sup> V rámci svého přidělení u 246. perutě, přiletěl Arnošt Polak v období srpna a září 1945 několikrát do Prahy. Po dobu své dovolené se začal blíže zajímat o osudy svých příbuzných a přátel. Bylo těžké se dozvídat, kdo z nich nepřežili nacistickou genocidu. Dovolena rychle uběhla a Arnošt se

---

<sup>364</sup> Na základně Church Broughton bylo výcvikové středisko, kde se dávaly dohromady osádky letadel.

<sup>365</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 81.

<sup>366</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>367</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 82.

<sup>368</sup> VÚA, f. Letecké karty, zde karta Arnošta Polaka, narozeného 21. 8. 1923.

<sup>369</sup> Arnošt Polak byl několikrát převelen ze základny na základnu a ve svých pamětech si poznamenal, že pobýval na základnách Cranwell, Talbenny, Beaulieu, Cronwell a Tain.

<sup>370</sup> VÚA, f. Letecké karty, zde karta Arnošta Polaka, narozeného 21. 8. 1923. V Bramcote byla umístěna jednotka operačního výcviku u dopravního letectva.

<sup>371</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>372</sup> VÚA, f. Letecké karty, zde karta Arnošta Polaka, narozeného 21. 8. 1923.

<sup>373</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>374</sup> Tamtéž.

<sup>375</sup> Není přesně známo, kdy Gertruda a Rudolf Pollakovi zemřeli. V jejich případě bylo stanoveno hromadné datum úmrtí: u Gertrudy na 19. 8. 1942 a u Rudolfa na 10. 8. 1942.

hlásil na ruzyňském letišti, kam byl přidělen jako radiový operátor u *Letecké dopravní skupiny* (LDS).<sup>376</sup>

Praha připadala Arnoštovi Pollakovi euforická. Lidé se radovali z konce války, ale přejít ztrátu rodičů a přátel nebylo lehké. První větší poválečný služební let uskutečnil 29. září 1945. Jednalo se o cestu do Paříže, kde byla osádka přivítána francouzským vojákem, štědře nabízejícím červené víno, které přinesl v kanystru.<sup>377</sup> Další destinací, která mu uvízla v paměti, byl let Londýna, kde měl možnost strávit téměř tři týdny.<sup>378</sup>

Polakovy podnikatelské sklony se projevíly již za jeho služby u LDS. Bylo známo, že v různých destinacích byla poptávka po zboží, které bylo běžnou a levnou záležitostí v Československu a naopak. Tak vyměňoval aspirin za lihoviny a cigarety čistě pro svoji potřebu a pro své přátele.

Arnošt Pollak působil u československé dopravní perutě až do jara 1945, kdy pro nedorozumění se svým velitelem, majorem Bohuslavem Tobyškou, požádal o propuštění z LDS a demobilizoval.<sup>379</sup> Tak skončila v únoru roku 1946 vojenská kariéra Arnošta Pollaka, aby začala kariéra obchodníka.

Pollakovou výhodou byla znalost angličtiny a tak se velice rychle uchytil ve společnosti svého přítele Johnyho Menzela, který byl obchodním prostředníkem.<sup>380</sup> Arnošt Pollak byl schopen zajistit obchod ve Spojených státech a Británii. Do posledně jmenované země hodlal vycestovat, jakmile to bude možné.<sup>381</sup> Měl přislíbeno místo u anglického známého, který se taktéž zabýval zprostředkováním obchodů.

Možnost návratu do Velké Británie byla lákavá. Bratr Felix odešel z Československa již v listopadu roku 1945 a hledal si studijní místo na anglické univerzitě. Až v březnu roku 1946 byl však Arnošt propuštěn z aktivní vojenské služby. Do demobilizace ve Velké Británii měl stále nárok na plat a přidělové poukázky.<sup>382</sup> Arnošt Pollak hodlal na britské ostrovy vycestovat legální cestou, ale neuspěl při první žádosti o cestovní vízum na britském velvyslanectví v Praze.<sup>383</sup> Úspěšný byl až po další intervenci a 9. září 1946 odcestoval vlakem do Hamburku, kde strávil dvě noci a poté pokračoval v cestě do Londýna.<sup>384</sup>

---

<sup>376</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>377</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 110.

<sup>378</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Pollakem ze dne 7. 7. 2007. Letoun, kterým přiletěli, měl závadu na motoru a tak se pobyt v Londýně prodloužil.

<sup>379</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 113.

<sup>380</sup> Zprostředkoval kontakty a obchody mezi vzájemně neznámými lidmi a firmami.

<sup>381</sup> Při demobilizaci obdrželi nemalou finanční odměnu.

<sup>382</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 118.

<sup>383</sup> Tamtéž, s. 119.

<sup>384</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

Po příjezdu do Londýna bydlel Arnošt Pollak se svým bratrem v podnájmu v londýnské čtvrti Fullham. Sháněl si práci a prošel několika pohovory, avšak neúspěšně. Až setkání s Ivanem Schwarzem, válečným kamarádem z RAF, bylo přínosným. Staří známí se dohodli a v prosinci roku 1946 založili zprostředkovatelskou společnost pod názvem *International Marketers London Ltd.*<sup>385</sup> Nebylo lehké prosadit se na britském trhu, jelikož akcent v řeči byl nezvratným ukazatelem faktu, že se jedná o cizince, ale jejich vytrvalost se vyplatila.

Navázali obchod s Belgičany a dováželi hřebíky. Dalším z produktů, které byly žádané na anglickém trhu, byla česká bižuterie. Zde ale vyvstal problém s oficiálním vývozem. Bylo nutné se uchýlit k dovozu menšího množství a organizovat častější dodávky.<sup>386</sup> Obchodům se dařilo a obchodní zprostředkovatelé si mohli pronajmout kancelář více v centru, ve čtvrti Notting Hill Gate.<sup>387</sup> Z příjmů navíc bylo možno si zaplatit i písárku. V zimě roku 1947 se Arnošt Pollak seznámil přes přátele se svou budoucí manželkou Bettinou. Schůzky byly romantické, chodili spolu na procházky a trávili čas tak, aby to příliš nezatížilo Arnoštův rozpočet. Bettina byla chápající a vlídná. Milovala operu a klasickou hudbu.<sup>388</sup>

Rok 1948 byl úspěšným po všech stránkách. Arnoštovi Pollakovi se podařilo navázat obchodní kontakt s belgickým zákazníkem, který potřeboval stavební stroje, a ukázalo se, že je to žádaný sortiment nejen v Evropě, ale i Británii.<sup>389</sup> Na těžkou techniku navázala poptávka po náhradních dílech ke zprostředkovaným strojům a tak se rozvinula společnost, kterou Arnošt Pollak provozoval po zbytek své obchodní kariéry a nyní vede jeho syn John.<sup>390</sup>

Arnošt a Bettina se vzali 16. září 1949 na matričním úřadě v Chelsea v centru Londýna a oslava proběhla v úzkém rodinném kruhu v Hotelu Hyde Park. Pollakovi si pořídili automobil Rover, s nímž podnikli spoustu cest po Velké Británii a po západní Evropě. V roce 1952 se jim narodil první syn Anthony<sup>391</sup> a v roce 1955 druhý syn John.<sup>392</sup> Dcera Deborah se narodila v roce 1959.<sup>393</sup>

V roce 1955 se přestěhovali do domu v Surrey, kde žijí dodnes. Plukovník Arnošt Pollak byl od roku 1951 řadovým členem *Svazu letců svobodného Československa*, a od 6. července 2005, po

---

<sup>385</sup> Machala, Jan (ed.): *Arnošt Polák – Paměti*, s. 123. S Ivanem Schwarzem se jako společníci po nějaké době rozešli. Kdy, to nechtěl pan Pollak prozradit. E-mailová korespondence autorky s Arnoštem Pollakem.

<sup>386</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>387</sup> Do doby, než si pronajali kancelář, pracovali z prostor Schwarzovy ložnice.

<sup>388</sup> Bettina pocházela z velmi bohaté rodiny. V roce 1938 odlétla z Československa se svoji rodinou soukromým letadlem.

<sup>389</sup> Byla to poptávka logicky spjata s nutností budovat průmysl po devastující válce.

<sup>390</sup> Rozhovor autorky s Arnoštem Polakem ze dne 7. 7. 2007.

<sup>391</sup> Anthony Polak se narodil 4. 3. 1952.

<sup>392</sup> John Polak se narodil 19. 2. 1955.

<sup>393</sup> Deborah Polak se narodila 8. 11. 1959.

smrti předsedy, generála Františka Elstona, jednatelem, a na příští výborové schůzi zvolen jeho předsedou.



## 6. The Secret Intelligence Service (MI6) a Czechoslovak Intelligence Office

### 6.1. Czechoslovak Intelligence Office

Československý zahraniční exil disponoval po únoru 1948 nejen politickým vedením, ale i několika zpravodajskými organizacemi, v jejichž čele působili bývalí armádní důstojníci. V zorném poli československého totalitního režimu se záhy ocitla nejen skupina generála Františka Moravce, známého šéfa zpravodajské centrály v Londýně za druhé světové války, ale i *Československý zpravodajský úřad (Czechoslovak Intelligence Office – CIO)*.<sup>394</sup>

*Czechoslovak Intelligence Office* vznikl v prosinci roku 1948 v Londýně, pod záštitou britské *Secret Intelligence Service (SIS – Tajná zpravodajská služba)*, známější pod neformálním označením MI6. Československá zpravodajská skupina získala krycí označení „*Measure*“ (*Opatření*). V jejím čele stanul plukovník generálního štábu Karel Procházka, který ji řídil až do září roku 1957.

CIO byla rozdělena do tří základních útvarů. JUDr. Samuel Belluš, bývalý člen Slovenské národní rady, řídil studijní sekci. Major Jaroslav Stuchlý velel ofenzivnímu zpravodajství, ale posléze byl nahrazen jedním z Moravcových mužů, majorem Gustavem Luquencem. JUDr. Karel Zavadil, bývalý sekční šéf ministerstva vnitra v Praze, řídil defenzivní odbor. Později na jeho post nastoupil major Karel Vrdlovec, původně vedoucí administrativy CIO.

*Czechoslovak Intelligence Office* zřídila své pobočky na evropském kontinentě. Majoru Stuchlému byla svěřena rezidentura ve Frankfurtu nad Mohanem, major Václav Cukr, slavné letecké eso bitvy o Francii, měl na starosti kancelář v Hamburku a štábní kapitán Miroslav Plaňava, bývalý příslušník 311. československé bombardovací perutě, velel rakouské pobočce, která byla zároveň nejrozsáhlejší zpravodajskou sekci. Štábní kapitán Rudolf Dítě vedl švýcarskou expozituru. Bývalý velitel československého stíhacího křídla ve Velké Británii, podplukovník generálního štábu Tomáš Vybíral, vedl pobočku v Kodani. Ve

---

<sup>394</sup> CIO má doposud nejednotný výklad a překlad. V materiálech Státní bezpečnosti (StB) se hovoří o *Czechoslovak Intelligence Office*. Ve stejném duchu hovoří práce Churáně Milana a kol.: *Encyklopedie špionáže*. Libri, Praha 2000 a publikace Karla Pacnera: *Československo ve zvláštních službách*. Themis, Praha 2002. Studie Eduarda Stehlíka popisují odlišný výklad zkratky CIO. Ve svém příspěvku „*MEASURE*“, Příspěvek k historii Czechoslovak Intelligence Organisation - CIO (1948-1957), publikovaného ve *Studentských listech*, č. 25, 1991, s. 16, rozepisuje zkratku jako: *Czechoslovak Intelligence Organization*. Jelikož stále nemáme k dispozici žádný z oficiálních dokumentů dané organizace, respektive *Secret Intelligence Service*, můžeme se pouze domnívat, jaký název a tedy i překlad je správný. V této práci se přikláním k názoru Prokopa Tomka, dlouhodobě se zabývajících danou problematikou, který používá výkladu a překladu *Československý zpravodajský úřad*.

Švédsku byl činný major Jaroslav Prosser a na opačném konci „světa“ vedl major Miloslav Kašpar posledně vytvořenou pobočku na Kypru.

Po úspěšné činnosti *Czechoslovak Intelligence Office*, naneštěstí Státní bezpečnost na jaře roku 1956 pronikla do struktur CIO, když získala na svoji stranu jejího pracovníka Karla Zbytky. Následně bylo množství osob v Československu zatčeno a dva agenti CIO popraveni (JUDr. Josef Potoček a JUDr. Václav Kvíčera byli popraveni 26. ledna 1957). Tyto okolnosti přinutily v září 1957 britské zpravodajce zrušit *Československý zpravodajský úřad*.<sup>395</sup>

## 6.2. Zasazení činnosti CIO do kontextu britské zpravodajské služby

Objasnit spolupráci spřízněných zpravodajských organizací je krajně obtížnou záležitostí. Dokumenty, týkající se této tematiky, nejsou zařazeny do britského *Národního archivu* ani jiných relevantních institucí přístupných veřejnosti. Důvody spočívají nejen ve zpravodajském obsahu, ale i kvůli nedostatečným záznamům kontextu dotyčných rozhovorů a tajných operací. Při kontaktu tajných organizací je většinou více nevyřčeného, než řečeného, více vykonáno než zaznamenáno a jestliže zaznamenáno, pak toliko v kódech, které jsou srozumitelné pouze členům dané organizace, kteří jsou přirozeně vázáni přísnou mlčenlivostí.

Britský ministr zahraničí Robin Cook<sup>396</sup> akceptoval požadavek SIS, aby žádný z jejich dokumentů nebyl nikdy zveřejněn a aby byly tyto dokumenty vyňaty ze zákona umožňujícího volný přístup veřejnosti k vládním informacím.<sup>397</sup> Nejsme tudíž schopni potřebné materiály získat v britském *Národním archivu*, kde se dají bez obtíží dohledat dokumenty z ministerstva zahraničí, které se občas a ke všemu velice okrajově vztahují k činnosti tajných zpravodajských organizací.

Britský historik Alex Danchev<sup>398</sup> zaobírající se aktivitami SIS na toto téma prohlásil: „*musí se kopat hluboko a opatrně prosévat, jako archeolog, ale zároveň bez kulturních předsudků, jako nějaký neohrožený antropo-archeolog, který zkoumá cizí a uzavřenou společnost, jejíž spletitá sociální a profesionální síť je naprosto záhadná nezasvěcenci, ale důvěrně známá členům společnosti, v níž existuje určitý nepsaný kód, jemuž všichni rozumějí a v němž se věci dělají především na základě nepsaných a někdy i nevyslovených dohod.*“<sup>399</sup>

<sup>395</sup> TOMEK, Prokop: *Československý zpravodajský úřad*, Historie a vojenství, č. 3, 2004, s. 74-90.

<sup>396</sup> Robert Finlayson Cook (28. února 1946 – 6. srpna 2005), známý jako Robin Cook, byl představitel *Labour Party*, byl taktéž členem Parlamentu (MP) za Livingston od 1983 až do jeho smrti. Byl rovněž členem vlády ve funkci tajemníka ministra zahraničních věcí od roku 1997 do roku 2001. In: [http://en.wikipedia.org/wiki/Robin\\_Cook](http://en.wikipedia.org/wiki/Robin_Cook), dle stavu ze dne 10. února 2012.

<sup>397</sup> DORRIL, Stephen: *MI6 Fifty Years of Special Operations*. Fouth Estate, London 1990, s. 13.

<sup>398</sup> Alex Danchev je profesorem v oboru Mezinárodních vztahů na Nottinghamské Univerzitě.

<sup>399</sup> DORRIL, Stephen: *MI6 Fifty Years of Special Operations*, s.14.

*Secret Intelligence Service* je primárně organizací shromažďující utajené informace s tím, že nezaujímá oficiální pozici při hodnocení těchto informací, což ovšem neznamená, že nedochází k vlastním závěrům. V průběhu studené války bylo užíváno množství nekonvenčních forem k získávání informací ze zemí pod kuratelou Moskvy. Oblíbenou vysoce přesnou a nebezpečnou metodou bylo fotografování leteckých základen a center výzkumu vyvíjejících atomové zbraně. Na tomto místě je nutné poznamenat, že českoslovenští letci, bývalí příslušníci Královského letectva, se v nemalé míře podíleli na operacích tohoto typu a jsou s vysokým respektem zmiňováni v knihách věnovaných tajným zpravodajským organizacím Velké Británie.

Čeští váleční veteráni měli prověřenou metodu přeletu sovětských hranic, kterou překonali, stejně jako většinu území, ve výšce pouhých 60 metrů. V nezbytné vzdálenosti od cílového bodu mise, musel ale pilot vystoupat do výše nejméně 100 metrů, aby bylo možno vysadit parašutisty.<sup>400</sup> Bývalý příslušník 312. československé stíhací perutě, Vít Angetter, se podílel na těchto tajných operacích, provozovaných z amerických základen v západním Německu, a to v rámci americké CIA (*Central Intelligence Agency – Ústřední zpravodajská služba*).<sup>401</sup>

Na rozdíl od většiny letců se chtěl namísto do Velké Británie dostat do Spojených států. Psal se rok 1950 a Královské letectvo nemohlo bezděčně přijímat nesčetné množství uprchlíků z východní a střední Evropy. Angetter si byl této skutečnosti dobře vědom. Vstup do služeb CIA byl pro jeho rodinu jistotou budoucnosti v USA, kde se chtěl poté živit létáním u jakékoliv dopravní letecké společnosti. Angetter se zúčastnil šesti tajných misí z německého Wiesbadenu, kdy měl za úkol vysadit parašutisty nad územím Sovětského svazu. Některých operací se zúčastnil po boku svých válečných kolegů, Viktora Popelky a Bořivoje Šmída.<sup>402</sup> Později létal s pilotem maďarské národnosti.

Politické dění v Československu nikdy nebylo primárním zájmem britských tajných služeb. Proto i *Czechoslovak Intelligence Office* byl pouze jednou ze zpravodajských organizací na britských ostrovech, která v rozmezí let 1948 a 1949 začala vytvářet svoji strukturu, aby začala od roku 1950 působit v MI6. Zapojení do struktur *Secret Intelligence Service* poskytlo CIO tolik potřebné finance a tím pádem i širší možnosti v plánování a uskutečňování tajných akcí (nejen) na území Československa. Agenti CIO byli vesměs účastníky druhého odboje.

---

<sup>400</sup> Tamtéž, s. 242.

<sup>401</sup> RAJLICH, Jiří: Plukovník v.v. Vít Angetter (1921-2009), *Historie a Vojenství*, roč. LIX, 4/2010, s. 65-80.

<sup>402</sup> Tamtéž, s. 65-80.

Zpravodajské služby Velké Británie se intenzivně zajímaly o dění na evropském kontinentu. Výhodou československých spolupracovníků bylo, že již v minulosti byli vyškoleni pro případy dopadení ze strany protivníka. Měli širokou základnu známých, s nimiž za války bojovali a na něž se mohli stoprocentně spolehnout. Zpočátku měly operace CIO jednoduchý ráz. K přenosu a získání informací se využívali agenti – chodci, kurýři a mrtvé schránky.<sup>403</sup> Posléze, po získání financí, byly využívány i vysílačky. Výjimečně se použilo netradičních forem přesunu kurýrů balónem.<sup>404</sup>

Bylo nutno vytěžit potřebné informace nejen prostřednictvím osobních kontaktů, ale bylo zapotřebí oslovovat a získávat další potenciální informátory a agenty pro CIO. V první polovině padesátých let byl již úřad plně financován Velkou Británií a kontakty CIO agentů narostly do mnohem větších měřítek. Spolupracovníci měli přístup k informacím z velvyslanectví sídlících v Praze o tom, kteří občané cestují za hranice v rámci pracovních cest, ale i za poznáváním krás Světa, tedy turismem. Informátorům z řad intelektuálů, umělců a obchodních cestujících, reprezentantů československého průmyslu, se říkalo „bílé linky“.<sup>405</sup>

Jednalo se o osvědčenou metodu získávání spolehlivých informací s jejich relativně pravidelným, novým přísunem. Ani pro StB nebylo jednoduché zjistit spolupráci domácích osob s protistátními organizacemi za hranicemi republiky. Jedinou cestou, bylo udání někoho z okolí daného informátora. V horším případě se jednalo o spolupracovníka StB, který záměrně udržoval kontakt s agentem CIO a snažil se od něho vyzískat co nejvíce informací o československé zpravodajské organizaci. CIO byl vysoce úspěšný zpravodajský úřad až do doby, kdy se do jeho řad vmísil zrádce Karel Zbytek, označovaný ve spisech StB jako agent LIGHT.<sup>406</sup>

Karel Zbytek<sup>407</sup> přiletěl na britské ostrovy 16. června 1948 jako konferenciér a tlumočnick výpravy *Pěveckého sdružení moravských učitelů*. Po ukončení zájezdu se rozhodl

---

<sup>403</sup> PEJČOCH Ivo – TOMEK, Prokop: *Agenti - chodci na popravišti: kurýři západních zpravodajských služeb, popravení v letech 1949-1958*. Svět křidel, Cheb 2010, s. 24-25.

<sup>404</sup> TOMEK, Prokop: Československo – britské zpravodajské soupeření. In: *Securitas Imperii*. 14/2006, Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu, Praha, s. 139-171.

<sup>405</sup> PACNER, Karel: *Československo ve zvláštních službách*. III. díl. Themis, Praha 2002, s. 387-423.

<sup>406</sup> TOMEK, Prokop: Agent LIGHT - tajný spolupracovník v britské rozvědné službě. In: *Securitas Imperii*, č. 8. ÚDVZK, Praha 2001, s. 149-182.

<sup>407</sup> Karel Zbytek se narodil 28. října 1902 v Lískovci, okres Kyjov. Vystudoval nižší reálné gymnázium ve Frýdku Místku. Roku 1924 odjel do Paříže, kde pobýval do roku 1927. Poté se živil jako obchodní zástupce a v roce 1932 vykonal zkoušku z francouzštiny na Univerzitě Karlově v Praze. Následovně absolvoval i zkoušku z angličtiny a od roku 1938 provozoval jazykovou školu a poté parfumerii ve Frýdku Místku. V roce 1939 odešel do Vojkovic u Českého Těšína, kde fungoval jako spojka pod krycím jménem „Karel Wrobel“ při převádění československých občanů do Polska. V republice byl stíhán pro nákup kradeného zboží. Stal se členem Československého vojenského legionu v Polsku, kde dosáhl hodnosti desátníka. V září 1939 byl s jednotkou zajat Rudou armádou a krátce internován. Podařilo se mu ilegálně přejít rumunskou hranici a přihlásit se na československém zastupitelstvu v Bukurešti. Odjel pak přes Konstanci a Bejrút do Francie. V Paříži působil na konzulátě jako vojenská síla na druhém oddělení Československé vojenské správy. Po

nevrátit do Československa a setrvat ve Velké Británii. Svůj protest proti novému politickému zřízení v rodném Československu ostře vyjádřil v rozhlasovém rozhovoru ze dne 29. června 1948 a následovně v prohlášení pro tisk<sup>408</sup> V Československu na něj bylo podáno trestní oznámení pro zločin podle § 2 zákona č. 50/ 1923 Sb. na ochranu republiky.<sup>409</sup> Posléze vstoupil do CIO, kde působil jako vedoucí administrativního oddělení a jako příležitostný překladatel v Londýně pod krycím jménem Frost. Mezi kolegy byl oblíben a považován za zcela spolehlivého.<sup>410</sup> Sám se snažil být akčním agentem CIO. Kontaktoval svého známého na Ostravsku, kde zprostředkoval úkryty a doručování pokynů a zpráv, peněz a zbraní prostřednictvím mrtvých schránek. Jeho aktivity na britských ostrovech byly od roku 1953 definitivního rázu, jelikož 3. března 1950 získal britské občanství.<sup>411</sup>

Můžeme se pouze domnívat, co Karla Zbytka dovedlo ke spolupráci se Státní bezpečností, trvající od roku 1956 do roku 1962, kdy zemřel. Díky jeho činnosti mohla komunistická rozvědka identifikovat na padesát agentů CIO spolupracujících na území Československa a dalších 180 spolupracovníků působících v zahraničí.<sup>412</sup> Dalším ze spolupracovníků CIO, kteří zradili zpravodajský úřad a spolupracovali s Ministerstvem vnitra, byl Bohuslav Holemář,<sup>413</sup> který se v roce 1968 vrátil do Československa navštívit své příbuzné, a StB využila této příležitosti a přesvědčila jej ke spolupráci a zpětnému informování o úřadu CIO a k jakési hře mezi Státní bezpečností a britskou zpravodajskou službou.

*Československý zpravodajský úřad* byl jedinečnou, velice úspěšnou organizací svého druhu. Britové se, podle generála Karla Procházky, pokoušeli vytvořit podobné zpravodajské úřady i ve spolupráci s exulanty z Polska, Bulharska a Rumunska. Veškeré snahy však nevedly k takovým úspěchům, jako v případě Čechoslováků. Bohužel došlo k selhání důvěry a celá akce skončila rozpadem zpravodajského úřadu. CIO nebyl zdaleka jediný zpravodajský

---

porážce Francie se přesunul do Velké Británie, kde pobýval v táboře Cholmondeley a poté působil jako vedoucí kanceláře a tlumočnick u polního soudu 1. stolice vojenského soudu, kde setrval až do konce války. Poté pracoval jako úředník čtvrtého oddělení Odboru pro politické zpravodajství ministerstva vnitra. Tamtéž.

<sup>408</sup> Tamtéž.

<sup>409</sup> §2 zákona č. 50/1923 Sb. na ochranu republiky, §2 příprava úkladů: *Kdo se s někým spolčí k úkladům o republiku; kdo vejde k témuž konci ve styk přímý nebo nepřímý s cizí mocí nebo cizími činiteli, zejména vojenskými nebo finančními; kdo k témuž konci sbírá branné nebo pomocné síly, je organizuje nebo cvičí; kdo poskytuje neb opatřuje k témuž konci zbraně, střelivo nebo jiné prostředky; trestá se za zločin těžkým žalářem od jednoho do pěti let, ze okolnosti zvláště přitěžujících těžkým žalářem od pěti do deseti let.*

<sup>410</sup> PACNER, Karel: *Československo ve zvláštních službách. III. díl*, s. 418.

<sup>411</sup> LONDON GAZETTE ze dne 21. 4. 1950.

<sup>412</sup> Tamtéž.

<sup>413</sup> Bohuslav Holemář byl jedním z kádrových příslušníků CIO. V roce 1948 byl v hodnosti majora propuštěn z armády a odešel do Velké Británie za svou anglickou manželkou. Poté působil v bruselké pobočce CIO, vedené Miroslavem Plaňavou.

úřad, kde se vyskytla přítomnost “dvojitého“ agenta. Samotná SIS měla ve svých řadách dlouholeté “dvojité“ agenty.

Mezi klíčové postavy *Czech Intelligence Office* patřil i Tomáš Vybíral.

### 6.3. Exkurs: Tomáš Vybíral a akce Kodaň

Podplukovník Vybíral patřil mezi nejúspěšnější československé stíhací letce, působících za války v řadách Královského letectva. Svůj třetí operační cyklus ukončil 15. listopadu 1944. K tomuto datu měl odlétáno neuvěřitelných 625.25 operačních hodin. Když přičteme i operační hodiny z bitvy o Francii, dospějeme k číslu 684.15 operačních hodin.<sup>414</sup> Turnus stíhače RAF byl přitom stanoven na 200 operačních hodin. Tímto výkonem obsadil pomyslnou „třetí příčku“ v množství operačních hodin uskutečněných při výpadech nad nepřátelské území, hned po Jaroslavu Hlad'ovi a Otto Smikovi.<sup>415</sup>

Po Únoru byl již v dubnu 1948 zproštěn služby a odeslán na dovolenou. Počínaje říjnem 1948 měl být trvale přeložen do zálohy. V té době však byl již zpět ve Velké Británii. Státní bezpečnost bedlivě sledovala nejen Vybírala, ale i jeho manželku Gitu Vybíralovou – Schmidtovou<sup>416</sup>, operní pěvkyní Národního divadla, která díky svému povolání často cestovala a byla v písemném kontaktu se svými přáteli v kapitalistické cizině. Vybíralovi byli manželský pár se znalostí cizích jazyků a možnostmi vycestovat; “pár jako stvořený pro špionáž“.

Životní situace je donutila uvažovat o ilegálním odchodu z Československa. Pražská úřadovna StB zaznamenala následující podrobnosti: „Podle ústředního záznamu OSTB Praha se dne 24. 9. 1948 dostavila se do úřadovny OSTB Praha paní Emilie Čeledová, bytem Praha XIX, Titova 20, sestra podplukovníka Vybírala, která společně se svým zetěm, Dr. Václavem Hanzlíkem, bytem tamtéž, oznámila odjezd svého bratra podplukovníka Vybírala a jeho manželky Gity Vybíralové, bytem tamtéž. Podplukovník Vybíral byl ještě v neděli 19. 9. 1948 s manželkou doma, a když se paní Čeledová dne 20. 9. 1948 vrátila domu, manželé Vybíralovi nebyli již doma.“<sup>417</sup>

Na první pohled nám přijde neuvěřitelné, že by vlastní sestra „udala“ svého milovaného bratra StB. Jednalo se však o běžnou praxi té doby, kdy jeden či více rodinných příslušníků ilegálně opustili republiku. Příbuzní se tak bránili a chránili před

<sup>414</sup> VÚA, f. Kvalifikační listiny; zde kvalifikační listina Tomáše Vybírala, narozeného 29. 9. 1911.

<sup>415</sup> Podplukovník Hlad' o provedl 281 útočných výpadů (tzv. sweepů) nad nepřátelská území (Francie, Belgie, Nizozemí, Německo). Major Smik rovných 200 sweepů.

<sup>416</sup> Gita Vybíralová – Schmidtová, narozena 8. 10. 1924 v Kutné Hoře.

<sup>417</sup> ABS, svazek č. 606964; zde složka Tomáš Vybíral.

napadením ze spolupráce a spoluviny při útěku svých příbuzných. Většinou vyčkali, až jim úprchlíci dali vědět, že jsou v bezpečí, a poté šli na policejní stanici oznámit jejich „odchod z trvalého bydliště“.

Mnohem zajímavější se pro StB stala osobnost Tomáše Vybírala v momentě, kdy se dopátrala faktu, že spolupracuje s neidentifikovanou tajnou zpravodajskou organizací v Londýně proti komunistickému režimu. Jeho totožnost zůstala po dlouhou dobu dobře utajena. Při tajných schůzkách s potenciálními informátory se představoval jako Thompson či Johnson<sup>418</sup>. Konspirační setkání proběhla na dobře utajovaných místech. Jeden z agentů StB, pracující pod krycím jménem Miloš, popsal Vybírala následovně: „*stár asi 40 roků, zachovalého, inteligentního vzhledu, výšky asi 175-180 cm, hranatý obličej, kaštanové dosti kudrnaté vlasy, hnědé oči, mírný výraz obličeje, zdravé, normálně stavěné zuby, na ruce letecké hodinky (majetek vojenské správy), tmavě modré šaty trochu obnošené ale zachovalé, nový klobouk italské značky, černé polobotky, černá aktovka.*“<sup>419</sup>

Ještě v roce 1955 nevěděla Státní bezpečnost, o koho se v případě agenta Thompsona či Johnsona jedná. Věděli pouze to, kde se s Milošem setkával. Tomáš Vybíral organizoval schůzky tak dokonale, že bylo nemožné vypátrat předem, kde a kdy k nim dojde. Vybíral, alias Johnson (používal tohoto jména častěji než Thompson), si sám vyhledával potenciální informátory a budoucí spolupracovníky.

Britské zpravodajské organizace měly zájem zejména o osoby, které cestovaly na Západ za pracovním účelem, v rámci uměleckého vystoupení, mezinárodní vědecké konference, či sportovního zápolení. Kontinuita spolupráce s informátory byla klíčovou pro získávání nového přísunu informací. Agent Miloš se zdál být vhodným kandidátem zpravodajského vytěžení, jak s obavami sledovali jeho nadřízení: „*U jmenovaného je důvodné podezření, že je znám britské zpravodajské službě SIS, případně je s touto službou v konspiračním spojení, nebo je připravováno jeho využití k získávání zpravodajských poznatků proti ČSSR.*“<sup>420</sup>

Agent Miloš byl vytipován agenty SIS, potažmo agenty CIO, jako osoba vhodná k navázání spolupráce za účelem získávání informací, které by napomáhaly kompromitovat politický systém a potažmo i ekonomický a obranný systém Československa. Západoevropským agentům však unikl fakt, že Miloš byl s přestávkami i agent

---

<sup>418</sup> Jméno Johnson bylo dalším z krycích jmen Tomáše Vybírala vedle krycího jména Thompson. V archivních materiálech ve spisech komunistické rozvědky se objevuje, pravděpodobně na základě překlepu, i verze Johanson. Převažuje však krycí jméno Johnson, ke kterému se přikláním.

<sup>419</sup> Tamtéž, I. 38.

<sup>420</sup> ABS, svazek č. 799031, I. 4; zde zpráva náčelníka I. oddělení, 3. odboru, kapitána Antonína Košťála.

kontrarozvědky v ekonomickém úseku a je tím pádem agentem StB, a že jeho spolupráce se západními zpravodajskými organizacemi, je pro ně pouze kompromitující záležitostí.

Miloš, vlastním jménem Miloslav Šťovíček, se narodil 5. prosince 1925. Byl ženatý a zaměstnán ve společnosti *Koospol* jako referent, bez politické příslušnosti. Spolupráci se Státní bezpečností podepsal 3. května 1954.<sup>421</sup> K prvnímu setkání mezi Milošem a Johnsonem došlo v Kodani, podle níž StB pojmenovala celou akci.<sup>422</sup>

Ve dnech 9. až 16. srpna 1955 vycestoval Miloslav Šťovíček pracovníčně do Dánska, kde se 12. srpna poprvé setkal s jakýmsi Johnsonem z Londýna, který jej oslovil při procházce parkem Tivoli v Kodani, které se taktéž účastnili zástupci firmy *Nor meat Kopenhágen Bechem* a *Rannors*. Ti Johnsona představili jako dalšího ze zástupců firmy *Nor meat Kopenhágen* a dále pokračovali ve společné konverzaci v angličtině. Johnson se mezi řečí zeptal českého agenta, odkud pochází, a pak již následovala, po předem vykalkulované odpovědi, pozvánka ke schůzce, k níž se však Miloš konkrétně nevyjádřil. Johnson se jej poté otázel, zda zná zaměstnance *Koospolu* Černohorského, Jandáka a Ing. Hlaváčka. Po dotazu Miloše, proč se o tyto lidi zajímá, Johnson odpověděl, že o ně má zpravodajský zájem pro účely československého exilu.<sup>423</sup> Ke své osobě Johnson uvedl, že byl za války příslušníkem zahraničního letectva a v roce 1945 se vrátil do Československa. Jelikož však po únoru 1948 nenašel v republice uplatnění, uprchl i s manželkou do zahraničí a nyní žije v Londýně. Na potvrzení svých slov ukázal své letecké hodinky, na nichž byla vyryta slova: Majetek vojenské správy.<sup>424</sup>

K jejich dalšímu setkání došlo již následujícího dne, kdy Johnson mimo jiné řekl: „*Podívejte se, my máme přesné zprávy o všech lidech, kteří jezdí do ciziny. Až pojedete příště, my si vás najdeme sami a odpovíte nám na tyto tři otázky.*“<sup>425</sup> Poté předal Milošovi papír, na němž stálo: *Jaký je československý obchod s Čínou a jak je na ní závislý? Ponechává obchodní styk se SSSR a LD možnost styků a jinými státy a jak je smluvně zavázán? Do jaké míry se ČSR snaží navázat obchodní styky s Jugoslávií a jaký postoj k tomu zaujímá SSSR?*“<sup>426</sup>

Ačkoliv Miloš odmítal na tyto otázky odpovědět, Johnson trval na tom, aby si “ otázky zapamatoval a papír zničil. Při této rozmluvě s Johnsonem uvedl, že mají (neřekl kdo konkrétně) informace od velvyslanectví cizích států zprávy o tom, když někdo žádá o vízum

<sup>421</sup> ABS, <http://www.abscr.cz/cs/vyhledavani-archivni-pomucky>, podle stavu ze dne 5. listopadu 2011.

<sup>422</sup> *Koospol a. s.*, byl státní podnik zabývající se zahraničním obchodem se zemědělským a potravinářským zbožím.

<sup>423</sup> ABS, svazek č. 606964; zde záznam Krajské zprávy Ministerstva vnitra.

<sup>424</sup> Tamtéž.

<sup>425</sup> Tamtéž.

<sup>426</sup> Tamtéž.



do zahraničí, a poté si vždy najdou možnost spojení s lidmi, o které mají zájem. Pouze ve Francii mají odlišnou organizaci, jinak, že pracují po celé Evropě. Tímto se rozloučili a k dalšímu setkání došlo až po sedmnácti měsících na obchodní cestě Miloše do Anglie.

Schůzka v Londýně proběhla pod Johnsonovou kontrolou, který Miloše navštívil v hotelu *Regent Palace* a požádal jej o schůzku na příští den. Rozhovor se uskutečnil opět v českém jazyce a Johnson se Milošovi omluvil s tím, že nebyla možnost sejít se dříve. Vypověděl, že byl v mezičase ve Spojených státech a Francii. Miloš se snažil říci, že se nehodlá dalších schůzek zúčastňovat, na což Johnson nereagoval. Dne 8. prosince 1956 přijel v taxi k hotelu a odvezl Miloše směrem ke Knightsbridge, odkud pokračoval do neznámé ulice a soukromého bytu v domě číslo 25. Zde se Johnson, mimo běžný rozhovor, vyptával na ohlas říjnových událostí v Maďarsku a na otázky ohledně Československa. Témata rozhovoru onoho večera se dají shrnout do následujících okruhů: *ohlas událostí v Maďarsku na československé obyvatelstvo, objevují se známky bouření? Ekonomická situace Československa? Jak je československou vládou organizován export do zemí „třetího světa“? Informace k zaměstnancům Koopolu a jiných společností, kteří mohou služebně vycestovat na Západ.*

Johnson se konkrétně ptal na Černohorského, Jandáka a Nebeského. Dále se snažil o navázání přímého kontaktu, až bude Miloš vědět, že opět vyjede „ven“. Žádal jej, aby mu zaslal telegram na londýnskou adresu s tím, že má obsahovat pouze datum a místo výjezdu, včetně jména hotelu, kde bude po dobu svého zahraničního pobytu ubytován. Neopomenul zdůraznit, že si může i nadále informace nechat zjišťovat jinak, ale že by bylo pro něj jednodušší, pokud by Miloš mohl informace o svých výjezdech za hranice oznamovat přímo jemu. V případě, že by se nemohl dostavit na některou z příštích schůzek, měl za sebe poslat Miloš náhradu. Dotyčná osoba se měla představit následující větou: „*Mluvil jsem s Vámi v Londýně*“.

Státní bezpečnost měla jen málo konkrétních podnětů k usnadnění identifikace Johnsonovy totožnosti. Jednou z nich mohla být i informace, kterou Milošovi prozradil, a to že studoval v Československu na Vojenské akademii v Hranicích, v době, kdy tam studoval tehdejší ministr obrany Lomský.<sup>427</sup> Ani tato informace a jeho podrobný popis však nenapomohly k jeho odhalení. V závěru zprávy Krajské zprávy Ministerstva vnitra se uvádí, že Miloš pojede opět na služební cestu do Švýcarska a že se musí jednat o jeho postupu při jednáních s Johnsonem, aby se dalo dojít k odkrytí tohoto československého agenta, pracujícího pro zahraniční zpravodajskou organizaci. Zpráva rovněž obsahuje konstatování,

---

<sup>427</sup> Armádní generál Bohumír Lomský (22. 4. 1914 - 18. 6. 1982), ministr národní obrany od 25. 4. 1956 do 23. 4. 1968.

že agent Miloš je spolehlivý agent, který byl do řad spolupracovníků StB původně získán pro získávání informací o činnosti evangelické církve a jejich funkcionářů.

Tomáš Vybíral předpokládal, že Miloš, jakožto bezpartijní, bude mít blíže protikomunistickému smýšlení. Při cestě do Švýcarska v lednu roku 1957 se však agenti nesešli. Tři měsíce poté ale Johnson opět navázal s Milošem osobní kontakt, při jedné z jeho obchodních cest po Evropě. K setkání došlo ve Stockholmu.<sup>428</sup> Tomáš Vybíral se opět ujal absolutní kontroly nad situací a zvolil místo soukromé, vzdálené a tiché, v němž se nemusel zaobírat sledováním spolusedících a kolemjdoucích. V bytě, kde schůzka proběhla, se nacházely i blíže neurčené slečny. Miloš se otázal na jejich totožnost a Johnson bezprostředně odpověděl, že se jedná o spolupracovnice tajné britské zpravodajské organizace, od nichž Milošovi nehrozí žádné prozrazení.<sup>429</sup>

Rozhovor proběhl dle předem připravených otázek, směřovaných opět ke stavu v Československu. Tentokrát se soustřeďovaly na ekonomiku a na proplácení zboží mezi mezinárodními bankami. Miloš nabyl přesvědčení, že britský agent probíranému tématu vůbec nerozumí a vzápětí převedl řeč na dění v Maďarsku. Na dotaz, zda by mohlo dojít k podobné situaci v Československu, měl předem připravenou odpověď, že se tak může stát pouze za spolupráce armády, ale to že je vyloučená věc. Johnson zareagoval otázkou, zda má Miloš vlivný kontakt v československé armádě, který by neváhal zapojit se do spolupráce. Odpověď byla negativní. Johnson se poté zaměřil na československé letectvo. Ani zde však neuspěl. Žádal proto Miloše o obstarání fotografií letišť a letadel, šlo mu zejména o tovární čísla letadel, jež jsou umístěna na ocase pod číslem letky nebo perutě. Dostalo se mu odmítavé odpovědi, a proto požádal, zda by mohl Miloš navázat kontakt s někým, kdo by tyto informace obstaral. Odpověď byla opět vyhýbavá.

I československý agent se snažil o získání informací. Snažil se zavést řeč na pobyt ve Švýcarsku, s tím, že tenkrát zaslal Johnsonovi telegram s informací o pobytu, na který však nezareagoval. Johnson potvrdil absenci kontaktu s tím, že byl pracovně vytížen a nebylo v jeho silách přijet do Švýcarska, aby se s Milošem setkal. Požádal Miloše, aby v budoucnu podepisoval telegram jménem Douglas, aby vše vypadalo jako neformální zpráva kamarádovi. Miloš využil okamžiku a zeptal se, zda má Johnson v Československu blízké přátele. Ten odpověděl, že by byl rád, pokud by se Miloš mohl podívat do Bubenské třídy v Praze, kde bydlí dcera jeho přítele Procházky, která se provdala za jeho válečného kamaráda Karla Mrázka, kterému je něco mezi 45 a 48 lety. Dále Thompson prozradil, že působil v Brně, Hradci Králové a zná dobře Kbely.

<sup>428</sup> ABS, svazek č. 606964; zde Akce „Kodaň“ souhrnná zpráva ze dne 8. 4. 1957.

<sup>429</sup> Tamtéž.

Tomáš Vybíral postupoval dle směrnic CIO, dle předem daného harmonogramu, kterého se agenti zpravodajských organizací drželi při oslovení nových lidí, kteří by se mohli zapojit do informačního průtokového řetězce mezi ohniskem zájmu a cílovou shromažďující agenturou, aby mohli následně vyvíjet další taktiky a intriky, jak nabourat funkční strukturu chodu té které sféry protivníka. Proto Johnson neváhal „odhalit“ na sebe pravdivé informace, aby získal důvěru potenciální „oběti“. V případě Miloše však šlo o mylný cíl. Tento agent StB a zpravodajské jednotky Ministerstva vnitra, finálně odhalil Vybíralovu totožnost po svém návratu ze Švýcarska a Švédska v roce 1957.<sup>430</sup>

Státní bezpečnosti trvalo celých deset let, než získala usvědčující důkazy o činnostech Tomáše Vybírala po jeho ilegálním odchodu z Československa v září roku 1948, kdy na něj bylo vyhlášeno neúspěšné celostátní pátrání. Operativní svazek na jeho osobu byl v prosinci 1955, za účelem dalšího pátrání, předán Krajské správě Ministerstva vnitra. V srpnu následujícího roku byl spis předán do archivu Ministerstva vnitra, jelikož nebylo o jeho osobě nic bližšího známo. V dubnu 1957 bylo rozpracování Vybíralovy osoby obnoveno (orgány II. Správy Ministerstva vnitra), na podkladě zjištění, že jmenovaný žije v Dánsku, kde měl kontaktovat agenta Miloše, kterého se snažil získat pro spolupráci s blíže nezjištěnou rozvědkou. Akce byla rozpracována pod krycím jménem KODANĚ, s cílem udržení spojení a případného představení spolupracovníka Johnsonovi. Milošovi byla předložena fotografická alba uprchlíků a ten pak identifikoval osobu Tomáše Vybírala jako jednu a tutéž skrývající se pod jmény Johnson a Thompson.

Výsledek akce ve svazku ministerstva vnitra není, schází rovněž závěr a datum uložení.<sup>431</sup> Doporučení na základě výčtu faktů znělo: *Uložit na patnáct let do Archivu Ministerstva vnitra.*<sup>432</sup>

Bohužel máme o akci Kodaň svědectví pouze z pera Státní bezpečnosti, nikoliv CIO, respektive *Security Intelligence Service*. Můžeme se pouze domnívat, co vše Miloš sdělil či nesdělil Johnsonovi, a co bylo pravdy na informacích obsažených ve složkách československého ministerstva vnitra. Ve svědectví jedné strany vychází jako vítěz Miloš, kterému se podařilo odkrýt „tvář“ československého agenta v britských službách.

Tomáš Vybíral je jednou z nejzajímavějších osobností veteránů RAF. Dodnes se mezi historiky porovnávají archiválie, které místy doplňují mozaiku jeho příběhu. Objevuje se celá řada prázdných míst, či přehuštěných faktů, která do sebe nezapadají. Jednou z nich je i otázka: jak mohl zároveň zastávat funkci vedení rezidentury CIO v Kodani a ve stejné době

---

<sup>430</sup> ABS, složka č. 606964; zde Krajská zpráva Ministerstva vnitra Praha, II. odbor, 1. oddělení, referát Anglie.

<sup>431</sup> Tamtéž.

<sup>432</sup> ABS, svazek č. 799031, l. 4; zde akce Kodaň.

zastávat pozici kapitána Královského letectva? Jestliže byl v aktivní letecké službě, jak mohl přelétat z velkoměsta do velkoměsta a navštěvovat informátory CIO?

Jeho společenská popularita byla nemalá. Byl to pohledný muž, který měl za ženu okouzlující umělkyni. Rád pomáhal organizovat společenské akce letců sdružujících ve *Svazu letců svobodného Československa* v Londýně. Aktivně působil i v *Československé obci legionářské* se sídlem tamtéž. Jedno období byl i jejím předsedou. S jistotou můžeme konstatovat, že zemřel náhle 21. února roku 1981 v Londýně na následky srdeční příhody ve věku 69ti let. Jeho farnost jej charakterizovala následovně: „*Podplukovník Tomáš Vybíral, který zemřel náhle 21. února večer, po třetím srdečním záchvatu. Rodák z Moravského Písku slavný letec – stíhač, který se proslavil v bitvě o Francii i Británii (200 letů útočných a 250 letů obranných), držitel vyznamenání československých, francouzských i britských, dlouholetý předseda ČsOL, a při tom tichý, skromný a nenáročný přítel a vzorný manžel a otec. Odešel tiše, téměř nepozorovaně a jeho odchod pocítí nejen ČsOL, ale celá krajanská veřejnost ve Velké Británii. Stál v popředí veškeré exilové činnosti – ve prospěch vlasti a národa. Jeho pohřeb se konal v krematoriu v Golders Green – byl mohutným defilé: všechny krajanské spolky a četní přátelé se s ním přišli rozloučit. Za vojáky letce se s ním rozloučil plk. J. Náprstek (anglicky) a plk. Lízálek (česky). Modlitbu Otče náš a Zdravas se pomodlil Tomášův instruktor plk. Vrána. Za obec věřících se rozloučil s Tomášem O. Lang. Prostorami západní kape zazněla hymna a všech těch 200 přítomných se zapojilo a Dvořákovo Largo a potom už rakev mizela „branou“ jež vede do „života“, zatímco nad hluboce skloněnými prapory se nesl zvuk trubky (vojenský trubač odtroubil „last post“) byl to důstojný odchod udatného a velkého muže. Bylo to 6. března, v předvečer Tomášova svátku. Letos by se dožil 70. let.*“<sup>433</sup>

Zmínka o jeho náhlém úmrtí byla otištěna i v prominentním deníku *The Daily Telegraph* ze dne 25. února 1981: „*Podplukovník letectva Tomáš Vybíral. Zemřel v Londýně ve věku 69 let. Český pilot, účastník bitvy o Británii, který se zúčastnil také dřívější bitvy o Francii a sestřelil 12 německých letadel. Uprchl dvakrát z Československa: v roce 1939 před nacisty a v roce 1948 před komunisty. Držitel DSO (Distinguished Service Order – Řád za významné služby), DFC. (Distinguished Flying Cross- Záslužný letecký kříž). V pozdějších letech byl předsedou Československé obce legionářské se sídlem v Londýně.*“<sup>434</sup>

---

<sup>433</sup> Zprávy z farnosti Londýn, 17. 3. 1981.

<sup>434</sup> *The Daily Telegraph*, 25 February, 1981, sekce nekrologů.

## 7. Domácí a exilová uskupení československých letců

### 7.1 Sdružení zahraničních letců

Na podzim roku 1946 bylo v Československu založeno *Sdružení zahraničních letců*. Důvodem jeho vzniku bylo hájení zájmů bývalých příslušníků Královského letectva. O vzniku této organizace uvažoval Adolf Pravoslav Zelený již na počátku roku 1945, kdy bylo zřejmé, že se válka blíží ke svému konci. Většina letců se hodlala vrátit do své vlasti a zapojit do budování nové, demokratické společnosti.<sup>435</sup> V lednu roku 1945 poslal major Zelený dopis náčelníkovi štábu Inspektorátu československého letectva v Londýně, plukovníkovi Josefu Schejbalovi,<sup>436</sup> obsahující návrh založení sdružení, které by spojovalo zahraniční letce, dbalo jejich zájmů, řešilo problémy spojené se zařazením do společnosti po návratu do Československa.<sup>437</sup>

Na podzim roku 1945 někteří z letců projevíli intenzivní zájem o oficiální vytvoření spolku západních letců. První schůze se konala ve Slovanském domě v Praze a zúčastnilo se jí přibližně 50 osob. Mezi hlavní iniciátory patřili dr. František Kubánek<sup>438</sup>, JUDr. Eduard Hora<sup>439</sup> a podporučík František Prček.<sup>440</sup> Posledně jmenovaný se nejvíce zasloužil o svolání setkání. Po dlouhých debatách o úkolech a cílech sdružení byly stanoveny jeho následující priority:

- asistence při ubytování letců<sup>441</sup>
- zajištění demobilizačního příspěvku<sup>442</sup>

---

<sup>435</sup> Adolf Pravoslav Zelený, (\*11. 10. 1914 v Rožně nad Pernštejnem – †25. 1. 2010 Velká Británie), absolvent Vojenské akademie v Hranicích, navigátor a příslušník 311. perutě bombardovací perutě, absolvent Vysoké školy válečné v Praze, jeden ze zakladatelů *Sdružení zahraničních letců* (SZL), jeho předseda v letech 1946-1948 a zodpovědný redaktor měsíčníku „*Letu zdar*“ vydávaného SZL. V roce 1948 legálně odešel zpět do Velké Británie

<sup>436</sup> Josef Schejbal, absolvent Vysoké válečné školy. Za války sloužil u 311. perutě (posléze její druhý velitel), náčelník Inspektorátu československého letectva, po válce československým vojenským a leteckým přidělenec ve Washingtonu. Po odvolání z funkce 1. dubna 1949 se rozhodl zůstat ve Spojených státech.

<sup>437</sup> Nemálo letců se obávalo návratu, respektive zařazení do poválečné československé společnosti. Podrobněji KUDRNA, Ladislav: *Odhodláni bojovat*, s. 260-179.

<sup>438</sup> JUDr. František Kubánek, \*24. 2. 1908 – †6. 10. 1979, za války sloužil u 310. stíhací perutě.

<sup>439</sup> JUDr. Eduard Hora, \*4. 9. 1903 – †???, za války působil jako překladatel na Inspektorátu československého letectva v Londýně.

<sup>440</sup> František Prček, \*6. 7. 1905- †3. 2. 1976, za války sloužil u 312. stíhací perutě.

<sup>441</sup> Otázka ubytování se stala pro letce ze Západu vážným problémem, zejména pro ty, kteří sloužili v hlavním městě. KUDRNA, Ladislav: „*Útěkář*“ *Otakar Černý*, s. 196.

<sup>442</sup> Demobilizační příspěvek československých letců byl nepatrný ve srovnání s tím, jaký obdrželi britští příslušníci Královského letectva. Například dne 27. září 1946 vyplatila *Likvidační a demobilizační složka* (LDS) při úřadu československého vojenského a leteckého ataše v Londýně nadporučíkovi v záloze Hynku Schillerovi 115 liber a 8 pencí (což se rovnalo 24 800 Kčs, při kurzu 1 libra = 201.50 Kčs). Po odečtení civilního ošacovacího příspěvku (plných 60 liber) se jednalo o částku 55 liber a 8 pencí. Kapitánovi Petru Urubovi byl po jeho demobilizaci v lednu 1947 vyplacen v únoru demobilizační příspěvek ve výši 29 600 Kčs. Svobodný britský nadporučík obdržel po tříleté službě 117 liber, 1 šilink a 8 pencí. Dále obdržel tzv. „*Resettlement grants*“, tedy dar ve výši 150 liber, aby si demobilizované osoby mohly založit drobné živnosti. Britský poručík letectva

- zaopatření zaměstnání<sup>443</sup>

- započítání vojenské služby v zahraničí trojnásobkem služebních let pro výkonné letce a dvojnásobkem pro nevýkonné letce a příslušníky pozemní armády ve státních a soukromých službách,

- přidělení znárodněného majetku v pohraničí.<sup>444</sup>

Na první schůzi byl zvolen prozatímní výbor, v jehož čele stál Adolf Pravoslav Zelený a čestnou pozici předsedy zaujímal generál Karel Janoušek.<sup>445</sup> Čestným členem sdružení byl jmenován ministr zahraničí Jan Masaryk. Členy výboru byli zvoleni: Dr. František Kubánek, Zdenko Hanuš Knap<sup>446</sup>, Karel Trojáček<sup>447</sup>, František Prček<sup>448</sup>, Vojtěch Bubílek<sup>449</sup> a později H. Foglová a Marcel Ludikar.<sup>450</sup> Sdružení mělo fungovat na apolitické bázi a veškeré politické debaty a propaganda neměly být připuštěny. Záhy vyvstala snaha ze strany levicově orientovaného *Svazu letců*, aby se *Sdružení zahraničních letců* stalo jeho součástí. Tento návrh byl ale zamítnut.

V březnu roku 1946 byla svolána další schůze spolku, kde byl za předsedu sdružení zvolen po dobu jednoho roku major Zelený. *Sdružení zahraničních vojáků* navázalo úzké kontakty se *Sdružením zahraničních letců* a bylo docíleno spojení všech složek zahraničních bojovníků. Adolf Zelený se stal *ex-officio* členem *Předsednictva zahraničních vojáků*.

*Sdružení zahraničních letců* bylo na jaře v roce 1946 včleněno do *Československé Obce Legionářské* (ČSOL) a její předseda, poslanec Jožka David, ohlásil sloučení všech bojovníků. Sloučením tří sdružení se sjednotilo pod ČSOL i vedení těchto organizací v jejichž čele stáli: a v čele stáli major Pavol Gajdoš, poslanec Václav Holub a Adolf Zelený.

---

odešel z armády po tříleté službě ze 109 librami, dále obdržel 150 liber a v neposlední řadě mu mohly být vráceny daně za tři roky, což činilo dalších 356 liber. Celkově 615 liber = 123 923 Kčs. KUDRNA, Ladislav: *Odhodláni bojovat*, s. 205-207.

<sup>443</sup> Vzhledem k tomu, že se letci vrátili do vlasti jako poslední z ozbrojených složek zahraničního odboje, nebylo pro ty, kteří demobilizovali, a kterých byla většina, snadné najít uplatnění v civilním sektoru.

<sup>444</sup> V tomto případě platí to samé jako v poznámce číslo 9.

<sup>445</sup> Divizní generál, RNDr., Karel Janoušek, 30. 10. 1893 – 27. 10. 1971, důstojník československých legií v Rusku 1916-1920, velitel letectva 1. armády za mobilizace 1938, přednosta III. (leteckého) odboru Československé vojenské správy ve Francii 1939-1940, generální inspektor československého letectva ve Velké Británii 1940-1945, politický vězeň 1948-1960, poté inventurník. V roce 1968 částečně a v roce 1990 zcela rehabilitován.

<sup>446</sup> Zdenko Hanuš Knap, 22. 4. 1910 – 26. 8. 1989, za války sloužil u 311. perutě.

<sup>447</sup> Karel Trojáček, 15. 12. 1910 – 4. 1. 1966, za války sloužil u 311. perutě. Jeho osádka byla nucena 23. září 1940 nouzově přistát na holandsko-německými hranicemi, byl zajat a vězněn, po návratu do Československa byl velitelem letiště Kbely, dne 28. 7. 1948 unesl letadlo Ar 96B (C-2 PU- 31) z Milošovic- Boží Dar do Německa.

<sup>448</sup> František Prček, 6. 7. 1905 – 3. 2. 1976, za války sloužil u 312. perutě.

<sup>449</sup> Vojtěch Bubílek, 28. 5. 1903 – 23. 9. 1993, za války sloužil ve skladech RAF, v roce 1946 se vrátil do Československa, pracoval na MNO, z republiky podruhé neodešel.

<sup>450</sup> Marcel Ludikar, 28. 1. 1920 – 31. 10. 2003, za války sloužil jako radiotelegrafista u 311. perutě. Dne 27. 2. 1948 opět odešel z Československa, byl znovu přijat do služeb RAF a stal se aktivním ve *Svazu letců svobodného Československa* se sídlem v Londýně.

Na jaře roku 1946 se předsednictvo letců rozhodlo vydávat měsíčník „*Letu zdar*“. První číslo vyšlo v září 1946. Hlavním iniciátorem vydávání časopisu byl H. Löhring. Redakci měsíčníku tvořili: Dr. František Kubánek, Zdenko Knap a Karel Trojáček. Zodpovědným redaktorem se stal major Zelený a pokladníkem Löhring. Časopis byl zakázán z politických důvodů na jaře roku 1948.<sup>451</sup>

Sdružení dále dohlíželo na dodržování zákona č. 136/46 Sb. o umístování a jiném zaopatřování účastníků národního boje za osvobození. Dále na naplňování zákona č. 255/46 Sb. o příslušnicích československé armády v zahraničí a o některých jiných účastnicích národního boje za osvobození. Kromě této legislativy *Sdružení* organizovalo debaty a společenské večírky, jeho členové se zúčastnili významných akcí (odhalení pamětních desek, apod.), leteckých a vojenských přehlídek a důležitých výročí spojených s leteckou aktivitou.<sup>452</sup> Mezi důležité momenty nálež rovněž oběd s ministrem zahraničí Janem Masarykem. V říjnu roku 1947 byla udělena audience prezidentem Dr. Edvardem Benešem legionářům Jožkovi Davidovi a Vojtěchu Holubovi.

V březnu 1948 se konala poslední schůze předsednictva ČSOL, na niž komunistická frakce, vedená poslancem Ján Vodičkou, úspěšně docílila (za podpory zastánců marxistické ideologie), vyloučení redaktora *Národního Obrození* a odpůrce KSČ Lva Sychravy. V květnu svolal poslanec Vodička schůzi *Sdružení zahraničních letců*. Adolf Zelený byl zbaven funkce předsedy a vyloučen ze *Sdružení* jakožto reakcionář. Stalo se tak za jednoznačného souhlasu všech přítomných letců. Předsedou byl zvolen major František Doležal, který o činnost nejevil zájem.<sup>453</sup>

Další osudy této organizace nelze v současnosti přesně dohledat. Plukovník v záloze, PhDr. Oldřich Rampula, předseda *Svazu letců České republiky o Sdružení zahraničních letců*, nikdy o spolku tohoto názvu neslyšel a nemá o něm tedy ani žádné písemné údaje.

## 7. 2 Československá obec legionářská se sídlem v Londýně

Krátce po vzniku samostatného Československa působilo na jeho území několik legionářských organizací. V říjnu 1919 byla vytvořena *Družina československých legionářů* a v den prvního výročí vzniku republiky vznikl *Svaz československých legionářů*. Družina se

<sup>451</sup> Poslední číslo vyšlo v březnu 1948.

<sup>452</sup> Společenské večírky s tancem se konaly většinou v Lucerně. Jeden z leteckých dnů se konal dne 5. září 1946. Mezi odhalené pamětní desky s účastí zahraničních letců patřila: deska kpt. F. Nováka (zemřel ve Francii v roce 1940), deska parašutistům odhalena u výročí Heydrichiády (deska byla vyhotovena sochařem Frantou Bělským, bývalým zahraničním vojákem).

<sup>453</sup> Historie *Svazu zahraničních letců* byla zpracována na základě písemné dokumentace ze soukromého archivu Adolfa Pravoslava Zeleného; kopie dokumentů archiv Ivany Polley.

definovala jako nepolitická organizace všech legionářů, zatímco *Svaz* přijímal výhradně legionáře dle zákonné normy a byl socialisticky orientován. Kromě těchto dvou organizací dále existovala *Jednota československých legionářů*. Sjednocení všech organizací proběhlo na Všelegionářském sjezdu, konaném 15. až 17. ledna 1921 v Praze – Karlíně. Setkali se zde členové všech tří legionářských spolků v Československu.

Účelem sjezdu bylo založení jednotné všelegionářské organizace. Jejím cílem mělo být, slovy člena *Jednoty* Lva Sychravy, zabezpečit hospodářský stav mladého státu. Nejprve se uvažovalo o tom, aby se základem všelegionářské organizace stala *Družina*. Nakonec padlo rozhodnutí, aby se dosavadní uskupení rozpustily a vytvořila se nová všelegionářská organizace, která převezme členstvo, fondy i časopisy dosavadních organizací. Karlínský sjezd nelze označit za definitivně ustavující, ten se konal až 22. května 1921. Sjednocování ČsOL pak probíhalo úspěšně dál a v červnu 1921 byla uznána všemi dosavadními odbočkami výše jmenovaných organizací i slovenským Sdružením legionářů.<sup>454</sup>

Vznikem nové nestranické organizace *Jednota* i *Svaz* úplně zanikly a všichni jejich členové přešli pod ČsOL. Vedle ní sice stále existovala *Družina*, ovšem jen formálně, protože velká většina jejího členstva vstoupila do ČsOL. Zbylo v ní jen 5000 členů a jejich počet stále klesal. Politicky směřovala k extrémní pravici, přičemž od roku 1922 se její členové hlásili otevřeně k fašismu. Ve 30. letech se již zcela bezvýznamná *Družina* přejmenovala na *Družinu dobrovolců zahraničních vojsk* a náležela k fašistickému *Národnímu hnutí*.

Přestože oficiální list ČsOL hlásal nerozlučnou jednotu legionářstva, v roce 1926 vznikla odštěpením z ČsOL další legionářská organizace, a to *Nezávislá jednota československých legionářů*. Šlo o samostatné dobrovolné hnutí bez organizačních stanov. Její vznik byl důsledkem vnitřních rozporů v ČsOL daných politickými důvody: zatímco její vedení bylo socialistické, tak opozice, která se proti němu vytvořila, byla národně socialistická či lidovecká. Vzniklá *Nezávislá jednota* pak byla chápána jako organizace pravicových legionářů se silnými nacionálními prvky.<sup>455</sup>

Ve stejné době jako *Nezávislá jednota* vznikalo i *Sdružení italských legionářů*. Šlo o nepolitickou organizaci ovšem bez většího vlivu, a to ani v oblasti nepolitické. Zanikla v roce 1939. Další samostatnou legionářskou organizací byla *Jednota lidoveckých legionářů* (později pod názvem *Ústřední Jednota čsl. legionářů*). Vznikla po vyloučení katolických legionářů z ČsOL v roce 1922. Šlo o malou organizaci, která ač sdružovala všechny katolické legionáře

---

<sup>454</sup> MICHL, Jan: Legionářské organizace v Československu (1920-1938). *Historie a vojenství*, ročník LVI, č. 4/2007, str. 6.

<sup>455</sup> Tamtéž, s. 4, s. 8 a s. 12.



na Moravě, měla zanedbatelný politický vliv.<sup>456</sup> ČsOL spolupracovala s *Československou obcí sokolskou*, se svazem *Dělnické tělocvičné (tělovýchovné) jednoty (DTJ)*, *Československým orlem* a *Československým junákem*. Rovněž kooperovala s bratrskými organizacemi, tj. *Obcí námořníků z Jadranu*, *Svazem italské domobrany*, *Československou obcí dobrovolníků 1918-19*, *Svazem stráže svobody*, *Národními gardami* atd.

Protože legie vyšly ze Sokola, i ČsOL převzala sokolské organizační třístupňové řízení: jednoty, župa, ústředí. ČsOL vydávala deník *Národní Osvobození*. Ten byl po únoru 1948 zrušen a nahrazen komunistickým čtrnáctideníkem *Hlas revoluce*, který sloužil zájmům *Svazu bojovníků za svobodu*, přejmenovaném v roce 1951 na *Svaz protifašistických bojovníků*.<sup>457</sup> ČsOL byla rozpuštěna v roce 1939, znovu obnovena roku 1945 a v roce 1948 začleněna do *Svazu bojovníků za svobodu*. K násilnému sloučení došlo ve dnech 8. a 9. května 1948, kdy komunisty dosazení členové na ustavujícím sjezdu *Svazu bojovníků za svobodu* provedli násilné sloučení všech odborářských organizací včetně ČsOL, která byla ihned poté rozpuštěna.<sup>458</sup>

Řada legionářů obou odbojů, domácích či zahraničních, byla po únoru 1948 komunisty protiprávně popravena nebo umučena.<sup>459</sup> Proto vojáci odcházeli do exilu, nejčastěji do Velké Británie. Organizací, do níž exiloví vojáci vkládali naděje, byla *Československá obec legionářská* v Londýně. Stanovy ústředí *Československé obce Legionářské v exilu* byly schváleny valnou hromadou ČsOL v květnu 1949 v Londýně, se změnami z března 1960.<sup>460</sup> Podle nich se ČsOL v exilu (od r. 1960 se název změnil na „v zahraničí“) zřídilo po dobu, dokud nebude moci ČsOL se sídlem v Praze vykonávat svou činnost svobodně (čl. I). Účelem a úkolem ČsOL podle čl. II stanov bylo:

- bojovat za obnovení jednotné Československé republiky v původních hranicích a přispívat k ochraně proti nepřátelům vnitřním i vnějším;
- spolupracovat za tím účelem se všemi jednotlivci, skupinami, sdruženími či politickými útvary, kteří jsou přesvědčeni o neslučitelnost československé myšlenky s fašismem, nacismem a komunismem;
- usilovat o prosazování kulturních, politických a sociálních zájmů duchovními prostředky a spravedlivě, se zřetelem k národnímu a státnímu celku;

<sup>456</sup> Tamtéž, s. 18. K historii ČsOL dále viz *Československá obec Legionářská v zahraničí*, Newsletter, č. 1, duben 2010, s. 1.

<sup>457</sup> Srv. <http://obeclegionarska.cz/dokumentace.php?mid=2>, dle stavu ke 3. 3. 2012.

<sup>458</sup> Tamtéž.

<sup>459</sup> Popraven byl například generál Heliodor Píka, k vysokým trestům odsouzeni Ludvík Krejčí nebo Jan Syrový. Srv. [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ceskoslovensk%C3%A9\\_legie](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ceskoslovensk%C3%A9_legie), dle stavu k 5. 3. 2012.

<sup>460</sup> Stanovy ústředí *Československé obce Legionářské v zahraničí*. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

- hájit před úřady a veřejností zájmy členů.

Řádnými členy se podle čl. IV mohli stát občané československého původu, kteří byli účastníky československého vojenského odboje z let první a druhé světové války, dále jiní účastníci prvního nebo druhého odboje doma nebo v zahraničí, kteří přispěli k založení nebo znovuoobnovení ČSR, a nakonec ti, kteří po roce 1945 bojovali proti komunismu v některé z demokratických armád. Mimořádnými členy se pak mohli stát občané československého původu, kteří byli pozůstalí po uvedených osobách, a členové jejich rodin, a pak ty osoby starší 17 let, které chtěly napomáhat uskutečnění programu ČsOL. Čestným členem se mohl stát bez ohledu na státní příslušnost kdokoli, kdo se skutečně zasloužil o samostatnost Československa.

Na jaře roku 1951, tedy dva roky po svém vzniku, registrovalo ústředí ČsOL v Londýně téměř 500 řádných členů. Úkoly si ČsOL v exilu stanovila tyto:

- organizačně podchytit stovky bratrů, kteří byli na přelomu 40. a 50. let roztroušeni v mnoha zemích či převážně žili v uprchlických táborech v Německu;
- napomáhat vzniku zemských poboček a koordinovat je z londýnského ústředí; navázání vztahů s ostatními krajanskými spolky;
- uzavření partnerských dohod s českými a slovenskými zahraničními spolky veteránů (ve Velké Británii byl a dodnes je s ČsOL nejvíce propojen *Svaz letců svobodného Československa*. Ve Francii bylo hlavním partnerem ČsOL *Sdružení československých dobrovolníků ve Francii*, tvořené Čechy a Slováky, kteří ve Francii bojovali již za Velké války. V Kanadě šlo o vztahy s *Royal Canadian Legion – Královskou kanadskou legií*).
- asistovat členům, kteří chtěli opustit Evropu a odejít do zámoří. Při této činnosti spolupracovala ČsOL s *Anglo-Czechoslovak Refugee Association*.
- vydávání věstníku *Osvobození*, který podával mimo zpráv z ústředí i informace o činnosti zahraničních jednot.<sup>461</sup>

Prvním předsedou ČsOL v Londýně byl koncem 40. let zvolen plukovník Jaroslav Lízálek. Místopředsedy se stali plukovník letectva Miloš Provazník, generál Rudolf Smetánka a sociální demokrat Václav Holub. Jednatelům byl zvolen major Rudolf Dítě a tajemníkem Roman Kokrda. V červnu 1954 byl zvolen nový předseda Miloš Provazník, který byl zároveň předsedou *Svazu československých letců v exilu*. Od konce 50. let byl předsedou generál Alois Liška. Na valné hromadě v roce 1960 bylo rozhodnuto změnit název z původní ČsOL v exilu na ČsOL v zahraničí. V roce 1962 se stal staronovým předsedou opět Jaroslav Lízálek,

---

<sup>461</sup> Hanzlík, František – Konečný, Karel: *Čs. vojenský exil pro obnovu demokracie v Československu po únoru 1948*. Brno 2009, str. 67-69.

místopředsedou Tomáš Vybíral a jednatel Ladislav Newman – Oravský.<sup>462</sup> Od roku 1978 byl předsedou Tomáš Vybíral, který zároveň reprezentoval ve výboru *Svaz československých letců v exilu*. Po smrti Tomáše Vybírala v roce 1981 byl za předsedu na téměř dvacet let zvolen Miloslav Kašpar, místopředsedy byli Marcel Ludikar a Karel Vrdlovec, jednatelem pak Karel Alexander Pospíchal, který byl jednatelem až do své smrti v roce 2006.<sup>463</sup>

V souladu s usnesením Valné hromady ze dne 15. 3. 2009 přešlo vedení výboru ČsOL do rukou jejich anglických příznivců, kteří se zavázali uchovat legionářskou tradici a obzvláště se postarat o řádnou údržbu památníku v Cholmondeley Padal. Tuto změnu také umožnilo sepsání nových stanov.<sup>464</sup> Současným předsedou je R. Robertson, sekretářem je John Kolbert, zástupcem sekretáře Colin Garnett a pokladníkem je paní Ann Cornes. Počet členů je v současnosti 85.<sup>465</sup>

ČsOL v rámci své běžné činnosti udržuje kontakty mezi živými válečnými veterány, připomíná památku mrtvých zahraničních vojáků a pěstuje kontakty se svými bratrskými jednotami v dalších zemích<sup>466</sup> a dalšími krajanskými exilovými organizacemi v zahraničí. Dále organizovala a stále organizuje i řadu společenských akcí, jako byly pověstné pravidelné společenské večírky. ČsOL rovněž pamatovala na oslavu významných odbojových akcí, jako například výročí Heydrichiády nebo účast na sletech zahraničního Sokola.<sup>467</sup> Pravidelně se slaví příchod československých dobrovolníků do Spojeného království v červenci 1940, především kulatá výročí.<sup>468</sup> Mezi významné akce pořádané ČsOL patřila i bohoslužba za generála Heliodora Píky u památníku v Cholmondeley Park 18. června 2011.<sup>469</sup>

Hned po svém vzniku v roce 1949 začala ČsOL vydávat věstník *Osvobození*. Číslo vycházela nepravidelně několikrát do roka a podávala aktuální informace o dění v asociaci.

---

<sup>462</sup> Osvobození, roč. 13, květen 1962, č. 1. In: Hanzlík, František – Konečný, Karel: *Čs. vojenský exil pro obnovu demokracie v Československu po únoru 1948*, s. 71.

<sup>463</sup> Tamtéž, s. 70-73. Karel A. Pospíchal byl jednatelem ČsOL již od poloviny 70. let, jak dosvědčuje Zpráva jednatele na valnou hromadu 6. června 1975. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

<sup>464</sup> Informační oběžník *Svazu letců svobodného Československa*, červenec 2009. In: <http://csletci.ipraxe.com/view.php?cisloclanku=2008110024>, dle stavu k 6. 3. 2012.

<sup>465</sup> Informace z e-mailové korespondence autorky s Johnem Kolbertem ze dne 7. 3. 2012.

<sup>466</sup> Zápis ze 35. valné hromady uvádí tyto jednoty: Jednota N.S.W. Sydney, Jednota Z.V. Australia, Jednota Victoria, Melbourne, Jednota Jana Palacha, Geslong, Victoria, Z.V. Toronto a Royal Canadian Legion, Jednota Brazílie, Jednota Chicago, Jednota New York a Sdružení čs. dobrovolníků ve Francii. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

<sup>467</sup> Zápis o zasedání 35. valné hromady *Československé obce Legionářské v zahraničí*, konané v neděli 25. dubna 1982 v Národním domě v Londýně. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

<sup>468</sup> Srv. například první vydání časopisu *Československé obce Legionářské v zahraničí Newsletter* z dubna 2010, s. 1.

<sup>469</sup> A Service to commemorate the life of general Heliodor Píka 1897 – 1949 at the memorial in Cholmondeley Park, Saturday 18th June 2011. Vydala ČsOL, materiál mi poskytl její čestný sekretář John M. Kolbert. Stručný životopis Heliodora Píky viz i *Československá obec Legionářská v zahraničí, Newsletter*, č. 2, listopad 2010, s. 3.

Věstník tedy obsahoval informace o konání valných hromad, slavení významných výročí (založení Československa, výročí významných bitev druhé světové války, jichž se účastnili členové asociace apod.), o životních jubileích členů a o stavu a činnosti dalších krajanských organizací (například *Ústředí československého sokolstva v zahraničí*). S přibývajícými ročníky se stále rozšiřovala rubrika *Naše rovy* přinášející oznámení o úmrtí svých členů. Ve věstníku se objevovaly články o válečných epizodách z různých bojišť či o akcích vojenských tajných služeb (například případ generála Sikorského). *Osvobození* bylo zároveň i věstníkem *Svazu letců svobodného Československa*, o jehož činnosti podávalo pravidelné podrobné informace (konání valných hromad, nekrology, setkání a oslavy důležitých výročí či bitev).<sup>470</sup>

V roce 2010 začala ČsOL vydávat věstník *Newsletter*. Jde o několikastránkový oběžník vycházející jednou za půl roku. První číslo vyšlo v dubnu 2010 a zatím poslední v listopadu 2011. Jeho cílem je podle motto: *Newsletteru „keep looking forwards, never backwards“*, stále se dívat vpřed, aby byl zachován hlavní účel asociace, a to „udržovat památku“. Redaktorem je čestný sekretář ČsOL John Kolbert. První číslo se věnovalo stručným dějinám asociace a hlavně přípravám 70. výročí příchodu československých dobrovolníků do Anglie v červenci 1940.<sup>471</sup> Další čísla pak podávají informace o aktuálním dění, uvádějí medailonky významných členů, připomínky důležitých výročí či nekrology.

V současné době má ČsOL přes 100 členů, a to díky přijímání cizinců za přidružené členy. Tak byl tak zastaven pokles členské základny, která v roce 2010 činila jen asi 20 osob.<sup>472</sup> Asociaci velice pomohlo, že oba velvyslanci České republiky (Jeho Excelence Michael Žantovský) a Slovenské republiky (Jeho Excelence Miroslav Wlachovský) se stali jejími čestnými prezidenty.<sup>473</sup>

### **7. 3 Svaz letců svobodného Československa se sídlem v Londýně**

*Svaz Letců Svobodného Československa* (SLSČs) byl založen v Londýně v roce 1951 jako asociace sdružující Čechy a Slováky, kteří za druhé světové války sloužili v RAF. Záměrem SLSČs bylo především zachovat vlastenecký a protikomunistický duch letců a pracovat všemi silami k odstranění stigmat a zločinů páchaných na spolubojovnících, zachovat kontakt s válečnými veterány a letci, rozptýlenými po celém světě. SLSČs se také společně v ČsOL staral o udržování československého hřbitova v Brookwoodu a zajišťoval tam kladení

---

<sup>470</sup> *Československá obec Legionářská v zahraničí, Osvobození*, roč. XXXVII, prosinec 1985, č. 1/117, str. 29, nebo roč. XXXIII, listopad 1981, č. 2/113, str. 25, nebo roč. XXXV, prosinec 1983, č. 1/115, s. 32.

<sup>471</sup> *Československá obec Legionářská v zahraničí, Newsletter*, č. 1, duben 2010.

<sup>472</sup> Informace z e-mailové korespondence autorky s Johnem Kolbertem ze dne 28. 7. 2011.

<sup>473</sup> *Československá obec Legionářská v zahraničí, Newsletter*, č. 4, listopad 2011.

věnců u památníku padlých československých letců. Po roce 1989 se pro SLSČs objevily nové úkoly. Především to byla snaha o zákonnou rehabilitaci všech, kteří byli komunisty označeni jako zločinci. Navíc se musely řešit sociální otázky jako zajištění povýšení se zpětnou platností u vojáků z povolání, možné restituci a podobně. Vše probíhalo v úzké spolupráci s Ministerstvem obrany České republiky a pod jeho záštitou.<sup>474</sup>

Ve výboru SLSČs se od doby založení vystřídala řada významných jmen československého letectva. Prvním předsedou byl generál Tomáš Vybíral, dalšími funkcionáři byli Ivo Tonder, Karel Pospíchal, Miroslav Liškutín, Vladimír Soukup, Marcel Ludikar, František Elston a Arnošt Polák. Nejpozději od roku 1980 byl předsedou generál Vladimír Soukup a jednatelem generál Karel Pospíchal.<sup>475</sup> Po úmrtí generála Soukupa se stal předsedou plukovník (později generál) František Elston.

Plukovník Arnošt Polák byl od roku 1951 řadovým členem, od července 2005 byl jednatelem a zároveň faktickým předsedou SLSČs (na další řádné schůzi zvolen řádným předsedou). Změna nastala o čtyři roky později, kdy 4. července 2009 se konala v místnostech Českého velvyslanectví v Londýně schůze výboru, na kterém podle usnesení Valné hromady SLSČs z 15. března 2009 podal existující výbor, mimo generála Ivana Schwarze a plukovníka Arnošta Poláka, rezignaci a předali vedení SLSČs novému výboru ve složení: předseda Mike Lenhoff, jednatel Tom Doležal, pokladník Anthony Polák, zmocněnec pro hřbitov v Brookwoodu Frank Muzika a archivář Steve Elderfeld. Záměrem této změny bylo zajistit pokračování památky československých legionářů letců z druhé světové války a jejich tradic.<sup>476</sup> Byly sepsány nové stanovy, které umožňují členství Svazu a výboru také lidem, kteří nebyli legionáři a nejsou české a slovenské národnosti.<sup>477</sup>

Volba nového výboru se však ukázala jako předčasná a jak dodal Arnošt Polák, nebyl postoj nového vedení SLSČs v souladu s legionářským duchem.<sup>478</sup> Na pravidelné Valné hromadě SLSČs v Londýně 17. dubna 2010 byla po bouřlivé schůzi přijata rezignace starého výboru pod vedením Mika Lenhoffa a byl jmenován výbor nový. Současné vedení tvoří čestný předseda generál Ivan Schwarz, předseda Arnošt Polák, tajemník Jiří Müller, pokladník Hana Ludikarová a Anthony Polák.<sup>479</sup>

---

<sup>474</sup> BLŮH, Zuzana: Budoucnost Svazu letců svobodného Československa zajištěna. *Historie a vojenství*, ročník LVIII, č. 3/2009, str. 118.

<sup>475</sup> Údaj vyplývá z pozvánky na společenský večírek *Svazu letců svobodného Československa* na den 18. října 1980. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

<sup>476</sup> BLŮH, Zuzana: Budoucnost Svazu letců svobodného Československa zajištěna, s. 119.

<sup>477</sup> Čl. III Stanov SLSČs 2009. *Historie a vojenství*, ročník LVIII, č. 3/2009, s. 120.

<sup>478</sup> E-mailová korespondence A. Poláka s autorkou ze dne 2. 3. 2012.

<sup>479</sup> BLŮH, Zuzana: Změny ve výboru Svazu letců svobodného Československa. *Historie a vojenství*, ročník LIX, č. 2/2010, s. 144.

## 8. Britská vojenská vyznamenání udělená československým letcům,<sup>480</sup> sloužících ve službách Královského letectva

Za druhé světové války bylo nutné dát operačním letcům jistý cíl, za co bojují. Jednak to bylo ukončení operačního turnusu, po němž se dotyčný nemusel znovu vrátit do operační činnosti a dále ocenění úspěšných letců různými stupni ocenění, mezi něž na prvním místě patřila prestižní vojenská ocenění. Českoslovenští letci ve službách Královského letectva obdrželi tato vyznamenání:

### *Air Force Cross (AFC) – Kříž letectva*<sup>481</sup>

Vyznamenání bylo založeno dne 1. června 1918 králem Jiřím V. Kříž letectva byl udělován důstojníkům Královského letectva za statečnost a oddanost při letecké činnosti mimo přímý boj. Zejména leteckým instruktorům, bývalým vojenským letcům působícím v civilní letecké dopravě, apod. Za druhé světové války byl Kříž letectva udělen přibližně 2000 letcům.<sup>482</sup> V mé práci byl udělen dvěma následujícím letcům viz. Tabulka 1.

**Tabulka 1.:** Vyznamenání AFC.

příjmení, jméno	rekomendace	reference	poznámky
Muzika, Jaroslav <sup>483</sup>	neuveдено	Neuveдено	
Tobyška, Bohuslav <sup>484</sup>	1943	AIR2, <sup>485</sup> složka 8934	Za nadšení a výjimečný příklad.

Za poválečné zásluhy byl Kříž letectva udělen těmto československým letcům viz Tabulka 2:

**Tabulka 2.:** Vyznamenání AFC za poválečné zásluhy.

příjmení, jméno	rekomandace	reference	poznámky
Bernard, František <sup>486</sup>	1. 1. 1957 <sup>487</sup>	London Gazette	
Čermák, Josef <sup>488</sup>	1. 6. 1953	London Gazette	
Liškutín, Miroslav <sup>489</sup>	1. 1. 1953	London Gazette	
Mansfeld, Miloslav Jan <sup>490</sup>	1. 1. 1953	London Gazette	
Masařík, Vlastimil <sup>491</sup>	2. 1. 1956	London Gazette	
Muzika, Jaroslav	1. 6. 1953	London Gazette	

<sup>480</sup> Zde jsou uvedeni pouze ti z letců, o kterých pojednává tato disertační práce.

<sup>481</sup> DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*. Shire Library 2011, s. 31-32. TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*. Doubleday & Company, INC, New York, s. 33-40.

<sup>482</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 4. část (1943)*, s. 667.

<sup>483</sup> Přílohová část disertační práce, s. 239-240.

<sup>484</sup> Tamtéž, s. 385-386.

<sup>485</sup> National Archives London, fond AIR2.

<sup>486</sup> Přílohová část disertační práce, s. 13-14.

<sup>487</sup> Datum návrhu (rekomendace) je vždy shodné s datem vydání London Gazette.

<sup>488</sup> Přílohová část disertační práce, s. 37-38.

<sup>489</sup> Tamtéž, s. 199-200.

<sup>490</sup> Tamtéž, s. 205-206.

<sup>491</sup> Tamtéž, s. 213-214.

Skirka, Jindřich <sup>492</sup>	1. 6. 1953	London Gazette	
Veselý, Vlastimil <sup>493</sup>	1. 6. 1953	London Gazette	

### ***Air Force Medal (AFM) – Medaile letectva***<sup>494</sup>

Ekvivalent AFC určený pro poddůstojníky. Medaile založena králem Jiřím V. ve stejný den a udělována za stejných okolností jako AFC: za statečnost, odvahu a věrnost službě prokázanou mimo přímý boj. Za druhé světové války ji získalo 259 letců.<sup>495</sup> Udělena následujícím československým letcům viz. Tabulka 3:

**Tabulka 3.:** Vyznamenání AFM.

<b>příjmení, jméno</b>	<b>rekomandace</b>	<b>reference</b>	<b>poznámky</b>
Nýč, Jaroslav <sup>496</sup>	2. 1. 1956	London Gazette	
Schellong, Jaroslav <sup>497</sup>	1. 1. 1954	London Gazette	
Štastný, Karel <sup>498</sup>	1. 1. 1953	London Gazette	

### ***Distinguished Flying Cross (DFC) – Záslužný letecký kříž***<sup>499</sup>

Založen králem Jiřím V. dne 3. června 1918. Nahradil do té doby používaný *Military Cross* (MC) používaný u pozemního vojska. Uděloval se důstojníkům RAF za statečnost a oddanost ve službě v průběhu bojových akcí. Stíhači jej zpočátku získávali po pěti sestřelech a 100 operačních letech. Podruhé byl udělován po deseti sestřelech (DFC & bar). Později ale počet sestřelů nebyl jediným kritériem pro udělení tohoto vysoce prestižního vyznamenání. Letci jej například získávali za jednorázový hrdinský skutek (dokončení úkolu s těžce poškozeným strojem, zásah důležitého cíle, ubránění se přesile, zničení útočícího letounu, apod.) nebo za dlouhodobou operační činnost (dva nebo až tři odlétané turnusy), i když během ní nebylo dosaženo žádných sestřelů. Ve druhé polovině války bylo zavedeno bodování ohodnocující jednotlivé výkony a účast na různých typech operací. Nejvíce bodů (20) bylo za zničení nepřátelského letadla, 15 bodů za pravděpodobné zničení nepřátelského letadla, 10 bodů za poškození takového letadla a 1 bod se uděloval za defenzivní operaci nebo hlídku nad konvojem. Hranicí pro udělení DFC bylo minimálně 300 bodů, ale záleželo na veliteli a pak na schválení dotyčným velitelstvím. Za druhé světové války byl udělen ve 20 000 případech

<sup>492</sup> Tamtéž, s. 229-230.

<sup>493</sup> Tamtéž, s. 411-412.

<sup>494</sup> DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*, s. 49. TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, 41-46.

<sup>495</sup> RAJLIČ, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 4. část (1943)*, s. 667.

<sup>496</sup> Přílohová část disertační práce, s. 251-252.

<sup>497</sup> Tamtéž, s. 319-320.

<sup>498</sup> Tamtéž, s. 373-374.

<sup>499</sup> DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*, s. 29-30. TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 110-117.

poprvé, z toho 1500 letcům podruhé (DFC & bar) a 42 letcům potřetí (DFC & second bar).<sup>500</sup> Záslužný letecký kříž byl udělen následujícím československým letcům, s tím, že Karlu Kuttelwascherovi byl udělen dvakrát viz. Tabulka 4.:

**Tabulka 4.:** Udělená vyznamenání DFC.

příjmení, jméno	rekomandace	reference	poznámky
Alexander, Jan Robert <sup>501</sup>	27. 9. 1944	AIR2, složka 9022	Za vysokou úroveň značkování cílů při bombardování.
Bergman, Václav <sup>502</sup>	9. 6. 1944	AIR2, složka 9007	Za prokazování vynikajícího bojového ducha.
Doležal, František <sup>503</sup>	28. 8. 1942	AIR2, složka 8921	Za zničení několika nepřátelských letounů a výborné vedení bojových operací.
Doležal, Oldřich <sup>504</sup>	7. 1. 1942	AIR2, složka 8970	Za zničení lodi, což umožnilo pokračování v útoku a zničení dalších tří lodí.
Foit, Emil <sup>505</sup>	13. 8. 1945	AIR2, složka 9020	Za zničení dvou a poškození čtyř nepřátelských letounů.
Gregor, Jan <sup>506</sup>	neuvedeno	Neuvedeno	
Hartman, Jiří <sup>507</sup>	4. 5. 1945	AIR2, složka 9095	Za zničení ½ JU 68 a poškození dvou dalších letounů.
Hanuš, Josef Jan <sup>508</sup>	neuvedeno	Neuvedeno	
Hrbáček, Hugo <sup>509</sup>	18. 12. 1944	AIR2, složka 9020	Za poškození minolovky, úniku ze zajetí a zajetí 3 německých vojáků.
Hubička, Josef Jan <sup>510</sup>	neuvedeno	Neuvedeno	
Kuttelwascher, Karel <sup>511</sup>	11. 2. 1942 (DFC)	AIR2, složka 8921	Za zničení několika nepřátelských letounů a bojovou odhodlanost.
Kuttelwascher, Karel	23. 6. 1942 (DFC & bar)	AIR2, složka 8921	Za dalších 7 zničených letounů a 1 poškozený.
Liškutín, Miloslav	31. 7. 1944	AIR2, složka 9022	Za zničení jednoho letounu a za úspěšné útoky na pozemní cíle.
Mansfeld, Miloslav	23. 10. 1941	AIR2, složka	Za noční sestřel 2

<sup>500</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 4. část (1943)*, s. 666-667.

<sup>501</sup> Přílohová část disertační práce, s. 1-2.

<sup>502</sup> Tamtéž, s. 11-12.

<sup>503</sup> Tamtéž, s. 45-46.

<sup>504</sup> Přílohová část disertační práce, s. 47-48.

<sup>505</sup> Tamtéž, s. 75-76.

<sup>506</sup> Tamtéž, s. 83-84.

<sup>507</sup> Tamtéž, s. 91-92.

<sup>508</sup> Tamtéž, s. 89-90.

<sup>509</sup> Tamtéž, s. 107-108.

<sup>510</sup> Tamtéž, s. 111-112.

<sup>511</sup> Tamtéž, s. 189-190.



Jan		9571	nepřátelských letounů a poškození dalších. Udělení DFC navrženo, ale DFC fakticky neudělen.
Mansfeld, Miloslav Jan	4. 5. 1942	AIR2, složka 8921	Za sestřel dalších letounů, vynikající pilot a střelec.
Mazurek, Karel <sup>512</sup>	neuvedeno	Neuvedeno	Dopis o udělení DFC 7. 1. 1963, in AIR2, složka 9592
Nedvěd, Vladimír <sup>513</sup>	8. 5. 1943	AIR2, složka 8969	DFC udělen 15. 9. 1943.
Pošta, Karel <sup>514</sup>	31. 10. 1944	AIR2, složka 9022	Za zničení ½ Ju 88 a poškození dvou dalších letounů. Celkem 423 bodů.
Popelka, Viktor <sup>515</sup>	31. 10. 1944	AIR2, složka 9022	Dosáhl 315 bodů. Zničil 1 letoun, pravděpodobně zničil 1 letoun a poškodil další.
Smolík, Vojtěch <sup>516</sup>	neuvedeno	Neuvedeno	DFC uděleno s účinností od 14. 2. 1945, in AIR2, složka 6156. Za vysoký stupeň odvahy a rozhodnosti a za zničení minimálně jednoho letadla.
Šedivý, Alois <sup>517</sup>	9. 4. 1945	AIR2, složka 9054	Za odvalu a oddanou službu.
Šejbl, Josef <sup>518</sup>	7. 10. 1942	AIR2, složka 9592	Přes zranění hasil oheň ve svém bombardéru, nepřestal jej řídit a prokázal tak velkou odvalu.
Šlouf, Václav <sup>519</sup>	25. 4. 1945	AIR2, složka 9095	Za odhodlání a oddanost ve službě.
Vancl, František <sup>520</sup>	19. 11. 1942	AIR2, složka 9592	Schopný a odhodlaný velitel letky.
Veselý, Vlastimil <sup>521</sup>	27. 7. 1942	AIR2, složka 8921	Za zničení 2 a poškození 2 nepřátelských letounů. Za odhodlání, horlivost a oddanost službě.
Vindiš, František <sup>522</sup>	9. 11. 1944 a 29. 4. 1945	AIR2, složka 9020	Za obdivuhodnou horlivost a odvalu. DFC předán 7. 4. 1945.
Vybíral, Tomáš <sup>523</sup>	16. 1. 1945	AIR2, složka 9020	Za dlouhodobou účast v bojových operacích a za

<sup>512</sup> Tamtéž, s. 221-222.

<sup>513</sup> Tamtéž, s. 249-250.

<sup>514</sup> Tamtéž, s. 291-292.

<sup>515</sup> Tamtéž, s. 285-286.

<sup>516</sup> Tamtéž, s. 335-336.

<sup>517</sup> Tamtéž, s. 351-352.

<sup>518</sup> Tamtéž, s. 353-354.

<sup>519</sup> Tamtéž, s. 357-358.

<sup>520</sup> Přílohová část disertační práce, s. 397-398.

<sup>521</sup> Tamtéž, s. 411-412.

<sup>522</sup> Tamtéž, s. 415-416.

<sup>523</sup> Tamtéž, s. 425-426.

			útočného ducha. Následně navržen na DFC & bar.
--	--	--	--

### ***Distinguished Flying Medal (DFM) – Záslužná letecká medaile***<sup>524</sup>

Založena králem Jiřím V. dne 3. června 1918 ze stejného důvodu jako DFC a udělována podle stejných kritérií, byla však určena poddůstojníkům. Za druhé světové války byla udělena asi 6000 letcům, z toho v 60 případech podruhé (DFM & bar) a dvakrát potřetí (DFM & second bar).<sup>525</sup> Udělena následujícím československým letcům viz Tabulka 5.:

**Tabulka 5.:** Udělené vyznamenání DFM.

<b>příjmení, jméno</b>	<b>rekomandace</b>	<b>reference</b>	<b>poznámky</b>
Alexander, Jan Robert	22. 10. 1943	AIR2, složka 8969	Za duchapřítomnost v bojové situaci (vyvedení letounu z protiletadlové palby).
Bernát, Josef <sup>526</sup>	8. 7. 1941	AIR2, složka 9546	Za hašení hořícího letounu za letu a za přistání bez podvozku.
Mareš, František <sup>527</sup>	28. 8. 1942	AIR2, složka 8921	Za iniciativu a bojové zapálení.
Mazurek, Karel	13. 9. 1942	AIR2, složka 9592	Za odvalu a schopnosti vyvést letoun z přesily, dále za pravděpodobné poškození ponorky.
Šedivý, Alois	neuvedeno	Neuvedeno	Královské potvrzení DFM dne 13. 4. 1945, in AIR2, složka 6157

### ***Distinguished Service Order (DSO) – Řád za vynikající službu***<sup>528</sup>

Založila jej královna Viktorie dne 6. září 1886. Byl určen pro námořní a vojenské důstojníky za prokázané hrdinské výkony. V průběhu Velké války byl do roku 1916 udělován i za hrdinské činy mimo bojové akce, poté však již výhradně za statečnost v boji. Během druhé světové války udělen téměř 4880 důstojníkům britského impéria.<sup>529</sup> Udělen následujícím československým letcům viz. Tabulka 6.:

<sup>524</sup> DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*, s. 47-48. TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 118-124.

<sup>525</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 4. část (1943)*, s. 667.

<sup>526</sup> Přílohová část disertační práce, s. 15-16.

<sup>527</sup> Tamtéž, s. 207-208.

<sup>528</sup> DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*, s. 20-23. TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 138-150.

<sup>529</sup> TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 69.

**Tabulka 6.:** Udělený řád DSO.

příjmení, jméno	rekomandace	reference	poznámky
Hartman, Jiří <sup>530</sup>	neuvedeno	Neuvedeno	DSO doručen 19. 3. 1946, in AIR2, složka 9095
Mansfeld, Miloslav Jan	24. 4. 1945	AIR2, složka 9052	Za zničení 9½ nepřátelských letounů a 2 poškozené, pravděpodobné zničení 1 lodi.
Vybíral, Tomáš	neuvedeno	Neuvedeno	Králův potvrzující dopis o udělení DSO in AIR2, složka 6156. Dopis uvádějící vyznamenání z 9. 1. 1945, in AIR2, složka 9020. DSO udělen a předán 16. 1. 1945

**George Medal (GM) – Medaile krále Jiřího<sup>531</sup>**

Založena 24. září 1940 králem Jiřím VI. a udělovaná britskému i zahraničnímu vojenskému a civilnímu personálu. GM je zásadně oceněním pro civilní zásluhy a uděluje se výlučně za velkou odvahu. Rovněž vojenskému personálu byla udělována za odvahu projevenou nikoli pod nepřátelskou palbou, ale například za odstraňování bomb nebo pokusy o záchranu civilistů. Je udělována i policistům nebo hasičům. Do konce druhé světové války byla medaile udělena celkem 1380 civilistům i vojákům,<sup>532</sup> mezi něž patřil jediný československý letec viz. Tabulka 7.:

**Tabulka 7.:** Udělená medaile GM.

příjmení, jméno	rekomandace	reference	poznámky
Nedvěd, Vladimír	19. 3. 1941	AIR2/9504	Za velkou statečnost.

**Member of the Order of the British Empire (MBE) – člen Řádu britského impéria<sup>533</sup>**

Řád britského impéria byl založen v roce 1917 pro ocenění hrdinských činů za Velké války. Má vojenskou a civilní skupinu. Je rozdělen do sedmi tříd: medaile (*British Empire Medal*, BEM), člen (*Member of the Order of the British Empire*, MBE), důstojník (*Officer of the Order of the British Empire*, OBE), komandér (*Commander of the Order of the British Empire*, CBE), rytíř-komandér (*Knight Commander of the Order of the British Empire*, KBE), rytířský velkokříž (*Knight Grand Cross of the Order of the British Empire*, GBE) a pro ženy

<sup>530</sup> Přílohová část disertační práce, s. 91-92.

<sup>531</sup> DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*, s. 39. TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 167-173.

<sup>532</sup> TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 138-172.

<sup>533</sup> Tamtéž, s. 238-255.

dáma (*Dame of the Order of the British Empire*, DBE). Českoslovenští letci ve službách Královského letectva získali 18 Řádů britského impéria, z toho čtyři CBE, pět OBE a devět MBE. Udělován velitelům, důstojníkům, lékařům či mechanikům obecně za statečnost.<sup>534</sup> Udělen následujícím československým letcům viz. Tabulka 8.:

**Tabulka 8.:** Udělené řády MBE.

příjmení, jméno	rekomandace	reference	poznámky
Fantl, Arnošt <sup>535</sup>	neuvedeno	Neuvedeno	MBE ze dne 11. 10. 1941, in AIR2, složka 9539
Masařík, František <sup>536</sup>	9. 2. 1935, 24. 4. 1945	AIR2, složka 9063	Za mimořádnou oddanost službě (za horlivost a svědomitost). Čestný člen MBE od 15. 1. 1947. Od 27. 2. 1950 dodatečný (additional) člen MBE.

Za poválečné zásluhy udělen těmto československým letcům viz. Tabulka 9.:

**Tabulka 9.:** Udělené řády MBE za poválečné zásluhy.

příjmení, jméno	rekomandace	reference	poznámky
Mocek, Jaromír <sup>537</sup>	1. 1. 1957	London Gazette	
Zelený, Adolf <sup>538</sup>	8. 6. 1968	London Gazette	

### **Military Cross (MC) – Válečný kříž<sup>539</sup>**

Předchůdce DFC, určený pro pozemní vojsko. Založil jej král Jiří V. dne 28. prosince 1914 a byl určen důstojníkům a poddůstojníkům, ale i námořním důstojníkům. Od roku 1917 udělován jen za službu v akci, a ne jen za všeobecné válečné zásluhy.<sup>540</sup> Ve druhé světové válce udělen 11 500 vojenským osobám. Udělen jedinému československému letci viz Tabulka 10.:

**Tabulka 10.:** Udělený válečný kříž MC.

příjmení, jméno	rekomandace	reference	poznámky
Kauders, Vilém <sup>541</sup>	neuvedeno	neuvedeno	informace nedostupná

<sup>534</sup> RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. 4. část (1943)*, s. 665.

<sup>535</sup> Přílohová část disertační práce, s. 69-70.

<sup>536</sup> Přílohová část disertační práce, s. 213-214.

<sup>537</sup> Tamtéž, s. 233-234.

<sup>538</sup> Tamtéž, s. 439-440.

<sup>539</sup> DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*, s. 26-28. TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 209-217.

<sup>540</sup> TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*, s. 211.

<sup>541</sup> Přílohová část disertační práce, s. 135-136.

## ***Queen's Commendation for Valuable Service in the Air* – Královnina pochvala za hodnotnou službu ve vzduchu<sup>542</sup>**

Původně „Králova pochvala“ (*King's Commendation for Valuable Service in the Air*) byla založena během druhé světové války králem Jiřím VI. a udělována za záslužnou službu ve vzduchu nebo za statečnost, která nedosahovala standardů vyžadovaných pro udělení AFC nebo AFM. První pochvaly byly uděleny 1. ledna 1942. Udělena těmto letcům viz. Tabulka 11.:

**Tabulka 11.:** Udělené Královniny pochvaly

<b>příjmení, jméno</b>	<b>rekomandace</b>	<b>reference</b>	<b>poznámky</b>
Fröhlich, Bedřich <sup>543</sup>	1. 6. 1953	London Gazette	
Fröhlich, Bedřich	1. 1. 1959	London Gazette	
Laštovka, Miroslav <sup>544</sup>	13. 6. 1959	London Gazette	
Mansfeld, Miloslav Jan	13. 6. 1957	London Gazette	
Mlejnecký, František <sup>545</sup>	10. 6. 1967	London Gazette	
Půda, Rajmund <sup>546</sup>	1. 1. 1953	London Gazette	
Radina, František <sup>547</sup>	1. 1. 1960	London Gazette	
Schellong, Jaroslav	10. 6. 1967	London Gazette	
Skirka, Jindřich	1. 1. 1953	London Gazette	
Světlík, Ladislav <sup>548</sup>	1. 1. 1963	London Gazette	
Šedivý, Alois	1. 1. 1957	London Gazette	
Štivar, Josef <sup>549</sup>	1. 1. 1959	London Gazette	

Z celkového počtu bývalých letců RAF, které uvádí tato práce (226), získalo vyznamenání: AFC dva (za poválečné zásluhy osm), AFM tři, DFC 25, DFM pět, DSO tři, GM jeden, MBE dva (za poválečné zásluhy dva), MC jeden a Královninu pochvalu 11. Celkem bylo oceněno 48 letců, což tvoří skoro jednu čtvrtinu množiny letců uvedených v této práci.

<sup>542</sup> Tamtéž, s. 342-343.

<sup>543</sup> Přílohová část disertační práce, s. 79-80.

<sup>544</sup> Tamtéž, s. 195-196.

<sup>545</sup> Přílohová část disertační práce, s. 231-232.

<sup>546</sup> Tamtéž, s. 295-296.

<sup>547</sup> Tamtéž, s. 299-300.

<sup>548</sup> Tamtéž, s. 345-346.

<sup>549</sup> Tamtéž, s. 379-380.

## 9. Rehabilitace letců – příslušníků zahraničního odboje po roce 1989<sup>550</sup>

Druhý vojenský zahraniční odboj se především skládal z dobrovolníků, kteří odešli z okupovaných českých zemí. Dále z krajanů žijících v západní Evropě, jižní a severní Americe, Africe, Austrálii a jiných zemích. Poté, co komunisté převzali v Československu politickou moc, byli veteráni západního (a často i východního) odboje až do poloviny 60. let 20. století, pokládáni za zrádce a podezřelé živly. Po únoru 1948 na ně čekalo propuštění z armády a perzekuce. Změna nastala až počátkem šedesátých let, ale zejména v období Pražského jara, kdy proběhly první pokusy o jejich rehabilitaci.<sup>551</sup> Západní vojáci mohli vstupovat do *Svazu protifašistických bojovníků*, po dlouhé době se objevily nové publikace ze života letců v Anglii<sup>552</sup>. Normalizace, následovaná po srpnových událostech, však rehabilitace zastavila. Radikální změna situace nastala až po listopadu 1989.

V období normalizace začali bývalí západní vojáci mizet z vedoucích funkcí *Svazu protifašistických bojovníků* a nesměli se v jejím rámci nadále scházet. První signály nového přístupu k veteránům ze Západu nastaly u příležitosti 40. výročí vylodění Spojenců v Normandii. Slavnostního shromáždění na plážích Normandie se zúčastnila i tříčlenná delegace ministerstva obrany ČSSR. Válečné úsilí československých vojáků bojujících za 2. světové války na Západě bylo rovněž kladně zhodnoceno na setkání *Svazu protifašistických bojovníků* konaného 2. června 1985 v Praze na Vinohradech.<sup>553</sup>

Definitivní změna přístupu k západním vojákům nastala po listopadu 1989. V prosinci téhož roku bylo založeno *Sdružení vojenské obrody* s cílem rehabilitovat profesionální vojáky, které totalitní režim diskriminoval v letech 1948-1989. V lednu 1990 byla pak ustavena *Sekce letectva a protivzdušné obrany*, která 8. března přijala usnesení o rehabilitaci všech letců, přednostně pak československých zahraničních letců, bývalých příslušníků RAF.

Dne 1. března 1990 nabyl účinnosti Rozkaz Ministerstva národní obrany o zřízení centrální rehabilitační komise při FMNO a rehabilitačních komisí při KVS č. 7 ze dne 10. ledna 1990. Tento rozkaz řešil pouze morální, politickou a služební rehabilitaci (hmotná rehabilitace, tj. úpravy důchodů, odchodné atd., mohla nastoupit až po vydání zákonů č. 119/1990 Sb. a č. 87/1991 Sb.). O tuto morální rehabilitaci mohli požádat vojáci z povolání,

<sup>550</sup> PADIOR, Emil – SIGMUND, John – VÁŇA, Josef: *Příslušníci československého letectva v RAF*. Ministerstvo obrany – AVIS, Praha 1999, s. 217-219.

<sup>551</sup> Do 31. 12. 1965 se stalo předmětem rehabilitace minimálně 130 bývalých příslušníků Královského letectva. Podrobněji KUDRNA, Ladislav: *Jeden ze zapomenutých mužů*, s. 202-221.

<sup>552</sup> Za všechny jmenujme alespoň následující: JÁNSKÝ, Filip: *Nebeští jezdci*. Československý spisovatel, Praha 1964.

<sup>553</sup> Rehabilitace západních vojáků a letců. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

občanští pracovníci vojenské správy i státních podniků v působnosti FNMO, kteří byli v období 1948-1989 postiženi z důvodů politických, náboženských či příslušnosti k odboji a byli za to odsouzeni soudem a nebyli soudně rehabilitováni; další podmínkou bylo československé státní občanství. Rehabilitace se ovšem nevztahovala na odsouzení k nepodmíněnému trestu odnětí svobody pro úmyslné trestné činy, které nebyly soudně rehabilitovány, a nezahrnovala právo na náhradu újmy a škody. Morální rehabilitace znamenala návrat vojenské hodnosti a povýšení do vyšší hodnosti a navrácení řádů a vyznamenání odňatých v letech 1948-1989. Rehabilitovaným osobám činným delší dobu než 10 let měla být podle tohoto rozkazu udělena medaile „za zásluhy o ČSLA“ 1. stupně, ostatním 2. stupně.<sup>554</sup>

Jako celek byl zahraniční odboj rehabilitován Rozkazem prezidenta ČSFR ke dni 72. výročí vzniku ČSR v říjnu 1990. Její podstata spočívala ve zdůraznění rovnoprávného postavení všech složek domácího a zahraničního odboje a vyjádření politování nad přístupem k příslušníkům západního odboje v době komunismu. Tento rozkaz prezidenta republiky tak představoval významný podzákonný akt odrážející prezidentovo ústavní postavení a jeho pravomoci.<sup>555</sup>

Dne 31. března 1990 byla na obnovovacím sjezdu Svazu letců ČSFR vytvořena právně-rehabilitační komise s úkolem dohlížet na činnost příslušných rehabilitačních komisí. V srpnu 1990 tato komise vyzvala oběžníkem své členy, aby se o rehabilitaci přihlásili. V srpnu 1990 se tato komise obrátila na předsedy FS a federální vlády a upozornila je na nesrovnalosti mezi zákonem o soudní rehabilitaci a pokyny FMNO pro rehabilitaci příslušníků ČSLA s tím, že členové tohoto svazu letců nebyli právě členy ČSLA. Tato komise dále navrhla, aby federální vláda ustavila právní poradnu, která by jednala v zájmu bývalých letců.<sup>556</sup> Předseda vlády ČSFR, Marián Čalfa, ujistil tuto komisi o záměru vlády rehabilitovat všechny, kteří sloužili v Královském letectvu během 2. světové války. Dále upozornil na nedůležitost státního občanství pro účastníky přezkumného řízení podle zákona č. 119/1990 Sb., a na restituční

---

<sup>554</sup> Pro tyto osoby byly připraveny dotazníky (plk. v. v. Stanislavem Hlučkou), byl pořizován jejich seznam a zjišťovány adresy. Tato etapa měla proběhnout do konce října 1990 (dohoda předsedy SL plk. v. v. Josefa Pavlíka s náčelníkem správy letectva genmjr. Karlem Hrubým). Počátkem srpna 1990 byly správou letectva rozeslány na 329 zjištěných adres dotazníky s otázkami. Centrální rehabilitační komise pak projednala a navrhla k povýšení 177 letců a příslušníků létajícího i pozemního personálu, dále udělení titulu zasloužilý vojenský letec a čestného pilotního odznaku. K tomu došlo na slavnostním shromáždění dne 29. října 1990 na Ministerstvu obrany v Praze. Tamtéž.

<sup>555</sup> Dopis ředitele odboru Úřadu předsednictva vlády ČSFR Marcelu Ludikarovi ze dne 9. 4. 1991. Tamtéž.

<sup>556</sup> Dopis Svazu letců svobodného Československa ze dne 10. 11. 1990. Tamtéž.

zákon č. 403/1990 Sb., o zmírnění následků některých majetkových křivd. V individuálních případech rozhodovalo Federální ministerstvo obrany.<sup>557</sup>

Většina československých zahraničních letců ovšem o rehabilitaci nežádala, naopak očekávala, že je armáda bude rehabilitovat automaticky. Po přijetí zákona č. 119/1990 Sb., o soudní rehabilitaci, a zákona č. 87/1991, o mimosoudních rehabilitacích, bylo nicméně nutné se o tuto rehabilitaci přihlásit.

Smyslem zákona č. 119/1990 Sb., o soudní rehabilitaci, bylo podle § 1 zrušit odsuzující rozsudky za činy, které v rozporu se zásadami demokratické společnosti (respektující občanská a politická práva a svobody zaručená ústavou a vyjádřená v mezinárodních dokumentech) zákon označil za trestné, dále umožnit rychlé přezkoumání případů protiprávně odsouzených v důsledku porušování zákonnosti v trestním řízení, odstranit nepřiměřené tvrdosti při používání represe, zabezpečit neprávem odsouzeným jejich rehabilitaci a odškodnění a vyvodit důsledky proti těm, kdo vědomě nebo hrubě porušovaly platné zákony.

Soudní rozhodnutí bylo podle tohoto zákona možné zrušit *ex tunc* těmito způsoby:

- 1) rehabilitací ze zákona, tedy zrušením soudních rozhodnutí vyhlášených mezi 25. 2. 1948 až 1. 1. 1990, týkajících se skutků spáchaných po 5. 5. 1945, jde-li o trestné činy uvedené v § 2 odst. 1 tohoto zákona;
- 2) rehabilitací na návrh, což se týká odsouzení a trestných činů spáchaných ve stejném období jako ad 1) a neuvedených v § 2, ale uvedených v § 4. Zde bylo možné zrušit tato rozhodnutí až po přezkumném řízení;
- 3) nakonec tento zákon nabízel v § 30 odst. 2 postup, kdy generální prokurátor byl povinen podat stížnost pro porušení zákona i v jiných věcech než uvedených v zákoně o soudní rehabilitaci, pokud při jejich přezkoumání zjistil, že k porušení zákona došlo z důvodů uvedených v § 1 tohoto zákona.

Subjektem řízení byl každý, kdo byl odsouzen za trestné činy vypočtené v §§ 2 a 4, s výjimkou případů uvedených v § 3, přičemž podle § 5 nebyla stanovena podmínka státního občanství.<sup>558</sup> Další ustanovení mají ryze procesní charakter, věnují se tedy průběhu řízení před soudem (§§ 7-19). Odškodňování osob postižených výše uvedenými rozhodnutími a jeho uplatňování pak řeší §§ 23-27, přičemž podle § 34 bylo potřeba odškodnění uplatnit do 1. března 1993, jinak zaniklo. Tento zákon ovšem neměl žádné restituční následky a v § 23 odst. 2 přímo vylučoval bezprostřední restituci, když odkazoval na zvláštní zákon, který měl

<sup>557</sup> Dopis předsedy vlády ČSFR Mariána Čalfy *Svazu letců svobodného Československa* ze dne 15. října 1990. Tamtéž.

<sup>558</sup> Opětovné získání československého občanství umožnil všem bývalým občanům Československé republiky, tedy účastníkům zahraničního odboje, kteří žili v zahraničí (s výjimkou těch, kteří získali občanství USA naturalizací od května 1957), zákon č. 40/1993 Sb.



upravit podmínky uplatňování nároků vyplývajících ze zrušených výroků o trestu propadnutí majetku, propadnutí věci nebo zabránění věci, jakož i způsob náhrady a rozsah těchto nároků. Soudní rehabilitace prováděly výhradně soudy a uplatnily se konkrétně u těch letců, kteří byli během rozhodného období protiprávně potrestáni (odnětím svobody, odnětím státního občanství, ztráty majetku apod.) (§ 1).

Zákon o soudní rehabilitaci nicméně nevzal v úvahu specifika některých případů účastníků zahraničního odboje (např. u odsouzení za krádež letounu bylo potřeba žádat o prezidentskou milost). Účastníci zahraničního odboje požadovali novelizaci tohoto zákona ve smyslu, aby soudní rozhodnutí v jejich případech byla zrušena automaticky, ze zákona, a aby v případech přerušeni nebo zastavení trestního stíhání ho nebylo nutné nejprve obnovit a až teprve pak žádat o milost u prezidenta. Tento požadavek o automatickou plnou soudní rehabilitaci podpořil i tehdejší velvyslanec ČSFR ve Velké Británii dr. Duda.

Tomuto požadavku, i když byl několikrát vznesen (jak vyplývá z korespondence mezi *Svazem letců* a nejvyššími orgány ČSFR z počátku 90. let), nebylo možné vyhovět, protože by to vedlo k rehabilitaci *en bloc*, do níž by tak byli zahrnuti i pachatelé takových činů, u nichž by to odporovalo smyslu rehabilitace. Navrhované pojetí by se tak dostalo do rozporu se základními zásadami, které nepřipouštějí rehabilitaci závažných násilných trestných činů spojených s činy, které je možné podle zákona o soudní rehabilitaci rehabilitovat, a i s mezinárodními smlouvami. Dále se nejevilo jako vhodné, aby účastníci odboje, kteří odešli do ciziny po 25. únoru 1948, byli zvýhodněni před ostatními občany a účastníky odboje, kteří neemigrovali.<sup>559</sup>

Zákon č. 87/1991 Sb., o mimosoudních rehabilitacích, pak už stanovil jen podmínky uplatnění nároku, nikoli nárok sám. Stanovil pouze postup, jakým se má oprávněná osoba domáhat do určité doby svého majetku od osoby povinné. Šlo v podstatě o procesní normu na uplatnění existujícího práva. Cílem zákona bylo podle preambule a podle § 1 zmírnění některých majetkových křivd a jiných křivd vzniklých občanskoprávními a pracovněprávními úkony a správními akty, učiněnými v období od 25. února 1948 do 1. ledna 1990, v rozporu se zásadami demokratické společnosti. Mimosoudní rehabilitace prováděly rehabilitační komise, u kterých bylo potřeba předložit žádost o rehabilitaci do 30. září 1991, přičemž

---

<sup>559</sup> Dopis podpředsedy vlády ČSFR J. Mikloška velvyslanci ČSFR v Londýně ze dne 1. 7. 1991. *Svaz letců* ovšem oprávněně namítl, že okolnosti a poměry, za nichž byly tyto trestné činy spáchány, nebyly normální, a že soudní administrativa byla zcela podřízena totalitnímu státu. Docházelo tak k paradoxní situaci, kdy pachatelé takových činů byli morálně rehabilitováni, povyšování do vyšších hodností, zároveň byl jim však stanoven trest, aby jim pak mohl být následně odpuštěn (dopis *Svazů letců* ministru spravedlnosti ČSFR L. Richterovi ze dne 10. 7. 1991). Srov. též *Svaz letců svobodného Československa*, Oběžník o rehabilitaci č. 4. Dále srov. dopis ředitele odboru Úřadu předsednictva vlády ČSFR Marcelu Ludikarovi ze dne 9. 4. 1991. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

prodloužení tohoto termínu nebylo možné.<sup>560</sup> Tyto komise posuzovaly konkrétně u vojáků (letců) oprávněnost skončení služebního poměru a řešily vrácení vojenských hodností nebo povýšení, na což pak navazovala případná možnost úpravy důchodu. Při aplikaci soudních a mimosoudních rehabilitací však docházelo k různým těžkostem týkajících se navrácení občanství, přidělování bytů, uznávání důchodů apod.<sup>561</sup>

Zároveň s morální rehabilitací probíhala práce na rehabilitaci padlých a zemřelých letců.<sup>562</sup> Dne 17. června 1991 proběhlo slavnostní shromáždění, kde bylo povýšeno 519 letců padlých ve Francii a v řadách RAF a dalších 277 letců zemřelých do této doby ve vlasti. Spolu s tím byly letcům uděleny i čestné pilotní odznaky.

Závěrečná fáze morálních rehabilitací se zabývala zahraničními letci žijícími v zahraničí. Většina z nich přijela na pozvání v září 1991 do ČSFR. Slavnostní rehabilitace proběhla 13. září 1991 za účasti ministra obrany Luboše Dobrovského. Rehabilitováno bylo více než 400 letců, z nichž 145 bylo přítomných.<sup>563</sup> Byly uděleny i tituly zasloužilých vojenských letců, čestné pilotní odznaky a armádní pamětní medaile. Poté přijal všechny letce na Pražském hradě prezident republiky Václav Havel.<sup>564</sup> Ke slavnostnímu jmenování dalších 13 generálů došlo v Londýně až 7. března 1992 a rozkazem č. 6 prezidenta republiky ze dne 9. 6. 1994 bylo pak do generálských hodností jmenováno dalších 12 plukovníků.<sup>565</sup>

Samostatnou kapitolou rehabilitačního úsilí byla péče o vojenské důchodce. Vzhledem k tomu, že bývalí vojáci a letci západního odboje byli všichni v důchodovém věku, vyžadovali komplexní vojenskou zdravotní, rekreační a lázeňskou péči. Bývalí vojáci žijící v zahraničí neměli automatické právo na bezplatnou zdravotní péči v ČR, pokud neplatili zdravotní pojištění, ani se nešlo spolehnout na britský pas (podle dohody mezi ČSSR a UK ze 70. let). Pro vojenské důchodce byli od 1. 11. 1992 zřizováni na Okresních vojenských správách referáty pro práci s vojenskými důchodci. Jejich činnost upravovala Prozatímní

---

<sup>560</sup> Nálezem Ústavního soudu ČR č. 164/1994 z 12. července 1994 bylo časové omezení žádost zrušeno a byla též zrušena podmínka trvalého pobytu. Před tímto nálezem byla možnost majetkové rehabilitace v návaznosti na tresty propadnutí majetku nemožná, protože zákon o mimosoudních rehabilitacích vyžadoval trvalý pobyt na území ČSFR.

<sup>561</sup> Dopis M. Ludikara ministerskému předsedovi a ministrovi obrany ČR ze dne 13. 7. 1994. In Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

<sup>562</sup> Dotazník rozeslal Marcel Ludikar, rehabilitační pracovník *Svazu letců*, za pomoci předsedy Vladimíra Soukupa, jednatele Karla Pospíchala a pokladníka Miroslava Mirtla. Na *Memorial Air Show* v Roudnici nad Labem v květnu 1991 přivezl Marcel Ludikar seznam 2370 jmen, což činilo 98 % všech letců. Tamtéž.

<sup>563</sup> Do hodností generálů byli jmenováni Miroslav Mansfeld, Vladimír Nedvěd, Josef Šnajdr a in memoriam Alexander Hess. Do hodnosti plukovníka 76 letců, podplukovníka 47 a majora 18 letců. Tamtéž.

<sup>564</sup> PADIOR, Emil – SIGMUND, John – VÁŇA, Josef: *Příslušníci československého letectva v RAF.*, s. 219.

<sup>565</sup> Šlo o tyto plukovníky: Miloslav Kašpar, Vladimír Soukup, Karel Alex Pospíchal, Vladimír Dufek, Raimund Hanák, Josef Souček, Alois Šeda, Jindřich Macháček, Herbert Němec, Ludvík Peterka, František Peřina a Jan Prokop. In: Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci, generál major Karel Pospíchal, rozpracováno.

směrnice pro činnost místní vojenské správy na úseku péče o vojenské důchodce s platností od 1. 11. 1992. Podle ní bylo úkolem věnovat zvýšenou pozornost vojenským důchodcům, kteří byli postiženi represemi v 50. a 70. letech a dalším rehabilitovaným podle zákona o mimosoudních rehabilitacích.<sup>566</sup>

V dnešní době jsou rehabilitace zahraničních vojáků – letců uzavřenou záležitostí. Od doby posledních rehabilitací uplynulo téměř 20 let a žije už jen málo přímých účastníků bitev 2. světové války. *Svaz letců svobodného Československa* nicméně stále existuje. Jeho činnost se však omezuje na udržování památky československých letců a jejich tradic. Je součástí *Svazu letců České republiky*, který má v současnosti 1150 členů, z nichž je žijících veteránů RAF pouze 21.<sup>567</sup>

---

<sup>566</sup> Za komplexní péči o vojenské důchodce, s. 17. Tamtéž.

<sup>567</sup> In: <http://csletci.ipraxe.com/view.php?cisloclanku=2011010003>, podle stavu ze dne 26. 1. 2012.

## 10. Závěrečné shrnutí

Vytýčeným tématem disertační práce byla analýza osudů československých RAF příslušníků ve Velké Británii po druhé světové válce. Množinu letců jsem rozšířila z původních dvaceti osmi, poté sto osmdesáti osmi na konečných dvě stě dvacet šest osob. Kromě letců jsem rozšířila okruh výzkumu i na pozemní personál, který příslušel ke Královskému letectvu. Nemohu však garantovat, že tento seznam československých letců, kteří se vraceli do Velké Británie v poválečných letech, je kompletní, ale jisté je, že většinu jsem jich zachytila. Mým základním pramenným zdrojem byla databáze instituce Royal Air Force Personnel Management Agency Cranwell, která shromažďuje údaje o letcích Královského letectva. Doposud však nemá v kompetenci zveřejnit tyto informace ani odborné veřejnosti. Děje se tak na základně ochrany osobních informací jednotlivců, ale i ochrany pověsti Ministry of Defence a s ním spřízněných sekcí a institucí. Podařilo se mi však legálně proniknout k tomuto zdroji informací a během posledních sedmi let doplnit tyto informace o veškeré další relevantní údaje. Základní pramenně badatelský cíl této práce, tedy vytěžit britské archivy a instituce, se mi podařilo naplnit.

Během výzkumu jsem kontaktovala mnoho historických ústavů při univerzitách, archivy a instituce, které mi byly více či méně v rámci svých možností vstřícné a nápomocny. Měla jsem díky svému trvalému pobytu v Londýně možnost navštěvovat archivy a instituce několikrát po sobě a ujistit se tak, že mi zřejmě neunikl žádný relevantní údaj obsažený v archivovaných fondech. Za další přednost a pozitivní fakt této práce považuji navázání osobních kontaktů s pamětníky a členy jejich rodin. Byla jsem pravděpodobně jednou z posledních badatelů, kterým se podařilo s těmito osobami vést cílené rozhovory a tyto zaznamenat a metodami oral history vytěžit. Někteří z těchto pamětníků byli ochotni mi poskytnout a okopírovat soukromé osobní a úřední dokumenty, ale i písemně zaznamenané vzpomínky. Takto bylo možno propojit základní archivní výzkum s „teplým lidským“ vyprávěním.

Vzhledem k objemnosti pramenné základny jsem zvolila jako základní formu uspořádání těchto informací pro každého identifikovatelného jedince standardizovanou tabulku. Tato tabulka se ukázala jako ideálním systémové řešení. Soubor těchto prosopografických tabulek je obsažen v přílohové části disertační práce a je nedílnou součástí a doplňkem písemné části dizertace.

Vzhledem k dosavadní odborné nepřístupnosti materiálů obsahujících informace z oficiálních zdrojů a pro nepřiliš rozsáhlý „terénní výzkum“, zvoleného tématu není mnoho

kvalitní odborné literatury, ze které bych mohla čerpat zásadní informace o poválečných osudech západních letců v poválečné Velké Británii. Existují knihy zabývající se jednotlivými životními příběhy, které se snažili pamětníci předat čtivou formou veřejnosti. Jen ve velice malém počtu se vyskytují knihy sepsané historiky, které jsou věnované některé mnou zkoumané osobnosti. Doposud se o tematiku letců RAF zajímal Jiří Rajlich, který čerpal materiály z National Archives London a z VÚA- VHA Praha.

V National Archives London jsem zejména získala materiály týkající se britských vojenských vyznamenání udělených československým příslušníkům RAF. Údaje o poválečných vyznamenáních jsem pak čerpala z London Gazette, která je jedním z oficiálních periodik britské vlády a tedy nejdůležitějším z dobových oficiálních periodik ve Spojeném království.

Rovněž jsem se snažila maximálně využít britských otevřených zdrojů, mimo jiné jsem například kontaktovala BBC London, Foreign and Commonwealth Office, Royal Air Force Museum také Philipa Davise, autora knihy MI6 and the Machinery of Spying a další instituce.

Za neméně důležité považuji vytěžení soukromých archivů, do kterých jsem mohla nahlédnout. Zde považuji za nejcennější archiv Jana Sigmunda z Newcastelu, dále pak archiv Arnošta Pollaka, který je v současné době předsedou Svazu letců svobodného Československa se sídlem v Londýně a archiv Karla Pospíchala, který byl převezen z Londýna do Centra pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci. Mimo tyto jmenované soukromé archivy, které shromažďují záznamy a informace v širším měřítku, jsem měla možnost nahlédnout do menších osobních archivů vybraných pamětníků. Dále jsem se snažila získat informace od Mirka Janečka z Kanady (dnes již žijícího v České republice). S odbornou literaturou jsem pracovala především v textové části disertační práce.

Disertace je členěna do věcných kapitol. Nejpřínosnější část disertace z hlediska množství kvality získaných informací tvoří kapitola pojednávající o opětovném vstupu československých příslušníků do RAF po druhé světové válce. Její závěry jsou zcela nové, a troufám si říci, že jsou nejen faktografickým přínosem pro historické bádání.

V Královském letectvu zůstalo s největší pravděpodobností permanentně sloužit devět lidí, mezi něž patří v první řadě Jan Robert Alexander, jehož příběh jsem podrobně rozpracovala formou exkurzu. Myslím si, že nedávno zesnulý J. R. Alexander je typickým představitelem skupiny letců židovského původu, kteří se v důsledku otřesných následků holocaustu a pro neznalost českého jazyka neměli po válce kam vracet.

V kapitole Nabídka naturalizace Velké Británie bývalým příslušníkům Královského letectva jsem zachytila vývoj poválečné politické a společenské atmosféry doby, kdy bylo legálně možné, ale přesto prakticky skoro nemožné odejít z Československa do Velké Británie (součástí této kapitoly je seznam letců, kteří v roce 1946 zažádali o naturalizaci na britských ostrovech).

V kapitole věnované reflexi dobového německého, francouzského a anglického tisku, jsem došla k závěru, že zahraniční tisk informoval opravdu velice věcně, stručně a výstižně, o únosech letadel z Československa. Rozsah a zpracování informací o únosech odpovídal významu jednotlivých úletů. Zatímco o menších únosech do Anglie informovaly anglické noviny s britskou strohostí a zprávy měly formát sloupků, tak trojnásobnému únosu letadel a cestujících do německého Erdingu se německá periodika podstatně rozsáhleji a podrobněji. Francouzské *Le Figaro* informovalo podrobně o francouzském úletu ze dne 26. 6. 1948. Domnívám se, že téma únosů letadel je vhodným tématem pro větší a podrobnější historický projekt. Většina československých letců RAF volila opětovný vstup do RAF a ti, kteří uvažovali o jiné kariéře, se velice přirozeně, vzhledem ke své brilantní schopnosti létat, uchýlili k leteckému povolání některé z civilních dopravních leteckých společností. Podařilo se mi zjistit informace o 14 československých letcích, z nichž bylo 9 v poválečné době zaměstnáno v Královském letectvu.

U skupiny těch, kteří se vydali cestou výkonu civilního zaměstnání, se mi podařilo získat informace o padesáti devíti osobách, z nichž sloužilo v RAF po roce 1945 čtyřicet pět. Zde někteří volili manuální práci, jiní byli managery podniků a někteří z nich dokonce podnikali a měli vlastní firmy. Pro civilního leteckého provozovatele pracovalo čtrnáct osob, z nichž devět sloužilo v předešlé době v RAF.

Zajímavou kapitolou je jistě kapitola, která se věnuje využití československých letců v CIO, kde popisují strukturu CIO a soustředují se na osud Tomáše Vybírala a jeho aktivní úlohu v akci Kodaň, která nebyla doposud v odborném periodiku či v publikaci tematizována. Tomáš Vybíral byl jediným z mých vybraných letců, který se stal agentem CIO, kteří spolupracovali s britskou tajnou službou SIS (MI6). V této souvislosti jsem se snažila komunikovat s MI6, ale jejich odezva byla typická pro britské tajné služby: Nikdy neslyšeli o organizaci tohoto jména, ale doporučili mi bádát v National Archives, což je naprostý *nonsens* vzhledem k tomu, že je v britských zákonech kodifikováno, že žádné z materiálů britských tajných služeb nebudu nikdy zprostředkován veřejnosti.

V případě kapitoly Britská vojenská vyznamenání udělena československým letcům RAF uvádím jak charakteristiku vyznamenání a řádů, tak i seznamy vyznamenaných osob

včetně rekomendací, za co jmenované osoby ocenění získaly. Nebylo však již možno uvést rekomendace u všech vzhledem k tomu, že některé rekomendace již nejsou v Národním Archivu v Londýně k dohledání.

Je nutno uvést, že u některých informacích se v disertační práci zásadně rozcházejí s již zveřejněnými fakty například Janem Sigmundem, který provedl rozsáhlý výzkum zejména v RAF muzeu v Hendonu, kde jsou uchovány některé materiály týkající se RAF Čechoslováků za druhé světové války. Práce Jiřího Rajlicha se zaměřují především na válečné akce. Jiří Rajlich dopodrobna rozebírá operační lety, havárie a soustřeďuje se na materiály londýnského Národního archivu, kde jsou zpřístupněna podrobná fakta z dob války, nikoli však osudy československých letců v rámci RAF v poválečném období. Disertační práce navazuje na výzkum Jiřího Rajlicha a zároveň vykazuje největší korelace s pracemi Ladislava Kudrny, který se v některých pracích zabývá poválečnou perzekucí západních letců v Československu.

Závěrem mohu konstatovat, že zvolený metodický postup zpracovávání disertace se osvědčil. Směřoval k tomu, abych v první řadě vytěžila fakta z archivu a jiných institucí a následovně je konfrontovala s informacemi získanými při osobních rozhovorech, dále získaných z korespondence, telefonátů s relevantními pamětníky a nakonec bylo tyto utříděné informace možno systematicky tematizovat. Domnívám se, že disertační práce má charakter přehledného homogenního celku, který je založen na historické kritičnosti a korektnosti.

## 11. Tabulky

**Tabulka I: Služba v RAF po roce 1945**

poř. č.	jméno	další služba od	další služba do	odbornost	hodnost
1	Jan Robert Alexander	19. 6. 1947 další služba v RAF	5. 6. 1973 na vlastní žádost umístěn na seznam penzionovaných	navigátor	Squadron Leader (major letectva)
2	František Bartoš (Burger)	21. 9. 1948 další služba v RAF	17. 9. 1952 tragicky zahynul	pilot	
3	Josef Bednář	26. 10. 1948 opětovný vstup do RAF	4. 4. 1958 ukončení služby	pilot	Flying Officer (nadporučík letectva)
4	Jindřich Beneš (Bekr)	25. 4. 1950 opětovný návrat	17. 11. 1958	pilot	Flight Sergeant (rotný)
5	Václav Bergman	28. 10. 1948 opětovný vstup do RAF	30. 4. 1969 penzionován na vlastní žádost (27. 8. 1970)	pilot	Squadron Leader (major)
6	František Antonín Bernard	10. 5. 1949 znovu zapsán do RAF	23. 7. 1964 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán)
7	Josef Bernát	28. 10. 1948 další služba v RAF	1. 10. 1970 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
8	Josef Bílek	15. 2. 1951 další služba v RAF	15. 2. 1956 ukončení služby	palubní střelec	Flying Officer (nadporučík letectva)
9	Jindřich Bílek	15. 12. 1945 další služba v RAF	2. 12. 1974 umístěn na seznam pensionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán)
10	Václav Robert Bozděch (Németh)	Informace o službě v RAF po roce 1948 nebyly RAF PMA zpřístupněny. Dle informací ze soukromého archivu Jiřího Rajlichy, Václav Bozděch po roce 1948 v RAF službu vykonával.	Informace o ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radista palubní střelec	
11	Horymír Bretšnajdr (Boček)	12. 10. 1949 další služba v RAF	1. 4. 1953 zahynul při havárii	pozemní personál	Sergeant (četař)
12	Rostislav Brhel (Beaumont Ross)	28. 4. 1951 další služba v RAF	8. 8. 1957 zahynul při havárii. Podrobné informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
13	František Cicoš (Cigoš)	16. 8. 1949 další služba v RAF	22. 11. 1959 penzionován	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
14	Josef Čermák	1949 byl znovu přijat do RAF	9/1955 zahynul při havárii Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot navigátor	
15	Otakar Černý	7. 7. 1949 žádost o	10. 2. 1955	radista	Flight Lieutenant



		další službu v RAF	Převeden do záloh		(kapitán letectva)
16	Miroslav Diviš	28. 10. 1948 žádost o další službu v RAF	30. 12. 1963 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
17	Jaroslav František Doležal	27. 10. 1948 další služba v RAF	28. 10. 1958 ukončil službu	navigátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
18	Josef Doubek	15. 8. 1948 žádost o další službu v RAF	24. 1. 1965 penzionován	navigátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
19	Jan Drgoš	po r. 1948 se vrátil do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pozemní personál	
20	Stanislav Duba	po r. 1948 se vrátil do RAF	Informace o ukončení a průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radista, palubní střelec	
21	Bohumil Dubec	31. 5. 1949 znovu zapsán do RAF	21. 1. 1950 ukončil službu Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
22	Štefan Dúbrava	7. 1948 znovu zapsán do RAF	28. 5. 1965 ukončil službu Podrobné informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radista, palubní střelec	
23	Petr Filip Dušek	25. 10. 1948 žádost o další službu v RAF	30. 12. 1964 umístěn na seznam penzionovaných	navigátor	Flying Officer (nadporučík letectva)
24	Alois Josef Dvořák	25. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	24. 10. 1953 vzdal se další služby. Podrobné informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	zbrojír	
25	Antonín Dvořák	15. 8. 1949 žádost o další službu v RAF	15. 8. 1955 převeden do záloh Podrobné informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
26	Arnošt Jan Fantl	1945 - 1948 Liaison Officer HQ US Forces Constabulary styčný důstojník na velitelství US policie, Německo 21. 2. 1949 služba v hodnosti Flying Officer (nadporučík letectva)	25. 8. 1958 propuštěn	radarový operátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
27	Oldřich Alois Filip	15. 8. 1949 další služba v RAF j	17. 4. 1959	navigátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
28	Emil Antonín Foit	28. 10. 1948 služba v hodnosti Flight Lieutenant (kapitán letectva)	12. 3. 1963 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)

29	Alois Fořt	po r. 1948 se vrátil do RAF	Informace o ukončení a průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	kuchař, řezník	
30	Bedřich Fröhlich	24. 4. 1951 další služba v RAF	24. 4. 1966 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
31	Josef Frolka	po r. 1948 se vrátil do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	elektrotechnik I	
32	Ing. Jan Gregor	22. 8. 1949 znovu zapsán do RAF	28. 5. 1965 vzdal se další služby. Podrobné informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radista, palubní střelec	
33	Václav Hájek	8. 10. 1949 znovu zapsán do RAF	25. 9. 1959 vzdal se další služby	pilot	Squadron Leader (major)
34	Josef Jan Hanuš	9. 7. 1948 znovu zapsán do RAF,	19. 9. 1968 umístěn na seznam penzionovaných	pilot letecký dispečer technický a zásobovací důstojník	Squadron Leader (major)
35	Jiří Hartman (George)	28. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	27. 2. 1959 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
36	Alois Hochmal	15. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	29. 1. 1970 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
37	Josef Oldřich Horáček	28. 9. 1948 znovu zapsán do RAF	19. 9. 1968 odešel do penze	pilot	Squadron Leader (major)
38	Josef Horák	1948 vstoupil opět do řad RAF 18. 1. 1949 v průběhu cvičného letu havaroval - na místě mrtev	18. 1. 1949 v průběhu cvičného letu havaroval - na místě mrtev Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
39	Jindřich Horský	31. 5. 1949 znovu zapsán do RAF (jinde 31. 8. 1949)	18. 6. 1954 zahynul při letecké nehodě. Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
40	Oldřich Hořejší	15. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	21. 6. 1967 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
41	Hugo Hrbáček	28. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	28. 10. 1963 vzdal se další služby	pilot	Squadron Leader (major)
42	Antonín Ladislav Hruška	4. 10. 1950 znovu zapsán do RAF	23. 6. 1970 umístěn na seznam penzionovaných	navigátor	Squadron Leader (major)
43	Josef Jan Hubička	1. 8. 1948 znovu zapsán do RAF	7. 9. 1971 umístěn na seznam penzionovaných	radista, pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)

44	Milan Jakubec	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radista	
45	František Janoušek	po r. 1948 návrat do RAF	25. 3. 1967 ukončil službu	pilot	Flight Lieutenant (kapitán)
46	Josef Jaške	29. 9. 1948 znovu zapsán do RAF	31. 5. 1968 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
47	Ondřej Kacír	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radista	
48	Karel Kanda	3. 4. 1949 znovu zapsán do RAF 11. 11. 1949 propuštěn, další služba nevyžadována	11. 11. 1949 propuštěn, další služba nevyžadována. Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér II E	
49	Rostislav Václav Kaňovský (Kennedy)	18. 1. 1949 další služba v RAF	28. 6. 1968 umístěn na seznam penzionovaných (na vlastní žádost)	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
50	Viktor Gustav Kašík	18. 7. 1949 další služba v RAF	5. 1. 1970 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
51	Rudolf Klega	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér I	
52	Jaroslav Klvaňa	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	palubní střelec	
53	Ing. Zdeněk Hanuš Knapp	26. 9. 1949 další služba v RAF	8. 8. 1961 umístěn na seznam penzionovaných	radiotelegrafista, palubní střelec	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
54	Stanislav Kodýtek	1. 6. 1951 další služba v RAF	1. 6. 1967 vzdal se další služby	navigátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
55	Josef Kohout	Po roce 1948 další služba v RAF	22. 9. 1957 převeden do záloh	pilot	Flying Officer (nadporučík letectva)
56	Miroslav Kolínský	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
57	Ladislav Koncuriak	7. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	19. 11. 1956 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radiotelegrafista, palubní střelec	
58	Vladimír Julius Kopeček	24. 11. 1947 další služba v RAF	10. 11. 1955 zemřel na následky nemoci	pilot	Flying Officer (nadporučík letectva)

59	František Karel Kordula	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
60	Vladimír Koželuh	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér II E	
61	František Krejčí	15. 11. 1948 znovu zapsán do RAF	10. 3. 1966 umístěn na seznam penzionovaných	navigátor	Squadron Leader (major)
62	Ing. Stanislav Krejčík	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	důstojník technik, důstojník signalista	
63	František Krůťa	18. 8. 1949 Znovu zapsán do RAF 2. 3. 1950 ukončil další službu	2. 3. 1950 ukončil další službu Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
64	Karel Křížek	4. 4. 1949 další služba v RAF	4. 4. 1964 vzdal se další služby	palubní střelec	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
65	Vojtěch Kufel	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	zbrojář	
66	Jan Kuchařík	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér II E	
67	Bohumil Kulich (Kulík)	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér II E	
68	Karel Lamberton (Lechner)	08/1948 vstup do Royal Auxiliary Air Force	01/1955 ukončil činnost u 610. peruti - konec aktivní zálohy RAF	pilot	Flight Lieutenanta (kapitán letectva)
69	Karel Lanczik	5. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	1. 7. 1959 vzdal se další služby	navigátor, pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
70	Miroslav Laštovka	15. 8. 1949 další služba v RAF	9. 4. 1964 umístěn na vlastní žádost na seznam penzionovaných	navigátor	Flying Officer (nadporučík letectva)
71	Miroslav Liškutín	28. 10. 1948 další služba v RAF	23. 8. 1962 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
72	Marcel Ludikar	20. 6. 1949 další služba v RAF	28. 1. 1975 umístěn na seznam penzionovaných	radiotelegrafista	Squadron Leader (major)
73	Miloslav Jan Mansfeld	1. 10. 1948 další služba v RAF	30. 9. 1958 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)

74	František Mareš	6. 5. 1949 další služba v RAF	11. 12. 1969 rezignoval na další službu	pilot	Flying Officer (nadporučík letectva)
75	Josef Maršík	26. 9. 1949 další služba v RAF	17. 8. 1966 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
76	Ing. František Martínek	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	důstojník technik	
77	František Masařík	24. 1. 1949 další služba v RAF	14. 10. 1961 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán)
78	Jan Josef Mašat	22. 6. 1949 znovu zapsán do RAF	21. 10. 1972 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot - instruktor	
79	Vojmír Matus	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot - instruktor	
80	Jan Mayer	7. 10. 1947 znovu zapsán do RAF	28. 5. 1968 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
81	Karel Mazurek	po 1948 sloužil opět u RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
82	Miloš Jan Mečíř	1. 3. 1949 znovu zapsán do RAF	9. 8. 1968 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
83	Jiří Jan Mikulecký (Desmond)	1. 10. 1948 další služba v RAF	18. 1. 1958 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
84	František Mlejnecký	28. 10. 1948 další služba v RAF	28. 10. 1968 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
85	Jaromír Mocek	15. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	1. 8. 1968 umístěn na vlastní žádost na seznam penzionovaných	navigátor	Squadron Leader (major)
86	Jaroslav Motl	19. 11. 1948 znovu zapsán do RAF	27. 4. 1969 umístěn na seznam penzionovaných	navigátor	Squadron Leader (major)
87	Josef C. Muroň	1. 2. 1949 další služba v RAF	1. 10. 1969 umístěn na vlastní žádost na seznam penzionovaných	důstojník signalista, technik	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
88	Jaroslav Muzika	15. 8. 1949 další služba v RAF	12. 4. 1968 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
89	Karel Náprstek	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF	navigátor	

			nebyly RAF PMA zpřístupněny.		
90	Antonín Navrátil	19. 10. 1948 další služba v RAF	1. 9. 1972 umístěn na seznam penzionovaných	řízení letového provozu	Squadron Leader (major)
91	Zbyšek Nečas (Pemberton John)	06/1949 opětovný vstup do RAF	24. 1. 1962 penzionován z důvodu nesplnění fyzických standardů pro leteckou službu	radarový navigátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
92	Vladimír Nedvěd	1. 10. 1948 další služba v RAF	1. 10. 1958 penzionován	(5) pilot	Wing Commander (podplukovník)
93	Jaroslav Nýč	29. 12. 1949 znovu zapsán do RAF	10. 3. 1969 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
94	Robert Osenský (Ossendorf)	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
95	Vladimír Palička	31. 5. 1949 znovu zapsán do RAF	28. 5. 1951 propuštěn ze služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér, pilot	
96	Vladimír Pára	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
97	Albín Pastor	po r. 1948 návrat do RAF	50. léta - emigrace do Kanady Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	letecký mechanik E	
98	Marián Jiří von Patzelt	8. 8. 1949 další služba v RAF	23. 12. 1968 umístěn na seznam penzionovaných	radiotelegrafista, palubní střelec	Squadron Leader (major)
99	Viktor Egon Penk	9. 6. 1948 znovu zapsán do RAF	10. 7. 1966 penzionován z důvodu nesplnění fyzických standardů pro leteckou službu	navigátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
100	Stanislav Peroutka	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
101	František Peřina	10. 5. 1949 znovu zapsán do RAF	15. 12. 1955 vzdal se další služby v RAF	pilot	Flying Officer (nadporučík letectva)
102	František Petr	17. 9. 1948 znovu zapsán do RAF	21. 9. 1955 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v	pilot	

			RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.		
103	Josef Pípa	24. 7. 1951 další služba v RAF	24. 7. 1962 vzdal se další služby v RAF	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
104	Jindřich Píšek	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	výchovný důstojník	
105	Jan František Plášil	4. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	15. 6. 1967 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
106	František Pohlodek	1. 3. 1949 další služba v RAF	1. 7. 1958 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
107	Aladar Pokorný (Berry)	10. 2. 1950 znovu zapsán do RAF	26. 7. 1950 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radiotelegrafista	
108	Viktor Popelka	po r. 1948 vstoupil opět do RAF	1950 vstup do služeb CIA 2. pol. 50. let britské letectvo Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
109	Teodor Pospíšil (Pell)	28. 10. 1948 další služba v RAF jako Flying Officer	1. 5. 1969 umístěn na vlastní žádost na seznam penzionovaných	navigátor	Squadron Leader (major)
110	Karel Pošta	5. 7. 1948 znovu zapsán do dobrovolnických záloh RAF	11. 10. 1958 převeden k zálohám	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
111	Jaroslav Prokop	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radiotelegrafista, palubní střelec	
112	Raimund Půda	28. 10. 1948 další služba v RAF	28. 10. 1954 převeden k zálohám	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
113	Václav Raba	1. 10. 1948 další služba v RAF	27. 9. 1970 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
114	František Radina	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
115	Josef Richter	9. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	7. 6. 1958 vzdal se další služby v RAF	navigátor, zpravodajský důstojník	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
116	Vítězslav Josef Rosík	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA	přednosta oddělení	

			zpřístupněny.		
117	Josef Frank Ruprecht	6. 9. 1948 znovu zapsán do RAF	27. 9. 1960 převeden do záloh	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
118	Mikuláš Rusňák (Russell)	18. 6. 1947 další služba v RAF	2. 10. 1965 umístěn na seznam penzionovaných	vojenský zubní lékař, důstojník	Wing Commander (podplukovník)
119	Václav Ryba	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot, letecký instruktor	
120	Jan Sebera	10. 2. 1950 znovu zapsán do RAF 9. 5. 1950 další služba nepožadována	9. 5. 1950 další služba nepožadována Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér	
121	Jaroslav Schellong	2. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	31. 12. 1953 převeden do zálohy Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radiotelegrafista	
122	Karel Wolfgang Schück	4. 1. 1950 další služba v RAF	16. 6. 1965 na vlastní žádost umístěn na seznam penzionovaných	tłumočník, navigátor	Flying Officer (nadporučík letectva)
123	Bohumil Vladimír Sigmund	11. 2. 1949 znovu zapsán do RAF	27. 3. 1952 zahynul při letecké nehodě	navigátor	Flying Officer (nadporučík letectva)
124	Jindřich Petr Skirka	28. 10. 1948 další služba	17. 1. 1970 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
125	Josef Sladkovský	působil v RAF po r. 1948	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	zbrojř navigátor	
126	Jaroslav Slepica	po r. 1948 návrat do RAF zahynul při havárii	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
127	Vojtěch Smolík	po roce 1948 byl opět přijat do služeb RAF, datum opětovného přijetí není známo.	22. 9. 1969 penzionován Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
128	Václav Spitz	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	palubní střelec	
129	Jan Maria František Josef Stejskal	10. 8. 1949 novu zapsán do RAF	29. 3. 1969 penzionován z důvodu nesplnění fyzických standardů pro leteckou službu	palubní střelec – radiotelegrafista	Flight Lieutenant (kapitán letectva)



130	Peter Jaromír Stříhavka (Scott)	5. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	6. 2. 1960 vzdal se další služby v RAF	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
131	Ladislav Světlík	23. 10. 1950 další služba v RAF	28. 7. 1966 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
132	Alois Šedivý	21. 2. 1949 další služba	25. 5. 1965 na vlastní žádost penzionován	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
133	Josef Šejbl	29. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	4. 2. 1957 vzdal se další služby v RAF	pilot	Flying Officer (nadporučík letectva)
134	Václav Šlouf	13. 9. 1948 znovu zapsán do RAF	7. 2. 1958 vzdal se další služby v RAF	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
135	Bořivoj Šmíd	17. 10. 1950 znovu zapsán do RAF	29. 5. 1951 tragicky zahynul Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
136	Stanislav Šneppfenberg	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér	
137	Rudolf Šobišek	5. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	4. 10. 1953 převeden do zálohy jako senior aircraftman	montér, zbrojář	senior aircraftman (vojín)
138	Jaroslav Šodek	28. 10. 1948 další služba v RAF	28. 10. 1958 vzdal se další služby	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
139	Otto Špaček	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
140	Miroslav Štandera	po r. 1948 návrat do RAF	do 1955. Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
141	Karel Šťastný	7. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	10. 1. 1958 zahynul při havárii Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
142	Karel Štefánek	14. 4. 1950 znovu zapsán do RAF	13. 4. 1955 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	radiomechanik, pilot	
143	Josef Václav Štivar	14. 2. 1949 další služba v RAF	1. 5. 1966 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
144	Ladislav Tarana	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	palubní střelec	

145	František Telčík	12. 11. 1948 znovu zapsán do RAF	6. 9. 1965 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér IIA	
146	Václav Trnka	12. 10. 1949 znovu zapsán do RAF 1. 3. 1950 vzdal se další služby	1. 3. 1950 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	palubní radiomechanik, (pozemní) navigátor	
147	Karel Josef Trojáček	1. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	14. 6. 1966 zemřel	pilot	Squadron Leader (major)
148	František Vancl	1. 2. 1949 další služba v RAF	19. 10. 1960 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
149	Matěj Várady	10. 8. 1949 znovu zapsán do RAF	9. 2. 1950 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	letecký mechanik	
150	František Velebil	10. 2. 1950 znovu zapsán do RAF	9. 5. 1950 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	montér I	
151	Bohuslav Velvarský	14. 4. 1949 znovu zapsán do RAF	13. 4. 1954 vzdal se další služby Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
152	Vlastimil Veselý	18. 10. 1948 znovu zapsán do RAF	3. 10. 1968 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Squadron Leader (major)
153	František Vindiš	20. 4. 1949 další služba v RAF	20. 4. 1965 vzdal se další služby	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
154	Jindřich Vnouček	9. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	13. 12. 1969 umístěn na seznam penzionovaných	navigátor, instruktor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
155	Adolf Vrána	17. 10. 1949 znovu zapsán do RAF	18. 4. 1961 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
156	Tomáš Vybíral	18. 10. 1949 znovu zapsán do RAF	4. 4. 1963 vzdal se další služby	pilot	Wing Commander (podplukovník)
157	Stanislav Vydrář (Kent Victor)	po r. 1948 vstoupil opět do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	navigátor	
158	Oldřich Vychodil	29. 9. 1948 znovu zapsán do RAF	14. 3. 1963 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)
159	Jaroslav Zafouk	18. 1. 1949 další služba v RAF	18. 6. 1960 zřekl se další služby v RAF	navigátor	Flight Lieutenant (kapitán letectva)

160	Karel Zajíček	15. 7. 1948 znovu zapsán do RAF	27. 10. 1973 vzdal se další služby dalších deset let pracoval na letišti RAF jako civilní pracovník. V roce 1983 odešel definitivně do důchodu. Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
161	Jindřich Zářecký (Whilock)	8. 12. 1949 znovu zapsán do RAF	5. 3. 1957 zahynul při letecké havárii Informace o průběhu služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
162	Adolf Pravoslav Zelený	21. 3. 1949 další služba	15. 11. 1971 umístěn na seznam penzionovaných	navigátor	Squadron Leader (major)
163	Alois Zezulka	po r. 1948 návrat do RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	pilot	
164	Vratislav Josef Žezulka	5. 9. 1949 další služba	11. 4. 1972 umístěn na seznam penzionovaných	pilot	Flight Lieutenant (kapitán letectva)

**Tabulka II: Osoby, které nebyli po roce 1945 v RAF a nebylo určeno jejich další působení**

Poř. č.	jméno	další služba od	odbornost
1	Josef Alois Balejka (Bateson - po válce)		pilot
2	Jindřich Bradáč		pozemní personál
3	Kurt Brejcha		pozemní personál
4	Emil Bušina		navigátor
5	Karel Čáp		pilot
6	Ladislav Dohelský		montér IIE
7	Karel Fák (Falk)		pilot
8	Karel Fialka		pilot
9	Miloš Herčík		elektrotechnik I
10	Jaroslav Holý		pilot
11	Josef Chamuty		pozemní personál
12	Bohumil Janko		pozemní personál
13	Ludvík Kalický		pozemní personál
14	Jaroslav Karel Kamarád		palubní mechanik a střelec

15	Vilém Kauders		navigátor
16	Jan Klán (Kent John)		pilot
17	Buhuslav Konopka		pozemní personál
18	Eduard Kos		pozemní personál
19	Karel Kosina (Kress)		pilot
20	Josef Krejčíř (Kreycir Joseph)		pozemní personál
21	Svatopluk Kudela		pozemní personál
22	Raimund Kuřil		pozemní personál
23	Karel Miloslav Kuttelwascher		pilot
24	Karel Legnazy		pozemní personál
25	Otakar Machek		pilot
26	Alois Med		pozemní personál
27	Erich Mikula		pozemní personál
28	Rudolf Nedoma		pilot
29	Bedřich Paulík		pozemní personál
30	Ludvík Rosák		pozemní personál
31	Václav Seitz		
32	Milan Stehno		radiotelegrafista
33	Miloš Šafránek		pilot
34	Augustin Šesták		palubní střelec
35	Bohuslav Tobyška	nabídku ke službě v RAF odřekl	pilot
36	Ivo Peter Tonder		pilot
37	Jan Tumpach		pozemní personál
38	Josef Vajnar		pozemní personál
39	František Vaniček		pozemní personál
40	Miroslav Vápeník		pozemní personál
41	Vladimír Vavruška		palubní střelec
42	Jan Vičík		pozemní personál
43	Zdeněk Vodička		pozemní personál
44	Ludvík Vrána		pozemní personál
45	Ján Zelko		pozemní personál
46	Josef Zubr		pozemní personál
47	Zikmund Žáček		pozemní personál
48	Emil Židek		pozemní personál

**Tabulka III: Nebyli v RAF po roce 1945, ale je známo jejich povolání.**

poř. č.	jméno	zaměstnání	odbornost v RAF
1	Oldřich Doležal	úředník v oddělení expedice	pilot
2	Vladislav Halata	strojní inženýr	palubní inženýr
3	Josef Kopřiva (Josef Goodreid)	úředník	pilot
4	Miloslav Kratochvíl (Bitton)	pracovník v restauraci pro cateringovou firmu	pilot
5	Arnošt Polak (Pollak)	bez civilního vzdělání - problémy, rozhodl se podnikat vlastní společnosti (dovoz, oprava těžké techniky) 2000 předal podnikání svému synovi Johnovi, věnuje se zálibám	radiomechanik, palubní střelec
6	Karel Alexander Pospíchal	věnoval se obchodu	pilot
7	Josef Řechka	pilot	pilot
8	Jan Sigmund	Pracoval v rodinné firmě Sigmund Brother Pumps	montér
9	Oldřich Josef Sichrovský	pomocník v kuchyni	letecký mechanik
10	Jan Svoboda (Scott John)	úředník majitel autodílny závodník Formule 2	pilot
11	Josef Šnajdr	obchodník s kůžemi	pilot
12	František Štička	asistent, manažér	pilot
13	Vlastimil Zahradníček	lakýrník	pilot

**Tabulka IV: Zaměstnání ve VB po poválečné službě v RAF**

poř. č.	jméno	povolání	odbornost
1	Jan Robert Alexander	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF), po ukončení vojenské kariery byl agentem pojišťovací agentury.	navigátor
2	František Bartoš (Burger)	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako stříhač u krejčího	pilot
3	Josef Bílek	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako ředitel společnosti (kožešiny a kůže)	palubní střelec
4	Rostislav Brhel (Beaumont Ross)	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako automechanik	pilot

5	Jaroslav František Doležal	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako manažer v továrně na výrobu obuvi	navigátor
6	Oldřich Doležal	Pracoval jako úředník v oddělení expedice	pilot
7	Alois Josef Dvořák	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako topič	zbrojář
8	Vladislav Halata	Pracoval jako strojní inženýr	palubní inženýr
9	Rostislav Václav Kaňovský (Kennedy)	1948 - pracoval v pekárně a pivovaru 1950 - sloužil v řadách Královského letectva (RAF) 1978 - soukromý podnikatel	pilot
10	Rudolf Klega	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako sloužící v domácnosti	montér I
11	Jaroslav Klvaňa	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako zaměstnanec obuvnické firmy Hirsch	palubní střelec
12	Miroslav Kolínský	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako leštič	pilot
13	Josef Kopřiva ((3) Josef Goodreid)	úředník	pilot
14	Vladimír Koželuh	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako technik v navijárně	montér II E
15	Miloslav Kratochvíl (Bitton)	Pracoval jako pracovník v restauraci pro cateringovou firmu	pilot
16	František Krůža	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako malíř/natěrač	pilot
17	Jan Kuchařík	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). monter/mechanik	montér II E
18	Bohumil Kulich (Kulík)	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Montér	montér II E
19	Karel Lambertson (Lechner)	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako pilot	pilot
20	Miroslav Liškuťín	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako pilot	pilot
21	František Mareš	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). založil autoservis, garáže a benzinové čerpadlo	pilot
22	Karel Mazurek	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako reprezentant leteckých dopr. Společností	pilot
23	Vladimír Pára	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako inženýr – projektant	pilot
24	Stanislav Peroutka	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako úředník, zapisovatel	pilot

25	Arnošt Polak (Pollak)	bez civilního vzdělání - problémy, rozhodl se podnikat vlastník společnosti (dovoz, oprava těžké techniky) 2000 předal podnikání svému synovi Johnovi, věnuje se zálibám	radiomechanik, palubní střelec
26	Viktor Popelka	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). prodavač, pomocník v baru	pilot
27	Karel Alexander Pospíchal	věnoval se obchodu	pilot
28	Jaroslav Prokop	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako kontrolor vláken	radiotelegrafista, palubní střelec
29	Josef Řechka	Pracoval jako pilot	pilot
30	Jan Sebera	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako strojní zámečnick	montér
31	Karel Wolfgang Schück	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako asistent manažera exportu	tlumočnick, navigátor
32	Jan Sigmund	Pracoval v rodinné firmě Sigmund Brother Pumps	montér
33	Oldřich Josef Sichrovský	Pracoval jako pomocník v kuchyni	letecký mechanik
34	Josef Sladkovský	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako v Haverfordwestu si založil soukromou elektrodílnu řidič nákladního auta	zbrojíř navigátor
35	Jan Svoboda (Scott John)	Pracoval jako úředník majitel autodílny závodník Formule 2	pilot
36	Alois Šedivý	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Nejdříve jako pilot od 1960 - oblast zásobování a stravování v RAF	pilot
37	Josef Šnajdr	Pracoval jako obchodník s kůžemi	pilot
38	Miroslav Štandera	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako stříbrotepec	pilot
39	Karel Štefánek	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako montér/kontrolor	radiomechanik, pilot
40	František Štíčka	asistent, manažer	pilot
41	František Velebil	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako strojní inženýr	montér I
42	František Vindiš	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Po ukončení služby pracoval jako pilot, dispečer na kontrolní věži	pilot
43	Vlastimil Zahradníček	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). Lakýrník	pilot

44	Karel Zajíček	Sloužil v řadách Královského letectva (RAF). V roce 1973 odešel Karel Zajíček z Královského letectva. Měl problem se sluchem způsobené lítáním v hlučných letadlech a dalších deset let pracoval na letišti RAF jako civilní pracovník. V roce 1983 odešel	pilot
45	Adolf Pravoslav Zelený	Pracoval jako zahradník a správce na hospodářství přítele a bývalého příslušníka čs. zahraniční armády, mjr. Karla Pártla, v Hampshiru, poté sloužil v řadách Královského letectva (RAF).	navigátor



**Tabulka Va):PRACOVALI - LÉTALI PRO NĚKTERÉHO CIVILNÍHO PROVOZOVATELE (ZAHRANIČNÍ LETECKÉ SPOLEČNOSTI)  
Byli v RAF PO ROCE 1945**

Poř. č.	Jméno	V RAF od	v RAF do	Info
1	Karel Lamberton (Lechner)	08/1948	01/1955	od 1950 - 2. pilot na DC-3 a Bristolech 170 u irské spol. Aer Lingus z Dublinu, 1969 usadil se na špaň. ostrově Ibiza, 1992 odstěhoval se do Costa Bravy, 2001 odstěhoval se do Wellingtonu v hrabství Somerset
2	Miroslav Liškutín	28. 10. 1948	23. 8. 1962	1962 civil - profesionální učitel létání, 1962 - 1972 College of Air Training v Hambli (školil piloty pro British Airways), 1973 - 1979 vedoucí výcviku na letišti Lusaka v Zambii, v 60 letech odchod do penze - Fareham v jižní Anglii – dodnes
3	Karel Mazurek	RAF po 1948 sloužil opět u RAF	Informace o průběhu a ukončení služby v RAF nebyly RAF PMA zpřístupněny.	reprezentant leteckých dopravních společností
4	Jaroslav Muzika	RAF 15. 8. 1949	12. 4. 1968	12. 4. 1968 umístěn na seznam penzionovaných RAF, do 11. 4. 1980 působil u civilní British Airway.
5	RAF Zbyšek Nečas (PEMBERTON John)	RAF 06/1949	24. 1. 1962	1971 odchod do penze z rodinných důvodů, místo instruktora v The London School of Flying v Elstree (později British Midland Airways), po uzavření školy létal u aeroklubu
6	František Peřina	10. 5. 1949	15. 12. 1955	1955 odchod do civilu, 1959 emigrace do Kanady, poté do USA, zpočátku se těžce protlouká, pak práce u firmy Weber Aircraft Co. v San Fernando Valley, 1979 odchod do důchodu, 1991 přestěhoval se s manželkou z Las Vegas do Prahy
7	Josef Václav Štivar	14. 2. 1949	1. 5. 1966	Prodělal infarkt. Po vyléčení působil jako letecký instruktor na letecké škole v Kindlingstonu.
8	Bohuslav Velvarský	14. 4. 1949	13. 4. 1954	usadil se v Abbotsford, kde spolu s dalšími válečnými vysloužilci založil známé Abbotsford International Airshaw, po dobu deseti let byl jeho ředitelem, organizátorem i zkušebním komisařem
9	František Vindiš	20. 4. 1949	20. 4. 1965	pilot, dispečer na kontrolní věži

**Tabulka Vb):PRACOVALI - LÉTALI PRO NĚKTERÉHO CIVILNÍHO PROVOZOVATELE (ZAHRANIČNÍ LETECKÉ SPOLEČNOSTI)  
Nebyli v RAF PO ROCE 1945**

Poř. č.	jméno	info
1	Oldřich Doležal	usadil se ve Velké Británii - civilní letecká společnost Silver City, úředník v oddělení expedice
2	Jan Klán (Kent John)	(RAF není info) 2. 2. 1949 postaven mimo službu, po propuštění z vojenského letectva, utekl na Západ, odchod s rodinou přes Rakousko do Británie, kde pracoval jako John Kent pro exportní firmu, 1951 - emigrace s rodinou do USA, nejprve ve vládních službách, po několika letech - u letecké firmy Piper - zpočátku v centrále firmy v Pennsylvanii, pozd. v zahraničních filiálkách - Brazílie, Argentina, Švýcarsko, penze - usadil se ve městě Tucson
3	Ne Karel Miloslav Kuttelwascher	11/1946 - civilní letecká společnost BEA pilot, válečné vypětí na něm zanechalo latentní následky
4	Josef Řechka	(RAF není info) 1950 -1952 příprava na licenci komerčního pilota, 17. 11. 1952 - 31. 7. 1960 pilot u Transair s.r.o. Do 10/1965 kapitán u British Airways . 70. léta pilot u Macedonian Aviation - charterové lety. 1980 penze, jinde 22.2.1981)
5	Bohuslav Tobyška	(nabídku ke službě v RAF odřekl) 1949 pracuje v Etiopii poradce pro vojenské i civilní letectvo, vyznamenán Menkilovým řádem II. třídy (do jara 1962), 1962 odjezd do Itálie, 1974 návrat, voj. převrat - internace, po propuštění - stěhování do Jave (Španělsko)

**Tabulka VI: Záznam o ČSA**

poř. č.	jméno	ČSA
1	Josef Bernát	1947 - roční neplacená dovolená, nastoupil jako pilot ČSA 30. 6. 1948 propuštěn z ČSA, kde působil jako dopravní pilot. V té době již byl v zahraničí.
2	Karel Čáp	10. 6. 1950 propuštěn z ČSA, kde působil jako dopravní pilot. V té době již byl v zahraničí.
3	Oldřich Doležal	1946 - odchod do civilu - kapitán u ČSA -(5) dálkové lety
4	Antonín Dvořák	28. 2. 1949 propuštěn z ČSA, kde působil jako dopravní pilot. Poté odešel do zahraničí.
5	Antonín Ladislav Hruška	28. 2. 1950 propuštěn z ČSA, kde působil jako navigátor. V té době již byl v zahraničí.
6	Milan Jakubec	4. 10. 1948 propuštěn z ČSA, kde působil jako radiotelegrafista. V té době již byl v zahraničí.
7	Josef Jaške	V roce 1948 propuštěn z ČSA a utekl za hranice.
8	Rostislav Václav Kaňovský (Kennedy)	1. 1. 1948 propuštěn na vlastní žádost z ČSA, kde působil jako dopravní pilot.
9	Ing. František Martínek	6.4. 1948 propuštěn z ČSA, kde působil jako přednosta technického odboru, V té době již byl v zahraničí.
10	Robert Osenský (Ossendorf)	30. 6. 1948 propuštěn z ČSA, kde působil jako dopravní pilot
11	Viktor Popelka	25.3. 1950 propuštěn z ČSA, kde působil jako dopravní pilot. V té době již byl v zahraničí.
12	Jaroslav Prokop	2. 9. 1948 propuštěn z ČSA, kde působil jako radiotelegrafista. V té době již byl v zahraničí.
13	Raimund Půda	9. 4. 1948 propuštěn z ČSA, kde působil jako dopravní pilot. V té době již byl v zahraničí.
14	Josef Řechka	dopravní pilot ČSA 4. 10. 1950 propuštěn z ČSA (v té době již byl v zahraničí)
15	Ladislav Světlík	31. 1. 1946 na vlastní žádost propuštěn z AČR , kapitán u obnovených ČSA
16	Václav Šlouf	23. 1. 1946 demobilizoval, stal se pilotem ČSA
17	Bořivoj Šmíd	25. 3. 1950 propuštěn z ČSA, kde působil jako dopravní pilot. V té době již byl v zahraničí.
18	Bohuslav Tobyška	Působil u ČSA ve funkci náměstka vrchního ředitele a také jako pilot. (3) 1. 3. 1948 odeslán na nucenou dovolenou až do rozhodnutí MNO.

**Tabulka VII: Požádali o občanství ve Velké Británii**

p.č.	jméno	Datum narození	čs. hodnost	britská hodnost
1	Josef Alois Balejka (Bateson - po válce)	4.3.1914	ppor.	P/O
2	Karel Čáp	12.10.1914	npor.	F/Lt
3	Josef Čermák	2.1.1915	rtm.	F/Sgt
4	Petr Filip Dušek	30.12.1914	kpt.	F/Lt
5	Josef Oldřich Horáček	1.7.1914	ppor.	F/O
6	František Janoušek	27.2.1912	pplk.	S/Ldr
7	Stanislav Kodýtek	22.3.1917	škpt.	F/Lt
8	Miroslav Kolínský	25.7.1919	rtm.	Sgt
9	Jan Kuchařík	13.5.1911	rtm.	Sgt
10	Bohumil Kulich (Kulík)	24.2.1902	des.	LAC
11	Rudolf Nedoma	3.2.1915	ppor.	W/O
12	Viktor Popelka	7.6.1918	por.	F/O
13	Josef Richter	16.5.1911	mjr.	F/Lt
14	Jaroslav Schellong	23.3.1920	šrtm.	F/Sgt
15	Jan Svoboda (Scott John)	19.3.1918	ppor.	F/Sgt
16	Augustin Šesták	7.3.1918	por.	W/O
17	Karel Štefánek	12.11.1915	šrtm.	F/Sgt
18	Josef Václav Štivar	18.3.1919	por.	F/O
19	Jindřich Zářecký (Whilock)	6.8.1918	šrtm.	F/Sgt

## 12. Přílohy disertační práce I., II.

Nedílnou součástí práce je přílohová část, která je svázána samostatně. Tato příloha vznikla na základě zpracování materiálů citovaných v pramenech a literatuře a obsahuje celkem 452 stran.

### OBSAH PŘÍLOHY DISERTAČNÍ PRÁCE:

Poř. č.	jméno	strana
1	Jan Robert Alexander	1 - 2
2	Josef Alois Balejka (Bateson - po válce)	3 - 4
3	František Bartoš (Burger)	5 - 6
4	Josef Bednář	7 - 8
5	Jindřich Beneš (Bekr)	9 - 10
6	Václav Bergman	11 - 12
7	František Antonín Bernard	13 - 14
8	Josef Bernát	15 - 16
9	Josef Bílek	17 - 18
10	Jindřich Bílek	19 - 20
11	Václav Robert Bozděch (Németh)	21 - 22
12	Jindřich Bradáč	23 - 24
13	Kurt Brejcha	25 - 26
14	Horymír Bretšnajdr (Boček)	27 - 28
15	Rostislav Brhel (Beaumont Ross)	29 - 30
16	Emil Bušina	31 - 32
17	František Cicoš (Cigoš)	33 - 34
18	Karel Čáp	35 - 36
19	Josef Čermák	37 - 38
20	Otakar Černý	39 - 40
21	Miroslav Diviš	41 - 42
22	Ladislav Dohelský	43 - 44
23	Jaroslav František Doležal	45 - 46
24	Oldřich Doležal	47 - 48
25	Josef Doubek	49 - 50
26	Jan Drgoš	51 - 52
27	Stanislav Duba	53 - 54
28	Bohumil Dubec	55 - 56
29	Štefan Dúbrava	57 - 58
30	Petr Filip Dušek	59 - 60
31	Antonín Dvořák	61 - 62
32	Alois Josef Dvořák	63 - 64
33	František Epstein (Elston)	65 - 66
34	Karel Fák (Falk)	67 - 68
35	Arnošt Jan Fantl	69 - 70
36	Karel Fialka	71 - 72
37	Oldřich Alois Filip	73 - 74
38	Emil Antonín Foit	75 - 76
39	Alois Fořt	77 - 78

40	Bedřich Fröhlich	79 - 80
41	Josef Frolka	81 - 82
42	Ing. Jan Gregor	83 - 84
43	Václav Hájek	85 - 86
44	Vladislav Halata	87 - 88
45	Josef Jan Hanuš	89 - 90
46	Jiří Hartman (George)	91 - 92
47	Miloš Herčík	93 - 94
48	Alois Hochmal	95 - 96
49	Jaroslav Holý	97 - 98
50	Josef Oldřich Horáček	99 - 100
51	Josef Horák	101 - 102
52	Jindřich Horský	103 - 104
53	Oldřich Hořejší	105 - 106
54	Hugo Hrbáček	107 - 108
55	Antonín Ladislav Hruška	109 - 110
56	Josef Jan Hubička	111 - 112
57	Josef Chamuty	113 - 114
58	Milan Jakubec	115 - 116
59	Bohumil Janko	117 - 118
60	František Janoušek	119 - 120
61	Josef Jaške	121 - 122
62	Ondřej Kacíř	123 - 124
63	Ludvík Kalický	125 - 126
64	Jaroslav Karel Kamarád	127 - 128
65	Karel Kanda	129 - 130
66	Rostislav Václav Kaňovský (Kennedy)	131 - 132
67	Viktor Gustav Kašlík	133 - 134
68	Vilém Kauders	135 - 136
69	Jan Klán (Kent John)	137 - 138
70	Rudolf Klega	139 - 140
71	Jaroslav Klvaňa	141 - 142
72	Ing. Zdeněk Hanuš Knapp	143 - 144
73	Stanislav Kodýtek	145 - 146
74	Josef Kohout	147 - 148
75	Miroslav Kolínský	149 - 150
76	Ladislav Koncuriak	151 - 152
77	Buhoslav Konopka	153 - 154
78	Vladimír Julius Kopeček	155 - 156
79	Josef Kopřiva ((3) Josef Goodreid)	157 - 158
80	František Karel Kordula	159 - 160
81	Eduard Kos	161 - 162
82	Karel Kosina (Kress)	163 - 164
83	Vladimír Koželuh	165 - 166
84	Miloslav Kratochvíl (Bitton)	167 - 168
85	František Krejčí	169 - 170
86	Ing. Stanislav Krejčík	171 - 172
87	Josef Krejčíř (Kreycir Joseph)	173 - 174

88	František Krů'a	175 - 176
89	Karel Křížek	177 - 178
90	Svatopluk Kudela	179 - 180
91	Vojtěch Kufel	181 - 182
92	Jan Kuchařík	183 - 184
93	Bohumil Kulich (Kulík)	185 - 186
94	Raimund Kuřil	187 - 188
95	Karel Miloslav Kuttelwascher	189 - 190
96	Karel Lambertson (Lechner)	191 - 192
97	Karel Lanczik	193 - 194
98	Miroslav Laštovka	195 - 196
99	Karel Legnazy	197 - 198
100	Miroslav Liškutín	199 - 200
101	Marcel Ludikar	201 - 202
102	Otakar Machek	203 - 204
103	Miloslav Jan Mansfeld	205 - 206
104	František Mareš	207 - 208
105	Josef Maršík	209 - 210
106	Ing. František Martínek	211 - 212
107	František Masařík	213 - 214
108	Jan Josef Mašat	215 - 216
109	Vojmír Matus	217 - 218
110	Jan Mayer	219 - 220
111	Karel Mazurek	221 - 222
112	Miloš Jan Mečíř	223 - 224
113	Alois Med	225 - 226
114	Erich Mikula	227 - 228
115	Jiří Jan Mikulecký (Desmond)	229 - 230
116	František Mlejnecký	231 - 232
117	Jaromír Mocek	233 - 234
118	Jaroslav Motl	235 - 236
119	Josef C. Muroň	237 - 238
120	Jaroslav Muzika	239 - 240
121	Karel Náprstek	241 - 242
122	Antonín Navrátil	243 - 244
123	Zbyšek Nečas (PEMBERTON John)	245 - 246
124	Rudolf Nedoma	247 - 248
125	Vladimír Nedvěd	249 - 250
126	Jaroslav Nýč	251 - 252
127	Robert Osenský (Ossendorf)	253 - 254
128	Vladimír Palička	255 - 256
129	Vladimír Pára	257 - 258
130	Albín Pastor	259 - 260
131	Marián Jiří von Patzelt	261 - 262
132	Bedřich Paulík	263 - 264
133	Viktor Egon Penk	265 - 266
134	Stanislav Peroutka	267 - 268
135	František Peřina	269 - 270

136	František Petr	271 - 272
137	Josef Pípa	273 - 274
138	Jindřich Pišek	275 - 276
139	Jan František Plášil	277 - 278
140	František Pohlodek	279 - 280
141	Aladar Pokorný (Berry)	281 - 282
142	Arnošt Polak (Pollak)	283 - 284
143	Viktor Popelka	285 - 286
144	Karel Alexander Pospíchal	287 - 288
145	Teodor Pospíšil (Pell)	289 - 290
146	Karel Pošta	291 - 292
147	Jaroslav Prokop	293 - 294
148	Raimund Půda	295 - 296
149	Václav Raba	297 - 298
150	František Radina	299 - 300
151	Josef Richter	301 - 302
152	Ludvík Rosák	303 - 304
153	Vítězslav Josef Rosík	305 - 306
154	Josef Frank Ruprecht	307 - 308
155	Mikuláš Rusňák (Russell)	309 - 310
156	Václav Ryba	311 - 312
157	Josef Řechka	313 - 314
158	Jan Sebera	315 - 316
159	Václav Seitz	317 - 318
160	Jaroslav Schellong	319 - 320
161	Karel Wolfgang Schück	321 - 322
162	Bohumil Vladimír Sigmund	323 - 324
163	Jan Sigmund	325 - 326
164	Oldřich Josef Sichrovský	327 - 328
165	Jindřich Petr Skirka	329 - 330
166	Josef Sladkovský	331 - 332
167	Jaroslav Slepica	333 - 334
168	Vojtěch Smolík	335 - 336
169	Václav Spitz	337 - 338
170	Milan Stehno	339 - 340
171	Jan Maria František Josef Stejskal	341 - 342
172	Peter Jaromír Střihavka (Scott)	343 - 344
173	Ladislav Světlík	345 - 346
174	Jan Svoboda (Scott John)	347 - 348
175	Miloš Šafránek	349 - 350
176	Alois Šedivý	351 - 352
177	Josef Šejbl	353 - 354
178	Augustin Šesták	355 - 356
179	Václav Šlouf	357 - 358
180	Bořivoj Šmíd	359 - 360
181	Josef Šnajdr	361 - 362
182	Stanislav Šneppfenberg	363 - 364
183	Rudolf Šobišek	365 - 366



184	Jaroslav Šodek	367 - 368
185	Otto Špaček	369 - 370
186	Miroslav Štandera	371 - 372
187	Karel Šťastný	373 - 374
188	Karel Štefánek	375 - 376
189	František Štička	377 - 378
190	Josef Václav Štivar	379 - 380
191	Ladislav Tarana	381 - 382
192	František Telčík	383 - 384
193	Bohuslav Tobyška	385 - 386
194	Ivo Peter Tonder	387 - 388
195	Václav Trnka	389 - 390
196	Karel Josef Trojáček	391 - 392
197	Jan Tumpach	393 - 394
198	Josef Vajnar	395 - 396
199	František Vancl	397 - 398
200	František Vaniček	399 - 400
201	Miroslav Vápeník	401 - 402
202	Matěj Váradý	403 - 404
203	Vladimír Vavruška	405 - 406
204	František Velebil	407 - 408
205	Bohuslav Velvarský	409 - 410
206	Vlastimil Veselý	411 - 412
207	Jan Vičík	413 - 414
208	František Vindiš	415 - 416
209	Jindřich Vnouček	417 - 418
210	Zdeněk Vodička	419 - 420
211	Adolf Vrána	421 - 422
212	Ludvík Vrána	423 - 424
213	Tomáš Vybíral	425 - 426
214	Stanislav Vydrář (Kent Victor)	427 - 428
215	Oldřich Vychodil	429 - 430
216	Jaroslav Zafouk	431 - 432
217	Vlastimil Zahradníček	433 - 434
218	Karel Zajíček	435 - 436
219	Jindřich Zářecký (Whilock)	437 - 438
220	Adolf Pravoslav Zelený	439 - 440
221	Ján Zelko	441 - 442
222	Alois Zezulka	443 - 444
223	Josef Zubr	445 - 446
224	Zikmund Žáček	447 - 448
225	Vratislav Josef Žezulka	449 - 450
226	Emil Žídek	451 - 452

### 13. Seznam použitých zkratek

1.SS	Signal School
1.sv. válka	1. světová válka
1420.COTF	Czechoslovak Operational Training Flight
ABS	Archiv bezpečnostních služeb
ABS, f. HS VK	Archiv bezpečnostních služeb, fond Hlavní správa Vojenské kontrarozvědky
ABS, f. ÚStB	Archiv bezpečnostních služeb, fond Ústřední státní bezpečnost
AČR	Armáda České republiky
AFC	Air Force Cross, Kříž letectva
AFM	Air Force Medal, Medaile letectva
AFS	Advanced Flying School
AGS	Air Gunnery School
AIR 2	Fond Národního Archivu v Londýně, soustřeďuje zejména písemnosti týkající se válečných britských vyznamenaní
AMZV	Archiv ministerstva zahraničních věcí
AMZV, f. KO	Archiv ministerstva zahraničních věcí, fond Konzulární odbor
ANS	Air Navigation School
AOS	Air Observer School
BV	Blízký východ
CBE	Commander of the Order of the British Empire, Komandér Řádu Britského impéria
CIO	Czechoslovak Intelligence Office (Československý zpravodajský úřad)
COTF	Czechoslovak Operation Training Flight
Čs. armáda	Československá armáda
ČSA	Československé aerolinie
ČSFR	Česká a Slovenská Federativní Republika
ČSLA	Československá lidová armáda
ČsOL	Československá obec Legionářská
ČSR	Československá republika
dezertoval k FFI	Forces Françaises de l'intérieur Francouzské tzv. Vnitřní síly, míněny síly odboje, sjednocené na počátku roku 1944 pod společné velení. Oficiálně součást francouzských ozbrojených sil, prakticky hlavně partyzáni, maquisti, různé odbojové skupiny. Po spojeneckém vylození cca 100 000 mužů, postupně ohromný nárůst. V dané souvislosti asi míněna dezerte vojáka z wehrmachtu k francouzskému odboji, popř. partyzánům.
DFC	Distinguished Flying Cross (Záslužný válečný kříž)
DFC& Bar	Distinguished Flying Cross for second time (Záslužný válečný kříž udělen podruhé)
DFM	Distinguished Flying Medal (Záslužná letecká medaile)
DFM& Bar	Distinguished Flying Medal for second time (Záslužná letecká medaile udělena podruhé)
DR LS	Důvěrný rozkaz Letecké skupiny (v Británii)
DSO	Distinguished Service Order (Řád za vynikající službu)
EFTS	Elementary Flying Training School
FCI	Free Czechoslovak Information Service
FFMU v Brně	Filozofická fakulta Masarykovy univerzity

FMNO	Federální ministerstvo národní obrany
GRS	General Reconnaissance School (škola všeobecného průzkumu)
HaV	Historie a vojenství
IČL	Inspektorát českého letectva
IRO	International Refugee Organisation
KCB	Knight Commander of the Order of the Bath (Rytíř Řádu Britského impéria)
KR 2.NR	Kádrový rozkaz 2. náhradní roty (ve Francii od ledna 1940, součástí Náhradního tělesa, 2. NR byla v zásadě určena pro potřeby Pěšího pluku 2)
KR 3.NR	Kádrový rozkaz 3. náhradní roty (v čs. jednotkách ve Francii od ledna 1940, náhradní rota byla u Náhradního tělesa v zásadě určena pro potřeby vznikajícího Pěšího pluku 3)
KR LS	Kádrový rozkaz Letecké skupiny (v Británii)
KR NP	Kádrový rozkaz Náhradního praporu (v čs. jednotkách ve Francii od září do prosince 1939)
KR NT	Kádrový rozkaz Náhradního tělesa (v Británii od července 1940)
KR TNR	Kádrový rozkaz Technické náhradní roty (TNR byly součástí Náhradního tělesa ve Francii od ledna 1940, v zásadě byla určena pro potřeby technických jednotek, tedy např. Ženíjní roty, Telegrafní)
kurz obsluhy KOPL	– kulometry obrany proti letadlům – míněny běžné kulometry se speciálními podstavci a zaměřovači, používané jako protiletadlová zbraň. K jejich obsluze byly pořádány speciální kurzy, a to jednak pro vojáky v rámci výcviku, jednak pro důstojníky, kteří měli velet, např. samostatným rotám KOPL, stavěným v rámci mobilizace. Mužstvo i důstojníci pocházeli většinou od kulometných rot pěších praporů, měli tedy již běžný kulometný výcvik.
KVS	Krajská vojenská správa
LDP	Letecký dopravní pluk
LDS	Likvidační a demobilizační složka
Let.	Letecké
LNP	Letecký náhradní pluk
Log.	Logistické
MBE	Member of the Order of the British Empire, Člen Řádu Britského imperia
MI6	Military Intelligence Section 6
MNO	Ministerstvo národní obrany
NA	Národní archiv
NA	National archives
NA, f. AIR	National archives, fond Air Ministry
NA, f. KSČ-ÚV	NA Praha, fond Komunistická strana Československa – Ústřední výbor
NA, f. ŽM	Národní archiv, fond Židovské matriky
No. 106 P. R. C.	Personnel Reception Centre – středisko pro příjem osob, toto konkrétní bylo určeno pro registraci a přejímání bývalých válečných zajatců po propuštění z německých zajateckých táborů
No. 51 Initial Training	„křídlo základního výcviku“ – jednotka pro základní letecký

Wing	výcvik
No. 6 O.T.U.	6th Operational Training Unit, resp. Operational Training Unit No.6, operační výcviková jednotka v RAF
OBE	Order of the British Empire, Řád Britského impéria
OBZ	Obranné zpravodajství
Ostb	Oblastní úřadovna státní bezpečnosti
OTU	Opetation Training unit
OV	Osobní věstník Ministerstva národní obrany
RAF PMA	Royal Air Force Personnel Management Agency, Cranwell
SDVN	Sborník důvěrných výnosů a nařízení
SIS	Secret Intelligence Office
SLSCS	Svaz letců svobodného Československa
SNP	Slovenské národní povstání
Svazu letců RČS	Svazu letců Republiky Československé
SZL	Sdružení zahraničních letců
ŠODL	Škola pro odborný dorost letectva (v Prostějově)
učitel létání u ZAK na plzeňských Borech	učitel létání u Západočeského aeroklubu (ZAK) na plzeňských Borech
ÚV KSČ	Ústřední výbor Komunistické strany Československa
VHA	Vojenský historický archiv
VLU Prostějov	Vojenské letecké učiliště Prostějov
VLO	Velitelství leteckého okruhu
VTLÚ Letňany	Vojenský technický a letecký ústav (vznikl 1933 sloučením Vojenského technického a Vojenského leteckého ústavu studijního). Sídli v Letňanech.
VÚA	Vojenský ústřední archiv
VÚA, f. KL	Vojenský ústřední archiv, fond Kvalifikační listiny
VÚA, f. LK	Vojenský ústřední archiv, fond Letecké karty
VÚA, f. MNO-L-čs. vojenská misie	Vojenský ústřední archiv, fond Ministerstvo národní obrany – Londýn – československá vojenská misie
VÚA, f. UPS	Vojenský ústřední archiv, fond Ústřední poradní sbor
VÚA, f. VKPR	Vojenský ústřední archiv, fond Vojenská kancelář prezidenta republiky
VUT Praha	Vysoké učení technické Praha

## 14. Přehled použitých pramenů a literatury

### České archivní instituce:

*Archiv bezpečnostních složek (ABS):*

fond 302: Hlavní správa Vojenské kontrarozvědky (HS VK)

fond 305: Ústředna Státní bezpečnosti

fond S: Sběrka různých písemností

fond: vyšetřovací spisy Ministerstva vnitra

*Archiv ministerstva zahraničních věcí (AMZV):*

fond Konzulární odbor 1945-1989

*Vojenský ústřední archiv (VÚA) Praha:*

fond: Kvalifikační listiny

fond: Letecké karty příslušníků RAF

fond: Kartotéka příslušníků československých zahraničních jednotek

fond: Inspektorát československého letectva v Londýně

fond: Vojenská kancelář presidenta republiky

fond: Československá vojenská správa ve Francii

fond: Ministerstvo národní obrany – Londýn

fond: Ministerstvo národní obrany – Londýn: vojenské mise

fond: Ústřední poradní sbor

*Národní archiv (NA), Praha:*

fond: Komunistická strana Československa – Ústřední výbor 1945-1989

fond: Zemský národní výbor Rady židovských náboženských obcí

fond: Židovské matriky

### Britské archivní instituce:

*National Archives (NA) London,*

fond: *Air Ministry and Ministry of Defence*

**Soukromé archivy:**

Soukromý archiv generál majora Karla Pospíchala. In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci.*

Soukromý archiv Ivany Polley

Soukromý archiv Jan Sigmunda

Soukromý archiv Jiřího Rajlichy

Soukromý archiv Ladislava Kudrny

**Oficiální instituce:**

*Royal Air force Personnel and Management Centre, Cranwell*

*Royal Air Force Personnel Management Agency, Cranwell*

*Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv, Praha, kartotéka příslušníků čs. zahraničních vojenských jednotek za 2. světové války – Západ*

**Britské oficiální instituce, nápomocné při výzkumu:**

Instituce	Kontakt	Pozice	Důvod kontaktování	Odpověď
BBC London	Robert Seatter	Head of History, Director General's Office	Czechs recruited for translation work post 1945	Told us info on BBC Monitoring (intelligence resource created around WWII, whom the intelligentsia of Europe, possibly Czech, worked for)
Foreign and Commonwealth Office	N/A	N/A	Czech Servicemen's award details and military career info	All FO documents have been transferred to the National Archives
Imperial War Museum	N/A	N/A	Czech and British Servicemen's records	Records destroyed at the end of the war
Royal Air Force Museum	N/A	N/A	Czech Servicemen's records	Directed to the National Archives
National Archives, Kew Gardens	Phil Tomaselli	Historian	Czech Servicemen's award details and military career info	References to relevant documents obtained
National Archives, Kew Gardens	Paul Bailie	Historian	Czech Servicemen's award details and military career info	References to relevant documents obtained
N/A	J. R. Alexander, (deceased 12/01/2012)	WWII RAF Veteran	Biographical accounts of RAF career during wartime and post-wartime	N/A
N/A	Philip J. H. Davies	Author of 'MI6 and the Machinery of Spying: Structure and Process in Britain's Secret Intelligence (Studies in	Structure of MI6 in the postwar period	Relevant pages referred to in email

		Intelligence)'		
N/A	Stephen Dorril	Author of 'MI6: Fifty Years of Special Operations'	Structure of MI6 in the postwar period	No response
Royal Air Force Service Records	N/A	N/A	Czech Servicemen's award details and military career info	
Air Historical Branch(RAF)	N/A	N/A	Czech Servicemen's award details and military career info	
RAF Association (RAFA)	N/A	N/A	Czech Servicemen's award details and military career info	
N/A	Mr. Zaleny's daughter (Deceased veteran's daughter)	N/A	Biographical accounts of RAF career during wartime and post-wartime	War time and post wartime materials retrieved
British Library's Newspaper Archive	N/A	N/A	Articles relating to illegal landings of Czech RAF pilots in the postwar period	Articles retrieved
Selby College	Alan Brown	Senior Lecturer in History at Selby College.		Informed us that the most successful navigator pilot of WWII was James "Johnnie" Johnson, credited with 38 confirmed kills and a number of part-kills. (For comparison, see Erich Hartmann of the Luftwaffe with 352 confirmed kills in the Second World War!) See also Robert Tuck and Bob Braham who were second and third in line behind Johnson as British-born pilots, although some Empire fliers did better than them in RAF squadrons.
MI5	N/A	N/A	Czech Servicemen's award details and military career info	Email response that yielded no further help
MI6	N/A	N/A	Czech Servicemen's award details and military career info	Email response that yielded no further help
Edinburgh University	Yvonne McEwen	KE Project Coordinator & Honorary Fellow, School of History, Classics and Archaeology	Czech Servicemen's award details and military career info	Made suggestion to contact the Royal Air Force Museum and Archives or National Archives, Kew, for the

				Information
Sheffield University	Paul Pettitt	Reader in Palaeolithic Archaeology	Publications for publishing thesis excerpts	Sent details of publications to approach
N/A	Silke Ewald	Newspaper archive researcher, Berlin	Advice on archives to approach about articles relating to illegal landings of Czech RAF pilots in the post war period	Produced references to articles
N/A	Delphine Kargayan	Newspaper archive researcher, Paris	Advice on archives to approach about articles relating to illegal landings of Czech RAF pilots in the post war period	Produced references to articles
N/A	Marie-Jeanne Valere	Newspaper archive researcher, Paris	Advice on archives to approach about articles relating to illegal landings of Czech RAF pilots in the post war period	Referred to Delphine Kargayan
La Galcante Newspaper Archive, Paris	N/A	N/A	Locating article form newspaper archive on illegal landings of Czech RAF pilots in the postwar period	Article found
Süddeutsche Zeitung, München, Germany	N/A	N/A	Locating article form newspaper archive on illegal landings of Czech RAF pilots in the postwar period	Article found
Passauer Neue Presse, Edition D, Germany	N/A	N/A	Locating article form newspaper archive on illegal landings of Czech RAF pilots in the postwar period	Article found
N/A	Mirko Janeček	Archivist, Canada	Contacted because he published Kanadské listy	Research retrieved



**Osobní rozhovory:**

Konzultace autorky s Arnoštem Polakem, předsedou *Svazu zahraničních letců svobodného Československa se sídlem v Londýně*.

Rozhovor autorky s Adolfem Zeleným ze dne 23.5.2006.

Rozhovor autorky s Eve Spenlove-Brown (dcera Adolfa Zeleného) ze dne 16.3.2010.

Rozhovor autorky s Janem Robertem Alexanderem ze dne 4. 6. 2004.

Rozhovor autorky s Janem Robertem Alexandrem ze dne 19. května 2005.

Rozhovor autorky s Janem Robertem Alexandrem ze dne 7. října 2005.

Rozhovor autorky s Marií Zajíčkovou ze dne 29. 7. 2010.

Telefonický rozhovor autorky s Tomem Doležalem ze dne 22. 7. 2010.

**Nepublikované dokumenty:**

HANUŠ, Josef: *Osobní deníky 1939-1945* (kopie deníků v archivu Ladislava Kudrny).

*Observer's and air gunner's flying log book 1* Adolfa Pravoslava Zeleného (kopie v držení Ivany Polley).

*Observer's and air gunner's flying log book 2* Adolfa Pravoslava Zeleného (kopie v držení Ivany Polley).

*Observer's and air gunner's flying log book 1* Jan Robert Alexander (kopie v archivu Ivany Polley).

*Observer's and air gunner's flying log book 2* Jan Robert Alexander (kopie v archivu Ivany Polley).

Osvědčení o naturalizaci ze dne 27. ledna 1947 (kopie v archivu Ivany Polley).

Potvrzení Inspektorátu československého letectva v Londýně o povolení pobytu Jana Roberta Alexandra v Praze (kopie v archivu Ivany Polley).

**Korespondence:**

Dopis M. Ludikara ministerskému předsedovi a ministrovi obrany ČR ze dne 13. 7. 1994 (In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci* - archiv generálmajora Karla Pospíchala).

Dopis podpředsedy vlády ČSFR J. Mikloška velvyslanci ČSFR v Londýně ze dne 1. 7. 1991 (In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci* - archiv generálmajora Karla Pospíchala).

Dopis předsedy vlády ČSFR Mariána Čalfy *Svazu letců svobodného Československa* ze dne 15. října 1990 (In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci* - archiv generálmajora Karla Pospíchala).

Dopis ředitele odboru Úřadu předsednictva vlády ČSFR Marcelu Ludikarovi ze dne 9. 4. 1991 (In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci* - archiv generálmajora Karla Pospíchala).

Dopis ředitele odboru Úřadu předsednictva vlády ČSFR Marcelu Ludikarovi ze dne 9. 4. 1991 (In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci* - archiv generálmajora Karla Pospíchala).

Dopis Svazu letců svobodného Československa ze dne 10. 11. 1990 (In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci* - archiv generálmajora Karla Pospíchala).

E-mailová korespondence A. Poláka s autorkou ze dne 2. 3. 2012.

E-mailová korespondence autorky s Johnem Kolbertem ze dne 28.7.2011.

E-mailová korespondence autorky s Johnem Kolbertem ze dne 7.3.2012.

*Foreign Compensation Department* - kopie dopisu Janu Robertu Alexandrovi ze dne 6. dubna 1956 (soukromý archiv Ivany Polley).

Osobní konzultace s Ing. Milanem Bachanem, vedoucím oddělení pro veterány a občanská sdružení Ministerstva obrany ČR.

### **Literatura:**

BALEJKA, Josef Alois: *Pod ochranou Panny Marie Svatohostýnské*. Lípa (A. J. Rychlík), II. Vydání, Vizovice 1995.

BRYKSOVÁ, Trudie: *Naděje a beznaděje. Příběh o tom, co mohlo být a na co by se nikdy nemělo zapomenout*. Votobia, Praha 2003.

DARLINGTON, Roger: *Night Hawk (Noční jestřáb)*, Svět křídel, 1993.

DARLINGTON, Roger: *Noční jestřáb*. Svět křídel, Cheb 1993.

DOUBEK, Josef: *Joe, navigátor od 311*. Votobia, Olomouc 1998.

DOUBEK, Josef: *Pratur Pimpernel*, Thomson Press, India 1993, ISBN 0-646-13447-7.

DUCKERS, Peter: *British Gallantry Awards 1855-2000*. Shire Library, Oxford 2011.

FAURE, Justine: *Americký přítel*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2006.

FIDLER, Jiří – RAJLICH, Jiří: *Soumrak králů vzduchu. Československé vojenské letectvo 1945-1950*. ARES & DEUS, Praha 2000.

GRAY, Philip: *Apoštolové soudného dne*. Mustang, Plzeň 1997.

- HANZLÍK, František – KONEČNÝ, Karel: *Československý vojenský exil pro obnovu demokracie v Československu po únoru 1948*. Univerzita obrany, Brno 2009.
- HANZLÍK, František: *Bez milosti a slitovní. B. Reicin – fanatik rudého teroru*. Ostrov, Praha 2011.
- HANZLÍK, František: *Vojenské obranné zpravodajství v zápasu o politickou moc 1945-1950*. Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu, Praha 2003,
- HARTMAN, Jiří: *Letec*. Svět křídel, Cheb, 1995.
- JÁNSKÝ, Filip: *Nebeští jezdci*. Československý spisovatel, Praha 1964.
- JEŘÁBEK, Vojtěch: *Českoslovenští uprchlíci ve studené válce*. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR. Stilus Press, Brno 2005.
- JEŘÁBEK, Vojtěch: *Českoslovenští uprchlíci ve studené válce*. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, Brno 2005.
- KAPLAN, Karel: *Poúnorový exil 1948-1949*. Dialog, Liberec 2007.
- KEEGAN, John: *Druhá světová válka*. Pavel Dobrovský–Beta a Jiří Ševčík. Praha–Plzeň 2004.
- KOLDINSKÁ, Marie – ŠEDIVÝ, Ivan: *Válka a armáda v Českých dějinách*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2008.
- KOLEKTIV AUTORŮ: *Československé dějiny v datech*. Nakladatelství Svoboda, Praha 1986.
- KUDRNA, Ladislav: „Útěkář“ Otakar Černý, plukovník letectva v záloze. *Jeden český osud na pozadí dvou totalitních režimů*. Naše vojsko, Praha 2008.
- KUDRNA, Ladislav: *Bojovali a umírali v Indočíně. První vietnamská válka a Čechoslováci v cizinecké legii*. ÚSTR – Naše vojsko, Praha 2010.
- KUDRNA, Ladislav: *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940-1945*. Naše vojsko, Praha 2005.
- KUDRNA, Ladislav: *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. Naše vojsko, Praha 2006.
- KUDRNA, Ladislav: *Jeden ze zapomenutých mužů. Plukovník letectva Petr Uruba, pilot 311. československé bombardovací perutě, jako průvodce „krátkým“ 20. stoletím*. ÚSTR, Praha 2008.
- KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*. Libri, Praha 2003.
- KUDRNA, Ladislav: *Odhodláni bojovat. Vlastenectví československých letců v průběhu druhé světové války na pozadí válečných a politických událostí*. Naše vojsko, Praha 2010.

- LIŠKUTÍN, Miroslav: *Challenge in the Air. A Spitfire Pilot Remembers*. William Kimber, London 1998.
- LIŠKUTÍN, Miroslav: *Letecká služba*. Svět křídel, Cheb 1991.
- NEDVĚD, Vladimír: *Byl jsem velitelem 311. bombardovací perutě*, Městský úřad Kyjov, 2004.
- NEILLANDS, Robin: *Válka bombardérů. Arthur Harris a spojenecká ofenziva bombardérů 1939-1945*. Oldag, Ostrava 2002.
- PADIOR, Emil – SIGMUND, John – VÁŇA, Josef: *Příslušníci československého letectva v RAF*. Ministerstvo obrany – AVIS, Praha 1999.
- POLAK, Arnošt: *Paměti*. Univerzita Palackého Olomouc 2010.
- Příslušníci československého letectva v RAF*. Ministerstvo obrany, Avis 1999.
- RAJLICH, Jiří: *Jediný československý maršál. Životní osudy Air Marshala a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893-1971)*. Jota, Brno 2002.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 1*, Naše vojsko, Praha 2003.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 2*, Svět křídel, Cheb 2000.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 3*, Svět křídel, Cheb 2001.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 4*, Svět křídel, Cheb 2002.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 5*, Svět křídel, Cheb 2003.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 6*, Svět křídel, Cheb 2005.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. Část 7*, Svět křídel, Cheb 2004.
- RICHARDS, Denis: *RAF Bomber Command in the Second World War. The hardest victory*. Penguin Books Ltd, London 2001.
- ŠIKL, Václav: *Předčasná vzpoura? Naše vojsko*, Praha 1992.
- TAMPLIN, J.M.A. – ABBOTT, P. E.: *British Gallantry Awards*. Doubleday & Company, INC, New York 1972.
- Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945. VHÚ, Praha 2005.

*Vývoj sboru národní bezpečnosti a vojsk ministerstva vnitra v letech 1948-1960*, FMNO, Praha 1978, příloha IV.

### **Studie a články:**

*A Service to commemorate the life of general Heliodor Píka 1897 – 1949 at the memorial in Cholmondeley Park*, Saturday 18th June 2011.

BERÁNEK, J. – POSPÍCHAL, Karel Alexander. (1913 -2006). In.: *Historie a vojenství* 4/2006.

BLŮH, Zuzana: Budoucnost Svazu letců svobodného Československa zajištěna. In: *Historie a vojenství*, ročník LVIII, č. 3/2009.

BLŮH, Zuzana: Změny ve výboru Svazu letců svobodného Československa. In: *Historie a vojenství*, ročník LIX, č. 2/2010.

BŘACHOVÁ, Věra: Destrukce důstojnického sboru čs. armády po únoru 1948. In: *Historie a vojenství*, 1992, č. 3.

Czech fleeing here for sanctuary, miss death by minutes. In: *Daily Mirror*, čtvrtek 17. června 1948.

ČÁP, Jan: Útrapy válečných nevěst. Příběhy Angličanek, které se provdaly za československé vojáky, zůstávají zatím ve stínu osudů jejich manželů. In: *Lidové noviny*, 30. 8. 2008, příloha Orientace.

Československá obec Legionářská v zahraničí. In: *Newsletter*, č. 1, duben 2010.

Československá obec Legionářská v zahraničí. In: *Newsletter*, č. 2, listopad 2010.

Československá obec Legionářská v zahraničí. In: *Newsletter*, č. 4, listopad 2011.

Čl. III Stanov SLSČs 2009. In: *Historie a vojenství*, ročník LVIII, č. 3/2009.

HANZLÍK, František: Uplatňování sovětského vlivu na budování čs. branné moci koncem roku 1944 a v roce 1945, In: *Sborník Vojenské akademie Brno*, mimořádné číslo, roč. 1994.

Informační oběžník *Svazu letců svobodného Československa*, červenec 2009.

KUDRNA, Ladislav: Cholmondeley 1940. Příčiny a průběh jedné krize československé zahraniční armády. In: *Fakta & Svědectví*, 2010, č. 4.

KUDRNA, Ladislav: Projevy antisemitismu v československých pozemních a leteckých jednotkách za druhé světové války na Západě. In: *Tereziánské listy*, 2008, č. 36.

KUDRNA, Ladislav: Třináct let za ostnatým drátem. Tragický osud a smrt Josefa Brykse, vězně dvou totalitních režimů. *Paměť a dějiny*, 2011, č. 3.

LIPTÁK, Jan: Armáda a letectvo v Únoru. In: *Letectví a kosmonautika*. 1980, č. 4,

MICHL, Jan: Legionářské organizace v Československu (1920-1938). In: *Historie a vojenství*, ročník LVI, č. 4/2007.

O letcích, In: *Kanadské listy*, No. 7-8, Vol. 30., July-August-červenec-srpen 2006.

*Osvobození*, roč. XIII, květen 1962, č. 1., roč. XXXVII, prosinec 1985, č. 1/117, roč. XXXIII, listopad 1981, č. 2/113, roč. XXXV, prosinec 1983, č. 1/115.

POSPÍCHAL, Karel Alexander. In: *Hobby Historie* 12/2011.

RAJLICH, Jiří: In memoriam Ladislav Světlík 1917-2008. In: *Letectví a kosmonautika*, červen 2009.

Stanovy ústředí Československé obce Legionářské v zahraničí. In: *Centrum pro československá exilová studia při FF UP v Olomouci*.

Svaz letců svobodného Československa. In: *Oběžník o rehabilitaci*, č. 4.

### **Dobový tisk:**

32 wollen nicht zurück. *Telegraf am Sonntag*, 26. března 1950, autor dpa.

Czech fleeing here for sanctuary, miss death by minutek. In: *Daily Mirror*, čtvrtek 17. června 1948.

Die Piloten wollten nicht – Geheimnis um die Landung dreier CSR-Flugzeuge in Erding. In: *Telegraf am Abend*, 25. března 1950, autor UP.

Dramatischer Flug nach München. In: *Süddeutsche Zeitung*, 27. března 1950, autor UP.

Ein tschechoslowakisches Zivilflugzeug mit 22 Passagieren landete in München. In: *Telegraf*, 10. duben 1948, autor DENA.

Escape to England. In: *Daily Mirror*, čtvrtek 20. května 1948.

Escaping Czechs land in Britain. In: *Daily Express*, čtvrtek 20. května 1948.

Flug in die Freiheit. Geheimnisvolle Flucht im Flugzeug. In: *Münchner Illustrierte*, 8. dubna 1950, autor Erich Kunke.

Flucht durch die Wolken – Tschechoslowakische Piloten berichten – Komplott im Flughafen-Restaurant. In: *Telegraf am Abend*, 28. března 1950, autor UP.

HRADECKÝ, A.: Metody gangsterů. In: *Rudé právo*, 30. března 1950.

Im Flugzeug aus Prag geflüchtet. In: *Passauer Neue Presse*, německé vydání, č. 43, středa 20. dubna 1949.

Kanadské listy

Keine Tschechoslowakischen Flugzeuge gelandet. In: *Lüneburger Landeszeitung*, 5. duben 1948, autor dpd.

*Letu zdar* (měsíčník zahraničního letectva na Západě)

*New York Times* (26. a 28. března 1950).

Osvobození

Protestní nóty ministerstva zahraničních věcí americkému velvyslanectví v Praze. Žádost o vydání zločinných únosců k trestnímu stíhání. In: *Rudé právo*, 31. března 1950.

*Stars and Stripes* (1. dubna 1950).

Tschechischer Flieger nach München entkommen. In: *Lüneburger Landeszeitung*, 2. duben 1948, autor dpc/Reuter.

Un avion tchèque atterit a Cayeux. In: *Le Figaro*, roč. 122, č. 1181, úterý 29. června 1948.

Weil sie englische Mädchen heirateten, wurden fünf Piloten aus der tschechoslowakischen Luftwaffe ausgeschlossen, wie sie nach ihrer Flucht in England erklärten. In: *Telegraf*, 21. dubna 1948, autor AP.

Zločinecká akce zrádných letců. In: *Rudé právo*, 29. března 1950.

### **Internetové zdroje:**

<http://100letani.letistejicin.info/historie.html>

<http://312raf.com/historie/letecky-virtuoz-flt-karel-posta-dfc/>

<http://aces.safarikovi.org>

[http://armada.vojenstvi.cz/recenze\\_3.htm](http://armada.vojenstvi.cz/recenze_3.htm)

<http://aviatickapout.cz/cs/novinky/jeste-jednou-k-hurricanu-pro-ap/>

<http://batastory.net/cs/milniky/oldrich-dolezal-batovec-z-raf>

<http://boards.ancestry.com/surnames.stejskal/30/mb.ashx>

<http://cs.wikipedia.org>

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Vladimír\\_Nedvěd](http://cs.wikipedia.org/wiki/Vladimír_Nedvěd)

<http://csletci.ipraxe.com>

<http://csol-lib.webnode.cz/kontakt/a2009/anglie/>

<http://czechoslovak-squadrons.webgarden.cz>

<http://cz-raf.hyperlink.cz/Brookw/veterans.html>

<http://disc.yourwebapps.com/discussion.cgi?disc=170346;article=548;title=Czechoslovak%20Airmen%20in%20RAF%201939-45%20Forum>

<http://forum.valka.cz>

<http://horice.safarikovi.org>

<http://krajane.radio.cz/articleDetail.view?id=650&showDisabled=true>

<http://krizovatka.skaut.cz/zpravodajstvi/5995-poradatele-vs-j-2011-se-predstavuji-osobnosti-skautingu-na-kolinsku/>

<http://letci.wz.cz/texty-ciste-kratke/sestak-ciste-kratke.htm>  
<http://tisnov.safarikovi.org>  
<http://valka.cz>  
<http://webtalyho.bloguje.cz/873924-zeke.php>  
<http://www.1-prapor-sos.wz.cz/raf/perute/313-velitele.html>  
<http://www.610squadron.com/download/November%202009.pdf>  
[http://www.akletkov.cz/index.php?txt=historie/53\\_cestni\\_clenove](http://www.akletkov.cz/index.php?txt=historie/53_cestni_clenove)  
<http://www.akvysokov.cz/clanky/letiste/historie/pribehy-z-historie.html>  
<http://www.arealbarochov.cz/web/ubytovani/o-nas>  
[http://www.cieldegloire.com/002t\\_kordula.php](http://www.cieldegloire.com/002t_kordula.php)  
<http://www.cs-letci.com/ww2/raf/312.htm>  
<http://www.czechspitfireclub.cz>  
<http://www.divadloschod.cz/val.atheny/?id=osobnosti&what=C>  
<http://www.fronta.cz/dotaz/ceskoslovensky-stihac-v-raf-s-ldr-jiri-hartman>  
[http://www.hao.cz/historie/za\\_valky.html](http://www.hao.cz/historie/za_valky.html)  
<http://www.karelschuck.com/KAREL%20SCHUCK%20LIFE.pdf>  
<http://www.kpp.iipardubice.cz/1121551223-jaroslav-muzika-generalmajor-letectva-vv.php>  
<http://www.letectvi.cz/letectvi/Article5775.html>  
<http://www.militarymuzeum.cz/zivotopis-gen-nedved.php>  
<http://www.palba.cz>  
<http://www.pametnaroda.cz/news/detail/id/43>  
<http://www.panzernet.net/php/index.php?topic=3824.0>  
<http://www.svazletcu.cz/cs/Novinka/24/Vilem-Kauders-MC.html>  
<http://www.szcpv.org/04/cr8.html>  
<http://www.topsid.com/index.php?war=ceskoslovensko&unit=frantisekperina>  
<http://www.vets.estranky.cz/clanky/galerie-hrdinu/general--marcel--ludikar.html>  
<http://www.vets.estranky.cz/clanky/vpm-okres-nymburk/nymburk---strana-3--.html>  
[http://www.wwpbooks.com/pdf/y02\\_cz.pdf](http://www.wwpbooks.com/pdf/y02_cz.pdf)  
<http://www.zvon.info/200602.htm>  
<https://fcafa.wordpress.com>  
<https://fcafa.wordpress.com>  
<https://obeclegionarska.cz>

**Informační servery, regionální deníky:**



[http://archiv.neviditelnypes.lidovky.cz/clanky/10008\\_12\\_17\\_0.html](http://archiv.neviditelnypes.lidovky.cz/clanky/10008_12_17_0.html)  
<http://dacicko.blog.cz/0709/odhaleni-desky-karel-alexander-pospichal>  
[http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil\\_osobnosti&load=3996](http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_osobnosti&load=3996)  
[http://epaper.mfdnes.cz/clanek/2011/06/01/z\\_domovaa/1595023](http://epaper.mfdnes.cz/clanek/2011/06/01/z_domovaa/1595023)  
<http://freespace.virgin.net/daj.mipivo/czech.htm>  
[http://jindrichohradecky.denik.cz/zpravy\\_region/valecny-stihaci-pilot-jan-klan20110129.html](http://jindrichohradecky.denik.cz/zpravy_region/valecny-stihaci-pilot-jan-klan20110129.html)  
[http://kutnohorsky.denik.cz/kratce\\_region/742202.html](http://kutnohorsky.denik.cz/kratce_region/742202.html)  
<http://litvinov.sator.eu/encyklopedie/pozoruhodni-spoluobcane/krizek-karel>  
[http://nachodsky.denik.cz/zpravy\\_region/piloti-raf-se-svymi-rodinami-uleteli-z-20090421.html](http://nachodsky.denik.cz/zpravy_region/piloti-raf-se-svymi-rodinami-uleteli-z-20090421.html)  
[http://rychnovsky.denik.cz/zpravy\\_region/klic-od-bran-mesta-predaji-letci-raf-generalu-miro.html](http://rychnovsky.denik.cz/zpravy_region/klic-od-bran-mesta-predaji-letci-raf-generalu-miro.html)  
<http://www.ahaonline.cz/clanek/musite-vedet/55320/miroslav-liskutin-letecke-eso-druhe-svetove-valky-to-on-inspiroval-tmavomodry-svet.html>  
<http://www.beatrix.cz/pdf/periodika/Pribor-06-2000.pdf>  
[http://www.hostivickahistorie.cz/cestniobcane/Cestni\\_obcane\\_Hostivice.pdf](http://www.hostivickahistorie.cz/cestniobcane/Cestni_obcane_Hostivice.pdf)  
<http://www.chroniclejournal.com/obituaries/pastor/albin>  
<http://www.jicinsko.cz/nn/01/19/nn119-6.htm>  
[http://www.legionmagazine.com/en/lastpost/details.asp?tfm\\_order=DESC&tfm\\_orderby=Unit&alpha=Z&offset=350&LastPostData\\_ID=184593](http://www.legionmagazine.com/en/lastpost/details.asp?tfm_order=DESC&tfm_orderby=Unit&alpha=Z&offset=350&LastPostData_ID=184593)  
<http://www.mrsap.cz/josefhavel/stalose/20071101oznameni.html>  
<http://www.nasemostecko.cz/mostecko-aktualne/kalendarium-horymir-bretsnajdr-valecny-pilot-raf/?aktualitaId=2340>  
<http://www.novinky.cz/domaci/84662-zemrel-slavny-veteran-2-svetove-valky-general-perina.html>  
[http://www.orlicky.net/index.php?id\\_zpravy=11547167091222445081](http://www.orlicky.net/index.php?id_zpravy=11547167091222445081)  
<http://www.pozitivni-noviny.cz/cz/clanek-2007090047>  
<http://www.pribram.cz/clanek-politicky-vezen-z-pribramska-by-mohl-dostat-medaili-za-zasluchy>  
<http://www.stanfordalumni.org/travelwithrico/44OlgaStoryfoto.htm>  
<http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/obituaries/article7031084.ece>  
<http://www.vasevec.cz/blogy/prvni-velka-letadlova-loupez-prvni-pokus-o-statni-puc-9>  
[http://www.zaprazi.eu/data/files/aktualni\\_cislo/zaprazi\\_09-2010.pdf](http://www.zaprazi.eu/data/files/aktualni_cislo/zaprazi_09-2010.pdf)  
[http://zdarsky.denik.cz/zpravy\\_region/rodaka-z-rozne-pohrbi-v-anglii20100209.html](http://zdarsky.denik.cz/zpravy_region/rodaka-z-rozne-pohrbi-v-anglii20100209.html)

**Tematické články na webech oficiálních institucí:**

<http://www.bbc.co.uk/ww2peopleswar/stories/92/a7517892.shtml>  
[http://is.muni.cz/th/325735/pedf\\_b/Bakalarska\\_prace\\_Richard\\_Rozum.txt](http://is.muni.cz/th/325735/pedf_b/Bakalarska_prace_Richard_Rozum.txt)  
<http://www.acr.army.cz/acr/raf/seznam>  
[http://www.rozhlas.cz/leonardo/historie/\\_zprava/479970](http://www.rozhlas.cz/leonardo/historie/_zprava/479970)  
[http://www.rozhlas.cz/svet/portal/\\_zprava/171165](http://www.rozhlas.cz/svet/portal/_zprava/171165)  
<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/132736-po-osudu-ceskeho-letce-s-angazma-v-cia-patra-jeho-syn/>  
[http://www.hydrometeoservice.army.cz/pdf/kniha/HMSI\\_301-376.pdf](http://www.hydrometeoservice.army.cz/pdf/kniha/HMSI_301-376.pdf)  
<http://www.radio.cz/cz/rubrika/udalosti/zivot-general-a-spacka-byl-plny-zvratu>  
<http://soc.nidm.cz/data/2005/16-1.pdf>  
<http://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik5-2007/kap02.pdf>  
<http://www.podhart.unas.cz/osobnosti.html>

**Oficiální webové stránky magistrátů měst a obecních úřadů:**

<http://www.buchlovice.cz/buchlovice/mestys/zpravodaj/2009/73.pdf>  
<http://www.bystrice-bn.cz/new/view.php?cisloclanku=2007071301>  
<http://www.kostelecno.cz/soubory/zpravodaj/200801.pdf>  
[http://www.mesto.luhacovice.cz/wcd/download/luhacovicke-noviny/2009/luhacovicke\\_noviny\\_0902.pdf](http://www.mesto.luhacovice.cz/wcd/download/luhacovicke-noviny/2009/luhacovicke_noviny_0902.pdf)  
<http://www.munovapaka.cz/adolf-vrana/d-43347/p1=22647>  
[http://www.obecmalenice.cz/pages/index.php?pg=sect&sect=44&l=2&sub=6&id\\_title=114](http://www.obecmalenice.cz/pages/index.php?pg=sect&sect=44&l=2&sub=6&id_title=114)  
<http://www.praha14.cz/MC/letci/vybiral.html>  
<http://www.roztoky.cz/userfiles/file/odraz/odraz-05-08.pdf>  
<http://www.rudice.cz/index.php?page=osobnosti>  
<http://www.strasice.eu/dokumenty/zpravodaje/69.pdf>

**Zákony:**

Zákon ČNR č. 40/1993 Sb., o nabývání a pozbývání občanství České Republiky.

Zákon FS č. 119/1990 Sb., o soudní rehabilitaci.

Zákon FS č. 87/1991 Sb., o mimosoudních rehabilitacích.