

VYBRANÉ SONDY ZE ŽIVOTA ČESKOSLOVENSKÝCH LETCŮ, PŘÍSLUŠNÍKŮ KRÁLOVSKÉHO LETECTVA

Ladislav Kudrna

Pohostinství lidí je ohromné, jaké jsem ještě nikdy neviděl.¹

Seržant Otto Hanzlíček,
příslušník 312. československé stíhací perutě

1 Úvod

Po příchodu do Velké Británie byl život československého leteckého personálu postaven na zcela novou, psychologicky i materiálně kvalitnější, stabilní bázi. Předcházející polská a francouzská kampaň se nesla ve znamení takřka permanentního ústupu před triumfující německou armádou.

Po vítězství v bitvě o Británii ale Královské letectvo přeneslo ofenzivu nad okupovanou Evropu a samotnou Třetí říši. Jednalo se o významnou změnu, předěl v životě každého letce. Do podzimu 1940 se spojenečtí letci bránili náporu Luftwaffe, která si vybírala, kde a kdy zaútočí, což s sebou přinášelo mimořádně vyčerpávající bojové nasazení. Poté se životy mužů v modrém² začaly odvíjet pozitivnějším směrem, na jehož konci stála nikoliv nereálná vidina porážky nacistického Německa.

V rámci generalizace nelze zapomínat na rozdílnost služby u Královského letectva, respektive příslušnost ke zbraní. Jinak probíhala služba, a nápor na psychiku jedince, u stíhacího a jinak u bombardovacího letectva. Dále bylo velmi podstatné, kdy dotyčný letec nastoupil svoji operační službu.

Zjednodušeně řečeno, svoji roli hrálo vybavení protivníka a nasazení jedince do konkrétních operací vůči Třetí říši. Pro ilustraci, v roce 1942 měli Němci na západní frontě technickou převahu ve stíhacích strojích, což se odrazilo na ztrátách i nadšení spojeneckých stíhacích pilotů. Osádky bombardovacího letectva, nasazené do bitvy o Berlín (podzim 1943 – jaro 1944), utrpěly velmi vysoké ztráty, nepřiměřené vynaloženému úsilí.

Pokud právě neprobíhala výjimečná operace (jako byla invaze na kontinent v červnu 1944), byla „rutinní“ služba rozdělena na dny volna a dovo-

¹ HANZLÍČEK, Otto: *Osobní deník 1939–1940*, kopie v držení autora, zde záznam k 11. 8. 1940.

² Narážka na barvu uniformy Královského letectva (Royal Air Force – RAF).

ných, skýtajících vítaný odpočinek v mírovém zázemí. Velmi důležitý faktor představoval operační turnus (obvykle 200 hodin), po němž letec odcházel na „odpočinek“.

Cílem této studie je představit čtenáři některé méně známé aspekty služby československého leteckého personálu sloužících v britském Královském letectvu. Zaměřil jsem se na zobrazení různorodého života letců v čase mezi operačním nasazením a jeho proměnu v závislosti na průběhu války, a předkládané informace zasazují do širších souvislostí.

Ve vybraných sondách jsem se pokusil nastínit mnohostranný život letců, který se nenesl výhradně v bojovém duchu. To vše na pozadí tehdejších událostí, politického a sociálního rázu. Snažil jsem se co nejvíce vyvarovat opakování již vyřčeného, ale za pomoci (méně známých) archivních dokumentů a zahraniční literatury předložit poněkud jiný interpretační rámec.

Jak je patrné z názvu, postupoval jsem formou selekce, umožňující uchopení daného fenoménu z mimo operační činnosti letců. Je to povýtce subjektivní princip. V žádném případě se nejedná o komplexní zpracování tématu, ale o jeho zasazení do širšího kontextu dějinných událostí, zeměpisné a sociálně utvářených prostředím Velké Británie.

Pokud jde o prameny, vycházel jsem z domácího Vojenského ústředního archivu a britského národního archivu. Veškeré odkazy nalezne čtenář v poznámkovém aparátu. Z publikovaných prací jsem se inspiroval zahraničními. Studie je dále doplněna o deníkové záznamy některých účastníků zahraničního odboje a v poslední řadě je využito množství zahraniční literatury.

2 Příchod do anglosaského prostředí

Společenské otřesy Velké války trvale proměnily středoevropský prostor. „Zlatá“ dvacátá léta vystřídala hospodářská recese a nástup totalitních či autoritářských režimů napříč Evropou. Francie, hlavní garant samostatné Masarykovy republiky, se výstavbou Maginotovy linie fakticky zřekla aktivní politiky vůči svému spojenci.³ Pokud jde o Velkou Británii, její politika appeasementu nebyla diktována zbabělostí či strachem z Hitlerovy Třetí říše, ale stále živým traumatem zákopové války, zesíleným strategickým nezájmem o nástupnické státy (pro ni zbytečně) zaniklé Rakousko – uherské monarchie.⁴

³ KISSINGER, Henry: *Umění diplomacie. Od Richelieu k pádu Berlínské zdi*. Praha 1999, s. 318–319.

⁴ COSTELLO, John: *Ten Days That Saved the West*. London 1991.

Kulturně i civilizačně byli Britové mnohem více spjatí s německým prostorem,⁵ zatímco Československo představovalo neznámou, exotickou zemi.⁶ Mnohdy nám rovněž uniká nikoliv nepodstatný faktor společného válečného prožitku zákopové války (*kameradschaft*) prostupující všechny společenské třídy, u nás povytce vytěsněný a soustředěný takřka výhradně na Československé legie.⁷

Nejen v Německu, ale i ve Francii, Velké Británii, Spojených státech (a jinde), vznikly veteránské organizace a spolky s nezanedbatelným vlivem (již s ohledem na svoji početnost) na veřejný prostor.⁸

Na mezinárodní úrovni byly vytvořeny Interalliée des Anciens Combattants a Internationale des Associations de Mutilés et Anciens Combattants, zastřešující sdružení veteránů z různých zemí. Zatímco první byla omezena výhradně na spojenecké vojáky, druhá šla mnohem dále a chtěla sjednotit všechny veterány Velké války. Během třicátých let měla rovněž mnohem větší pochopení pro politiku appeasementu.⁹

Dva dny před Mnichovem si Joseph Goebbels do deníku zaznamenal: „Prohlášení pražského rozhlasu je v Londýně, jak jsme žádali, dost drsně dementováno. [...] Zástupce anglických frontových bojovníků byl u Vůdce. Chtějí poslat do Sudet 10 000 anglických frontových bojovníků. Do jisté míry jako korunní svědky. Vůdce to neodmítá.“¹⁰

⁵ HAHNOVÁ, Eva: *Dlouhé stíny předsudků. Německé a anglické stereotypy o Čechách v dějinách 20. století*. Praha 2015.

⁶ V tomto ohledu se toho příliš nezměnilo ani v průběhu války. Poněkud příznačná situace nastala v roce 1944, kdy představitelé Air Ministry věnovali generálovi Karlu Janouškovi, inspektorovi (tj. veliteli) československého letectva ve Velké Británii, velkou nástěnnou mapu Evropy, na níž ovšem chybělo zakreslení předválečného Československa. Vojenský ústřední archiv Praha (dále jen VÚA), fond Ministerstvo národní obrany (dále jen MNO), sign. Ministerstvo národní obrany – Londýn (dále jen MNO – L) 36/47/92, Spisy tajné a důvěrné 1944, č. j. 5505-5598.

⁷ Čestnou výjimku v zachycení traumat českých vojáků v rakousko-uherské uniformě představuje román Josefa Kopty: *Hlídač* č. 47. Praha 1926.

⁸ Například Union Fédérale, Union des Combattants (francouzské organizace (nejen tyto dvě) zahrnovaly takřka 3 miliony veteránů), British Legion (409 tisíc v roce 1938), American Legion (měla téměř 1 milion členů), pravicový Stahlhelm (350 tisíc v roce 1932), konzervativní a již před válkou vlivný Kyffhäuserbund měl 2,6 milionu členů v roce 1929 (Němci měli nejpočetnější, ale i nejroztržštěnější veteránské spolky). BARR, Niall: *The Lion and the Poppy. British veterans, politics, and society, 1921–1939*. Westport 2005, s. 58; ZIEMANN, Benjamin: *Contested Commemorations. Republican War Veterans and Weimar Political Culture*. New York 2013, s. 15.

⁹ EICHENBERG, Julia – NEWMAN, John Paul: *The Great War and veterans' internationalism*. New York 2013.

¹⁰ GOEBBELS, Joseph: *Deníky 1938*. Most 1992, s. 240.

Je jistým paradoxem doby, že právě naše emigrace, civilní i vojenská, nakonec nalezla útočiště právě na půdě Velké Británie, jejíž vláda dávala najevo ostentativní nezáměr o dění za východní hranicí Rýna.¹¹ Když si v listopadu 1938 rozdělila (nejen) Evropu na strategicky důležité země, tak zatímco Maďarsko nehrálo žádnou roli, Československo nebylo vůbec zmíněno.¹²

Legionářská reminiscence, vypjatý nacionalismus, vlastenectví, příslušnost k elitní zbraní, pocit frustrace z kapitulace¹³ a jistě i mnohé další faktory osobního rázu, zapříčinily, že již během jarních měsíců roku 1939 odcházeli první letci do sousedního Polska, aby vytvořili ozbrojený zárodek zahraniční akce. Jednalo se o velký krok do neznáma, navíc v době, kdy si vyjma Čechů nikdo jiný nepřál válečný konflikt.¹⁴

Jeden z leteckých důstojníků si na konci července 1939 poznamenal do deníku: „Bude to ještě lepší až přijde válka, která už tu přece musí být co nevidět. Nemohou přece nechat Hitlera se roztahovat po zeměkouli tak, že by na mapě zbylo jen Německo. Válka bude a vyhraje to, protože to vyhrát musíme, jinak by se vůbec nedalo žít.“¹⁵

Dokonce ani mnozí „obyčejní“ Němci netoužili po válce, jak svědčí událost, k níž došlo o rok dříve, 27. září 1938, v hlavním městě Třetí říše, kde Hitler nařídil průjezd motorizované divize, za účelem povzbuzení morálky civilistů. Neskryvané zděšení Berlíňanů, jej přimělo k podrážděné poznámce, že s takovými lidmi ještě nemohl vést válku.¹⁶

Na konci dubna 1939 založilo prvních 40 vojáků na krakovském konzulátu československou vojenskou skupinu.¹⁷ Dva měsíce po okupaci se zde

¹¹ SMETANA, Vít: *In the Shadow of Munich. British Policy towards Czechoslovakia from the Endorsement to the Renunciation of the Munich Agreement (1938–1942)*. Prague 2008.

¹² The National Archives, Kew Gardens London (dále jen TNA), fond The Cabinet Papers 1915–1986 (dále jen CAB), sign. CAB/24/281.

¹³ Třebeže během mnichovské krize nevypukla regulérní válka, probíhaly mnohé krvavé střety (přinášející nemalé ztráty) s henleinovskými bojůvkami. PLACHÝ, Jiří: *Nástin personálních ztrát Československé armády v době od 21. května 1938 do 31. března 1939*. Praha 2009.

¹⁴ Touhu po válce zaznamenal i George Kennan (30. 9. 1938 nastoupil v Praze službu na americkém velvyslanectví), když v dubnu 1939 hlásil do Washingtonu, že Češi vkládají veškeré své naděje do války, která jim jako jediná mohla přinést opětovnou politickou svobodu. KENNAN, George Frost: *Memoirs 1925–1950*. New York 1983, s. 101.

¹⁵ HANUŠ, Josef: *Osobní deník 1939–1945*, kopie v držení autora, zde záznam k 28. 7. 1939.

¹⁶ SHIRER, William L.: *Vzestup a pád Třetí říše. Dějiny nacistického Německa*. Brno 2004, s. 362; KVAČEK, Robert: *Poslední den. Mnichov – Praha, konec září 1938*. Praha 2011, s. 50–51.

¹⁷ VÚA, fond Československá vojenská správa (dále jen ČsVS), sign. Národní výbor Československá vojenská správa (dále jen NV ČsVS) 45/CI/1d/1/4, Zpráva o pochodu a činnosti československé bronowické skupiny, 3. 5. 1941.

nacházelo již 150 vojáků.¹⁸ První transport, který se 26. května 1939 vylodil ve Francii, čítal 127 vojenských osob, z nichž bylo plných 32 letců (11 důstojníků).¹⁹

Do exilu odešlo (polskou a jižní cestou²⁰) celkem 1 265 členů předválečného letectva (25 až 30 procent z veškerého stavu).²¹ Letci utíkali bez prostředků a konkrétní představy toho, co je za hranicemi okupované vlasti čeká. Jak se záhy ukázalo, příliš toho nevěděli ani samotní představitelé zahraniční akce, respektive toho příliš dělat nemohli.

Edvard Beneš byl ve Francii *persona non grata*. Polsko stále věřilo v mírové urovnání sporů s Berlínem, a těm, kteří v zahraničí zůstali na svých diplomatických (vojenských) postech, zoufale chyběly finanční prostředky.²² Složitě vyjednávání o zařazení vojenského personálu do struktur francouzské armády leželo na bedrech vojenského a leteckého ataše v Paříži,²³ plukovníka Václava Kaliny, jeho týmu a velvyslance Štefana Osuského.²⁴

Plukovník Kalina později uvedl, že až do večera 17. března 1939, kdy Francie s Británií protestovaly vůči okupaci českých zemí, nebyla situace politicky nijak příznivá, právě naopak. Případné odevzdání velvyslanectví do německých rukou, by proběhlo pouze na francouzský (nikoliv německý či pražský) nátlak. Pokračování československých zastupitelských úřadů ve Francii mělo pro vznik zahraničního odboje rozhodující význam. Počát-

¹⁸ VÚA, fond ČsVS, sign. NV ČsVS, 88/CI/1a/3/10, Spisy 1939, květen.

¹⁹ VÚA, fond ČsVS, sign. NV ČsVS, 88/CI/1a/5/10, Spisy 1939, srpen.

²⁰ Po vypuknutí války směřovali vojáci na Západ tzv. jižní, balkánskou cestou, zahrnující Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii, Řecko a Sýrii, s konečným cílem v Agde v jižní Francii. Do srpna 1939 se do Polska dostalo na 700 letců. VÚA, fond Československá vojenská jednotka (dále jen ČsVJ), sign. Československá vojenská jednotka Francie (dále jen ČsVS-F) 426/1/47 a 426/2/47.

²¹ VÚA, fond Vojenská kancelář prezidenta republika (dále jen VKPR), sign. 25/3/1/3, Spisy důvěrné a tajné 1941, č. j. 201-300, zde Stav československého letectva k 15. březnu 1939. Výkonný létající personál činil přibližně 2500 letců (piloti, pozorovatelé, střelci, radiotelegrafisté, a další), z nichž do zahraničí odešlo 650 osob.

²² NĚMEČEK, Jan: *Soumrak a úsvit československé diplomacie. 15. březen 1939 a československé zastupitelské úřady*. Praha 2008.

²³ Nelze pominout záslužnou činnost vojenského ataše podplukovníka Josefa Kally v Londýně, plukovníka generálního štábu Prokopa Kumpošta ve Varšavě, stejně jako krakovského konzula Dr. Vladimíra Znojenského.

²⁴ KUDRNA, Ladislav: *Odhodlání bojovat. Vlastenectví československých letců v průběhu druhé světové války na pozadí válečných a politických událostí* (dále jen *Odhodlání bojovat*). Praha 2010, s. 78–83.

kem dubna začal s velvyslancem Osuským připravovat branné vystoupení našich vojáků po boku francouzské armády.²⁵

Nebylo právě lehké sdělit mužům, kteří odešli, aby se zbraní v ruce obnovili předmnichovské Československo, že o ně nikdo nestojí. Zatímco Poláci projevíli zájem až po vyhocení mezinárodní situace (zvláště o specialisty), Francie nabídla toliko službu v cizinecké legii s tím, že po vypuknutí války zařadí Čechoslováky do své armády. Velká Británie neprojevila sebemenší zájem, a to ani po pádu Paříže.

Častá argumentace nemožností přijímat cizince do armády v době míru byl pouze jedním, a zřejmě nikoliv rozhodujícím faktorem. Štefan Osuský se v úředním dopise z 18. května 1939 do Krakova, vyjádřil k dubnové propozici konzula Znojemskeho, v níž navrhol, aby vyslanectví obstaralo od francouzských úřadů určitý počet viz *in bianco*.

Velvyslanec přímo sdělil, že Francouzi nebyli něčemu podobnému nakloněni, jelikož jejich hlavní starostí bylo, co se s těmi lidmi bude, až dorazí na francouzskou půdu. Dříve, než by vydali povolení k udělení viz, požadovali o každém informace, jaká je jeho profese, co chce dále dělat, ale hlavně, z čeho bude žít. To se týkalo civilistů, jelikož vojáci z povolání měli být zařazeni do legie, ale právě z nevojenské složky odboje měla být na půdě Francie vytvořena zahraniční armáda.

Pokud šlo o vojáky, Osuský uvedl, že po vypuknutí války bude vytvořena samostatná česko-slovenská armáda, ale nyní, v době míru, to byla otázka organizace a živení našich lidí. Proto bylo pro Francouze nejjednodušší vydat souhlas s jejich začleněním do cizinecké legie.²⁶

Vypuknutí války přijali letci s neskrývaným nadšením: „Staří mazáci legie nevěřili, že bychom mohli vyváznout dříve, než uplyne pět let. Mýlili se, neboť Francouzi dohodu splnili. Všichni starousedlíci, původem Češi, nás doprovodili na nádraží a při loučení tvrdili, že je to neuvěřitelné, co se v legii děje, že jsme opravdu první, kterým se ten zázrak podařil prosadit.“²⁷

Přes nečekané rychlou porážku Francie, prokázali čeští letci mimořádné bojové výsledky. Čeští letci tvořili dvanáct procent z celkového stavu francouzského letectva, v jehož řadách sestřelili 129 německých letadel (plus

²⁵ VÚA, fond ČsVS, sign. NV ČsVS, 90/CI/1b/1/10, Zpráva o činnosti v úřadu vojenského attache v Paříži po 15. 3. 1939.

²⁶ VÚA, fond ČsVS, sign. NV ČsVS, 88/CI/1a/3/10, Spisy 1939, květen.

²⁷ VILD, Miroslav: *Osud byl mým přítelem*. Praha 1988, s. 29.

25 dalších poškodili či pravděpodobně zničili). Na druhou stranu padlo 27 letců.²⁸

Do Velké Británie se podařilo evakuovat tisíc letců, z nichž na 200 mělo zkušenosti z polské a francouzské kampaně. Do polské se zapojilo 93 letců, ve Francii bojovalo (přímo na frontě) 110 českých stíhačů, zatímco v bitvě o Británii 89. Přes sto členů leteckého personálu poznalo na vlastní kůži sovětské lágry, do nichž se dostali po upadnutí do zajetí Rudé armády.²⁹ Jednalo se o nezanedbatelnou posilu, o to cennější, k právě začínající bitvě o Británii, v níž se Královskému letectvu nedostávalo mužů.³⁰

Generalita a hodnotně vyšší důstojníci se ale i nadále stavěli negativně vůči začlenění letů z východní a střední Evropy do řad Královského letectva. Podtrhávali jejich domnělou technickou nevyspělost, kulturní odlišnost a jazykovou bariéru. Plukovník Alexander Davidson, bývalý vojenský atašé ve Varšavě, nabyl kupříkladu přesvědčení, že individualita a temperament polských pilotů předem vylučovaly jejich nasazení u bombardovacího letectva. Pilotáž bombardéru měla být nad jejich síly.³¹ Britové navíc rozlišovali i mezi jednotlivými národnostmi, kde ovšem hrál hlavní roli pragmatismus, nikoliv nenucená „nadřazenost“. V případě Čechoslováků se stala nevýhodou jejich nepočetná pozemní armáda.

Uprchlíci přistáli u britských břehů v době, kdy se každý cizinec mohl ocitnout v podezření, že se jedná o špiona či člena páté kolony. Špatná angličtina přivodila mnohé nepříjemnosti, jak se ostatně zanedlouho přesvědčili čeští i polští letci, sestřelení v bitvě o Británii.³²

Na zasedání válečného kabinetu z 18. června 1940 navrhl ministr války (Secretary of State for War), Anthony Eden, přednostní evakuaci polských jednotek před československými. Stále vlivný ministr zahraničí lord Halifax, stejně jako náčelník imperiálního generálního štábu, generál John Dill, svého kolegu podpořili. Winston Churchill ale o dva dny později podobné projekty rázně ukončil.

V kabinetu zavládlo překvapení, jelikož o pouhý měsíc dříve to byl právě Churchill, kdo volal po důkladnější kontrole utečenců z Evropy. Nejen domácí extrémisté z levého i pravého spektra, ale i všichni Italové, Holanďané,

²⁸ RAJLICH, Jiří: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*. 2. část. Praha 1999, s. 165.

²⁹ KUDRNA, Ladislav: *Českoslovenští letci v sovětské internaci za 2. světové války*. Theatrum Historie, 13/2013, s. 221–239.

³⁰ BERGSTRÖM, Christer: *Battle of Britain. An Epic Conflict Revisited*. Oxford 2015.

³¹ TNA, fond Air Ministry (dále jen AIR) 2/7916, 25. 5. 1940.

³² HESS, Alexander: *Byli jsme v bitvě o Anglii. Českoslovenští stíhači v RAF*. Praha 2001, s. 16–17.

Belgičané a Češi měli být pod dohledem, respektive internováni.³³ Nyní, kdy se očekával nápor 60 tisíc exulantů, ale změnil názor.

K přehodnocení priorit přispěla katastrofální porážka na evropském bojišti a potřeba lidských zdrojů: „S trochou nadsázky je možno konstatovat, že Velká Británie, která byla takřka bez pozemní armády, vítala každého vojáka, který již měl nějaké bojové zkušenosti s německou armádou. A právě takové vojáky mohl Beneš nabídnout.“³⁴ Předsudky nezmizely ze dne na den.

Na konci května 1940 předložily zpravodajské služby návrh, zakazující zaměstnávat v britských domácnostech nepřátelské cizince. Češi se překvapivě ocitli na jednom *black listu* s Němci a Rakušany.

Hlavní důvod spočíval v protektorátním občanství, s nímž si dlouho nevěděli rady jak Britové, tak Francouzi, kteří se nakonec rozhodli přenechat odpovědnost na československých úřadech, rozhodující o tom, kdo je Čechoslovák. Na oplátku požadovaly od dotyčného závazek sloužit dobrovolně v řadách zahraniční armády, pochopitelně pokud se jednalo o muže, schopného vojenské služby.³⁵

Třebaže v oficiální verzi byli nakonec přeškrtnuti, později se tato vyhláška objevila na základně, z níž operovala 312. československá stíhací peruť. Vzhledem k tomu, že naši letci bojovali takřka dva roky po boku anglických, cítili se hluboce uraženi.³⁶

Naštěstí vysoká politika neovlivnila přístup většiny obyvatel vůči letcům z okupované Evropy. Seržant Hanzlíček si do deníku zapsal: „Byl jsem též zase jednou na zábavě, a byl jsem překvapen ženama, které se přímo předstihovaly o přízeň nás Čechů.“³⁷

Českoslovenští a polští letci měli pro britské ženy punc zakázaného ovoce, nehledě na skutečnost, že po vyhrané bitvě o Británii se letecký personál stal doslova miláčkem národa. Zejména stíhači se těšili popularitě srovnatelné s postavením dnešních rockových (filmových) hvězd.³⁸ Jestliže pilot zavítal do baru s rozepnutým horním knoflíkem na uniformě, značící příslušnost

³³ BROWN, Alan: *Airmen in exile. The Allied Air Forces in the Second World War*. Gloucestershire 2000, s. 82–83.

³⁴ KUKLÍK, Jan: *Londýnský exil a obnova československého státu 1938–1945. Právní a politické aspekty obnovy Československa z hlediska prozatímního státního zřízení ČSR v emigraci*. Praha 1998, s. 109.

³⁵ VÚA, fond ČsVS, sign. NV ČsVS, 90/CI/1b/1/10, Zpráva o činnosti v úřadu vojenského attaché v Paříži po 15. 3. 1939.

³⁶ VÚA, fond Československé letectvo ve Velké Británii (dále jen ČSL-VB I.), sign. Inspektorát československého letectva, 99/CI-1/1/15, korespondence zpravodajská, č. j. 8682.

³⁷ HANZLÍČEK, Otto: *Osobní deníky 1939–1940*, záznam ze dne 11. 8. 1940.

³⁸ BISHOP, Patrick: *Fighter Boys. Saving Britain 1940*. London 2004, s. 1–2.

k účastníkům bitvy, šlo pití obvykle na účet podniku. Pokud byl navíc držitelem Záslužného leteckého kříže,³⁹ udělovaného (obvykle) za pět sestřelených letounů, stal se rázem středem pozornosti, obzvláště u ženského osazenstva.

Letci žili, bojovali a umírali v podivném světě. Slavný francouzský stíhač Pierre Clostermann jej označil za tvrdý režim finské sauny.

3 Svět operačního letce

Na základě zkušeností z Velké války přehodnotily britské autority nežádoucí účinky stresu na lidský organismus. Zájem o psychologii bitvy nebyl již zcela neznámým pojmem. Jedním z těch, kteří podstatnou měrou ovlivnili způsob nahlížení na bojovou morálku, byl lord Moran, působící na západní frontě jako plukovní lékař.

Na základě svých bohatých zkušeností věřil, že i když je odvaha zbožím s omezenou dobou trvanlivosti a každý voják má svůj bod zhroucení, určití jedinci měli k selhání predispozice. Hlavní příčinu stresu leteckého personálu, respektive kolapsu spatřoval v neustále přítomném faktoru strachu. Proto docházelo k nejvíce případům zhroucení u bombardovacího letectva. Na počátku své kariéry se přitom jednalo o sebevědomé muže, ale jak přibývalo misí, pilotovy úzkostné stavy se nijak nelišily od mužů v zákopech.⁴⁰

Snahou základního výcviku, u letců vpravdě výběrového, bylo dát brancům ucelenou představu o boji jako takovém, důvěru ve zbraň a sebe samého. Lékařské výzkumy potvrdily, že po jisté době jedinec není schopen snášet vypětí nepřetržitého bojového nasazení. Pro stíhačí piloty byl zaveden turnus 200 operačních hodin, pro osádky Bomber Command (Velitelství bombardovacího letectva) 30 akcí, respektive stejný počet hodin.⁴¹

Po jeho ukončení byl letec odeslán na šestiměsíční odpočinek. Absolvování turnusu bylo ze všeho nejvíce ovlivněno prostým štěstím: „Létáme nad Německo dvakrát i třikrát týdně. V ostatních nocích létají jiné perutě. Kolik jich dnes sestřelí nad cílem? Desetinu, čtvrtinu, třetinu? Pět, deset, dvacet procent? S tím se také počítá. Jsou více méně odepsaní. Osádky těchto letadel žijí na základě počtu pravděpodobnosti. Takových náletů se jim podaří deset, možná dvacet. Na přežití třiceti mají naději minimální. Velitelství však

³⁹ Byl určený důstojníkům, zatímco poddůstojnický ekvivalent byla Záslužná letecká medaile.

⁴⁰ MORAN, Lord: *The Anatomy of Courage*. New York 2007.

⁴¹ Systém byl mnohem propracovanější. Turnus se během války několikrát pozměnil pro bombardovací osádky, jiný platil pro příslušníky Coastal Command (Velitelství pobřežního letectva), noční stíhače, apod. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. 2. část (1941)*. Cheb 2000, s. 12–14.

po nich chce 200 hodin nad Německem! To je takových čtyřicet náletů, přičemž velitelství počítá při každém, i při tom nejlehčím náletu s průměrnou ztrátou pěti procent. Zní to docela nevinně, ale každý člen osádky má při zahájení operační činnosti dvanáct procent naděje, že se dočká konce turnusu. Great expectations, young man!⁴²

Někteří se znovu vrátili do bojové služby, jiní působili jako instruktoři, apod. S ohledem na intenzitu nasazení mohl stíhač absolvovat turnus během šesti až dvanácti měsíců, bombardovací letec obvykle za deset měsíců až rok. Během operační činnosti byl zaveden systém dovolených a pravidelných dnů volna.

Letci vedli zcela odlišnou válku oproti pozemním silám. Po přistání se vraceli do normálního světa. Antonín Liška sugestivně zachytil psychický nápor, jemuž byli vystaveni: „Voják v poli žije tvrdým životem, ale je stále ve stejných podmínkách, ve stejném prostředí. Pomalu se přizpůsobuje, otupuje, zvyká si. Ty se denně vracíš zpět do normálního prostředí. Zajdeš do kina, popiješ a porozprávíš v baru s kamarády, někdy se pomiluješ, nebo prostě sedíš doma u okna, díváš se do nebe a hovoříš s hvězdami. Pár hodin žiješ normálním životem, abys ráno znovu vzlétal do neskutečného, nelítostného světa hrůzy a strachu a napětí.“⁴³

Pro Pierra Clostermanna nebyla válka anonymní záležitostí, ale osobním aktem oběti, v němž bylo zapotřebí každý den nalézt v sobě odvalu a opětovně vzlétat do inferna vzdušné války. Po přistání potkával pilot normální lidi, kteří chodili na procházky, milovali se, zašli do biografu, popíjeli v pokojných hospůdkách, poslouchali zprávy, a ani náhodou by nepomysleli na to, že by zítra nemuseli být naživu. Nápor na nervy byl pro mnohé příslušníky letectvého personálu takřka nesnesitelný.⁴⁴

Bombardovací osádky byly vystaveny mnohem větší zátěži na psychiku nežli jejich protějšky u stíhacího letectva. Nervy drásající čekání na vzlet k operaci náleželo k nejhrošším okamžikům. Podvečerní „oáza“ anglického jarního venkova na klidu nepřidala. Rolníci jako obvykle pracovali na polích, a druhý den v místní hospůdce zapíjeli ty, jimž předešlou noc došlo štěstí. Propastná odlišnost obou světů, se stala noční můrou, s níž se mnozí nedokázali vyrovnat. Pár hodin po vzletu se osádka ocitla v pekle německé protiletadlové obrany. Nejlépe snášeli bojové vypětí muži okolo dvaceti let, nejhůře „staří“, třicetiletí.⁴⁵

⁴² OSOLSOBĚ, Jiří: *Zbylo nás devět*. Praha 1989, s. 83.

⁴³ LIŠKA, Antonín: *Jak se plaší smrt*. Praha 1983, s. 187–188.

⁴⁴ CLOSTERMANN, Pierre: *Velký cirkus*. Praha 1968, s. 181.

⁴⁵ HASTINGS, Max: *Velitelství bombardovacího letectva*. Praha 1994, s. 160.

Ti, kteří se během turnusu nervově zhroutili, byli od letectva odesláni se záznamem Lack of Moral Fibre (nedostatek morální síly) k pozemním silám. Josef Čapka, první pilot 311. československé bombardovací perutě, který dokončil turnus, vzpomíná: „Neschopnost nervové soustavy vyrovnat se s napětím, v němž jsme žili, se už krutějším způsobem pojmenovat nedala. LMF byla potupná fráze a v oněch nervy drásajících dnech a nocích se s ní v jídelně nesmělo moc operovat. Rozpoznat toho, na nějž napětí takto působilo, nebylo těžké. Ten se hlasitě a vychloubačně bavil o létání, kde ústřední hrdina byl vždy statečný, a přitom silně pil. Dříve či později se dotyčný nedostavil na briefing, jiný se hlásil marod, jiný z kempu prostě zmizel, když se čekala operace. Druzí se dojemně drželi kamaráda se silnější povahou, než měli sami, a létali – pokud směli létat se svým vyvoleným.“⁴⁶

Legenda bombardovacího letectva, plukovník Guy Gibson,⁴⁷ označil čekání za nejhorší část mise. Členové osádek se bezcílně potloukali po místnostech, zatímco čekali na nákladní auta, která je měla odvézt k bombardérům. Strašlivá nejistota se odrážela na náladě adeptů smrti. Žaludek měli na vodě, neustále popocházeli, kouřili strašně moc cigaret, zbytečně nahlas se smáli hloupým vtipkům. Občas se některý musel odebrat na toaletu, jelikož mu bylo zle. Velitelé letounů byli podrážděni sebemenším prohrěškem svých podřízených: „Když si někdo zapomene vzít svůj padák, vynadáte mu takovými slovy, které byste nikdy jindy nepoužili. A všechno jenom proto, že jste vyděšeni až k smrti.“⁴⁸

Odvaha neznamenala hurá hrdinství, ale každodenní překonávání strachu. Dát najevo jeho fyzické projevy, nebylo ničím ostudným. Pokud v operační místnosti zazvonil telefon, nejeden pilot doslova vyskočil ze židle. James Lacey, který obsadil druhou pomyslnou příčku v bitvě o Británii s 18 sestřely, zvracel pokaždé u svého letounu, když se z letištního amplionu ozval rozkaz ke startu.⁴⁹

Po návratu z akce letci vyrazili do okolí svých letišť, aby alespoň na čas zapomněli na válku, měnící nejen vnější tvář britských měst, ale také přístup jejich obyvatel k životu.

⁴⁶ KENDALL, McDonald: *Oblaka v ohni*. Praha 1992, s. 112–113.

⁴⁷ Guy Gibson absolvoval přes 170 akcí, mezi něž patří i pověstný útok z 16. 5. 1943 na přehrady Möhne, Eder a Sorpe, za nějž obdržel nejvyšší britské vyznamenání The Victoria Cross. Plukovník Gibson padl 19. 9. 1944.

⁴⁸ GIBSON, Guy: *Nepřátelské pobřeží před námi*. Praha 2003, s. 251.

⁴⁹ BUNGAY, Stephen: *Nejnebezpečnější nepřítel. Historie bitvy o Británii*. Praha – Plzeň 2007, s. 221.

4 Věk nevinnosti

Na konci července 1940 byla ustanovena 311. československá bombardovací peruť. Výcvik se odehrával na moderní předválečné základně Honington. Pro její příslušníky, kteří se v době volna rozhodli vypravit do nedalekého městečka Bury St. Edmunds, byl každou středu a sobotu objedнан autobus, který se vracel ve 22.00 hodin, tedy v době, kdy předpisy zakazovaly podávání alkoholu. Cestovné činilo, tam i zpět, 1 shilling. Jednalo se o efektivní způsob přepravy, jelikož v této době málokdo z leteckého personálu vlastnil automobil.⁵⁰

Příslušníci Královského letectva se posléze stali častými nákupci aut. Důvod byl prostý. Nedostatkový benzin podléhal přidělovému systému a majitelé se svých vozů zbavovali hluboko pod cenou. Letci si dokázali na černo obstarat erární benzin, což bylo pochopitelně zakázané a trestné. Například seržant František Binder⁵¹ a svobodník Adolf Pegřimek z 311. perute odcizili 5. září 1941 2 litry benzínu. Prvně jmenovaný byl degradován a odsouzen k 28 dnům vězení, druhý k 35 dnům v Norwichi.⁵²

Velitel perute, podplukovník Josef Ocelka, ve svém hlášení ze září 1941 pravdivě popsal vliv financí na morálku operačních poručíků a seržantů. Mladí muži potřebovali odreagování se po náročných operacích, které ale mohli nalézt ve městech vzdálených od mizerně vybavené polní základny East Wretham. K tomu potřebovali nejen auta, ale hlavně benzin. Právě v nedostatku peněz a osamocení základny, spatřoval lidskou příčinu řady krádeží leteckého benzínu, k nimž u jednotky došlo.⁵³

Příslušníci Královského letectva byli mizerně placeni, což limitovalo možnosti rozptýlení. Pokud chtěl dotyčný odjet na dovolenou do Londýna, kde hodlal přítelkyni pozvat na dobrou večeři a zajistit slušné ubytování, musel počítat s tím, že jeho měsíční gáže vezme za své.

Poručík pobíral měsíčně (po zdanění) 12 liber, seržant 13 liber a kapitán, což již byla vyšší šarže, 18 liber. Pro ilustraci: úředník na československém ministerstvu, spadající do tabulky první kategorie, si mohl přijít až na 63 li-

⁵⁰ VÚA, fond ČSL-VB V1, sign. 311. bombardovací peruť 679/BIa/1/182, Válečný deník 311. bombardovací perute od 15. 7. 1940 do 31. 8. 1940, s. 43.

⁵¹ Seržant František Binder (22. 10. 1914), předválečný příslušník Stráže obrany státu a účastník bojů v pohraničí v roce 1938, padl 4. března 1942 jako zadní střelec Wellingtonu po boji s německým stíhačem.

⁵² VÚA, fond ČSL-VB I., sign. Inspektorát československého letectva 98/CI-1/3/14, korespondence zpravodajská, č. j. 8151.

⁵³ VÚA, fond ČSL-VB I., sign. Inspektorát československého letectva 98/CI-1/3/14, korespondence zpravodajská, č. j. 8249.

ber měsíčně, v nejnižší, kancelářské, na 38 liber. Ministr exilové vlády vydělal plných 100 liber měsíčně.⁵⁴

Většina leteckého personálu Třistajedenáctky jezdila v odpoledním volnu ve středu a sobotu do nedalekého městečka Bury St. Edmunds, kdy zde probíhaly trhy, na nichž se dalo sehnat něco „na zub“ mimo válečné přiděly a navíc se ve velkém sále kina konaly populární taneční zábavy. Válka s sebou přinesla uvolnění mravů. Kronikář perutě poznamenal, že domácí děvčata „slyšela“ na české hochy.⁵⁵

Válka zásadně proměnila zažitá společenská pravidla. To, co by bylo ještě nedávno považováno za promiskuitní, bylo o pár let později, v nejisté době hromadného zabíjení, považováno za normální. Osádky se naučily žít „rychle“. Zamilovat se nebo se rozejít, a často, díky nepřízni osudu, i nečekaně rychle zemřít.⁵⁶

V létě 1940 tvořili důstojnický sbor Královského letectva na prvním místě džentlmeni z dobře situovaných společenských vrstev. Bylo tedy nepatřičné, aby důstojník navštívil oblíbenou hospůdku mužstva. Ve válečném deníku 311. perutě se můžeme dočíst, že: „Pro důstojníky, na žádost pplk. Tomana⁵⁷, pořídil pobočník kapitán Early seznam hotelů a místností vhodných k návštěvě důstojníků. Bylo to učiněno hlavně proto, aby se předešlo možným nedopatřením, protože neznalost kaváren a místností mohla by snadno zavinut, že důstojník ne vlastní vinou dostal by se do prostředí, které pro důstojníky není vhodné. Do konce srpna [1940] nedošlo k žádným nepříjemnostem po této stránce.“⁵⁸

Před vypuknutím bitvy o Británii byla válka pro Angličany čímsi vzdáleně imaginárním, odehrávajícím se daleko za Lamanšským průlivem. Těžké bombardování Londýna a dalších měst, ale přineslo zkázu přímo do jejich domovů. Jiná bitva, odehrávající se v Atlantiku, způsobila radikální omezení dostupných potravin. Jak válka pokračovala, nastupovali k letectvu muži z nižších tříd, kteří by se dříve nemohli stát důstojníky.

⁵⁴ KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války* (dále jen *Když nelétali*). Praha 2003, s. 108–118.

⁵⁵ VÚA, fond ČSL-VB V1, sign. 311. bombardovací perutě 679/Bla/1/182, Válečný deník 311. bombardovací perutě od 15. 7. 1940 do 31. 8. 1940, s. 44.

⁵⁶ GRAY, Philip: *Apoštolové soudného dne*. Plzeň 1997, s. 127–128.

⁵⁷ Karel Toman bylo krycí jméno Karla Mareše, prvního velitele 311. perutě.

⁵⁸ VÚA, fond ČSL-VB V1, sign. 311. bombardovací perutě 679/Bla/1/182, Válečný deník 311. bombardovací perutě od 15. 7. 1940 do 31. 8. 1940, s. 45.

Slavné letecké eso, „Johnnie“ Johnson, byl přesvědčen o tom, že nebyl přijat do jedné ze záložních perutí (AAF)⁵⁹, protože se nezúčastňoval honů na lišku, oblíbené radovánky britské smetánky.⁶⁰ Bombardovací pilot Ferris Newton vzpomínal na pohovor před jeho povýšením do hodnosti důstojníka z povolání. Velitel základny si rozmrzele poznamenal, že důstojnický adept před válkou vlastnil hospodu. Dalším velícím důstojníkům ani v roce 1942 nedocházelo, jaké sociální změny se udály (nejen) v řadách Královského letectva. Ve štábním memorandu se konstatovalo, že se bombardovacímu letectvu nedostává potřebného množství britských džentlmenů. Obavu naopak vzbuzoval rostoucí počet letců z Commonwealthu a britských kolonií.⁶¹

5 Mizerné základny a útulné hospůdky

S trochou nadsázky se dá říci, že letci znali lépe anglickou krajinu a malé vesnické hospůdky, nežli velké aglomerace, což platilo pro bombardovací letectvo, jehož základny se rozprostíraly na nehostinných „pláních“ východní Anglie. Možnosti k zábavě zde byly značně omezené. Hlavními destinacemi se staly zejména města Lincoln, York, Nottingham, Norwich či Cambridge, jejichž provinční ulice skýtaly bary, kina, tančírny a v neposlední řadě parky.

Vladimír Nedvěd, navigátor a později velitel 311. perutě, vzpomíná: „Osádky, které byly v noci na operaci, měly potom jeden den volno. Mohly dělat, co chtěly. Dopoledne se obvykle vyspávalo, poněvadž z operace jsme se dostali na lůžko někdy k ránu. Odpoledne a večer každý trávil po svém. Většinou jsme jezdili do okolních měst (Cambridge, Bury St. Edmunds, Norwich, a jiné) za zábavou.“⁶²

Městská architektura či umění nechávaly vojáky chladnými. V denících nalezneme nepatrné zmínky o tom, jak na ně aglomerace působily po urbanistické stránce. Čestnou výjimku tvoří Londýn, díky své rozloze a utrpení, jemuž byl od Němců vystaven: „Londýn. Metropole, 7 000 000 obyvatel, hlavní město největšího císařství. Projíždíš úzkými uličkami, nejsou to bulváry Paříže, ne, je to obchodní město. Vidiš domy, zbořeny, ulice zataraseny,

⁵⁹ V srpnu 1940 tvořili jednu čtvrtinu stíhacích sil Královského letectva tzv. víkendoví letci, z řad Pomocných leteckých sil (AAF – Auxilary Air Force). Po vypuknutí války byly AAF začleněny do RAF. Členové těchto perutí byli většinou movití muži, přes týden docházeli do svých kanceláří, zatímco o víkendech se věnovali leteckému výcviku.

⁶⁰ DEIGHTON, Len: *Stíhač. Bitva o Británii – jak to skutečně bylo*. Praha 1993, s. 57.

⁶¹ HASTINGS, M.: *Velitelství bombardovacího letectva*, s. 210.

⁶² Archiv bezpečnostních složek Praha (dále jen ABS), fond Ústředna Státní bezpečnosti (dále jen 305), sign. 305-772-4, l. 18-22, přednáška Vladimíra Nedvěda z roku 1946.

vidíš následky německého vandalismu, bombardování vojenských objektů. City, obchodní čtvrť Londýna, není jednoho domu, aby nebyl zničen, trámy, traverzy, vše v hrozných troskách. Jednotlivé komíny jako vztažené prsty prosící ruky žalují. – A nade vším mohutná katedrála sv. Pavla⁶³ – neporušena.“⁶⁴

Daleko více poznámek nalezneme o samotném tepu městského života, mentalitě obyvatel, stravovacích návycích, bombardování, a podobně. Města, městečka a vesnice se staly pro muže v uniformách doslova únikovým prostorem, skýtajícím nejen zábavu, ale i tolik vítaný kontakt s civilním světem. Oproti tradovaným legendám, byl život na polních letištích ponurý a nevlídný.

Předválečné základny sice skýtaly skvělé zázemí, ale ostatní (polní) báze, na nichž sloužila většina osádek, byly prachbídné. Například přesun 311. perutě z Honingtonu do East Wrethamu, zapůsobil na letce jako studená sprcha.⁶⁵ Ubytování bylo provizorní, splachovací toalety nahradily polní latríny, voda se musela donášet, mechanici opravovali stroje pod širým nebem. Poté, co se osádka vrátila z osmihodinové operace, tak na ni čekaly studené stany a vlhké přikrývky.

Za slovy *osmihodinová operace*, se skrývalo doslova fyzické utrpení. Naše osádky operovaly na zastaralých Wellingtonech,⁶⁶ nabízejících pramálo pohodlí: „Teplota vzduchu v 5 000 až 6 000 metrech, v nichž jsme létali nad Evropou, byla –30 až –40 °C. Při této teplotě, kdy nám vysadilo topení v letounu, zamrzaly přístroje, takže nebylo možno otáčet knoflíky u rádia, nebylo možno pohnout bombardovacím zaměřovačem. Ruce jsme měli zkrhlé a od nosu nám visely rampouchy. Kapky slz od zimy zmrzly v ledové kuličky na řasách. Záblo do prstů, do pat a mně osobně též do zad. Dnes z toho mám ischias.“⁶⁷

Deníky a paměti stíhacích letců jsou plné slunce, ale u jejich kolegů od bombardérů je tomu přesně naopak. Nepřetržitě vlhko, zima a tma se staly pevnou součástí jejich života. Aby toho nebylo málo, tak mnohé základny disponovaly žalostnou kuchyní, nemluvě o tom, že Čechoslovákům *fish and chips* k srdci právě nepřirostly.

Miroslav Liškutín (312. peruť) zachytil stesky svých spolubojovníků: „Jídlo u RAF bylo vždy dostačující, ale typicky britské, což se některým našim

⁶³ Katedrála se stala pro obyvatele Londýna symbolem. Říkali si, že pokud vydržela ona, vydrží také.

⁶⁴ FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače*. Hradec Králové 1970, s. 100.

⁶⁵ KUDRNA, L.: *Když nelétali*, s. 142–153.

⁶⁶ V roce 1943 byla 311. peruť přezbrojena na moderní americké Liberatory.

⁶⁷ ABS, fond 305, sign. 305-772-4, l. 18-22, přednáška Vladimíra Nedvěda z roku 1946.

chlapcům nelíbilo. Mnozí si stále stěžovali, že je vždy stejný sladký čaj s mlékem, když oni by raději měli kávu černou a hořkou. Zní to snad neuvěřitelně, ale tento bod nespokojenosti se stále znovu omílal, až mi to šlo někdy na nervy. [...] Mnoho našich lidí si naříkalo, že nemají rádi ryby. Tomu se ale válečné zásobování vyhnout nemohlo. Chléb u RAF byl jen bílý, pšeničný. Osobně mi docela chutnal. Denně jsem však slýchal stesky, že by dali přednost černému, žitnému, který ale nebyl v Británii k dostání.⁶⁸

Po skončení akce měli všichni stejný cíl: vypadnout do nejbližší hospody, navazující atmosféru předválečného života. Především během dlouhého zimního období panovalo v hospůdkách příjemné teplo, vlídná atmosféra a často dobré jídlo.

Jakožto vojáci první linie, letci oprávněně předpokládali, že obdrží to nejvyšší kvalita jídlo. Ve skutečnosti se ocitli na takřka stejných přídělích jako civilisté. Když nelétali, přežívali na rozmražených rybách „podivuhodné“ chuti, sušených vejcích a párcích. Něco jiného nežli anglická kuchyně ale byla skvělá whisky, přinášející hřejivý pocit a „okamžitou“ úlevu po předešlé noci.

Poměrně často byla návštěva baru spojena s tragickými skonem nejbližších kamarádů. Bombardovací pilot Philip Gray zaznamenal emotivní obraz takového večeru: „Jak se tak z tabule v místnosti letky smazávaly jedna za druhou řádky jmen, jejichž nositele z dalších půtek vyřadila smrt, byli jsme my, kteří jsme zůstali, postupně přemoženi tím, jak často se zármutek dostavoval. Abychom se vyrovnali s tímto ustavičným nervovým vypětím, museli jsme si my, členové osádek, vytvořit vlastní rituál. Musel být rychlý. Musel být účinný. Museli jsme dbát na to, aby nás narůstající břemeno žalu nerozdrtilo. Příležitostnému pozorovateli by se mohly zdát naše rituály zármuteku děsivé a necitlivé. [...] Zármutek, pokud neměl přivádět k šilenství, musel být vypálen, aby se rány zajizvily. Svou práci jsme nemohli dělat se slzami v očích.“⁶⁹

Na začátku druhé světové války Británie dovážela 55 milionů tun potravin ročně, tedy okolo 70 % veškerých potřebných surovin. Extrémní nedostatky, způsobené ponorkovou válkou, přinutily ministerstvo výživy k zavedení přídelového systému, z něhož ale byly restaurace vyňaty. Chudší vrstvy byly rozhořčeny, jelikož jejich movití spoluobčané si mohli doplňovat potravinové přídělky. Vláda proto stanovila, že žádné jídlo nemělo stát více jak 5 šilinků a skládat se z více jak tří chodů. V praxi se ale nařízení, zvláště ve vyhlášených podnicích, často obcházela.

⁶⁸ LIŠKUTÍN, Miroslav: *Letecká služba*. Cheb 1991, s. 29.

⁶⁹ GRAY, P.: *Apoštolové soudného dne*, s. 76.

Pro ilustraci. Láhev whisky stála na počátku války 13 šilinků, „panák“ se pohyboval v rozmezí 10 pencí až 1 šilinku (záleželo na kvalitě nápoje). Cena točeného piva činila v roce 1941 osm až 11 pencí (podle druhu piva). Jeden týden tak mohl leteckého poručíka vyjít na tři až čtyři libry, ale on jich měl pouhých 12 na celý měsíc. Spojeneční letci mohli využít speciální londýnské kantýny a noclehárny, kam ale nemohla ženská návštěva. Voják zde mohl přespát tři noci za sebou.⁷⁰

Samozřejmě, že i válečná Anglie poskytovala těm, co na to měli, kvalitní zboží a dobré jídlo. Ze všech spojeneckých vojáků na tom byli nejlépe Američané. Díky vysokému žoldu si mohli dovolit pozvat dívku do lepší restaurace. Britští letci takové štěstí neměli. Jeden z veteránů uvedl, jak se svoji přítelkyni procházeli za teplých večerů po Cambridge, zatímco během chladných nocí vystáli frontu před kinem. Budoucím manželům bylo úplně jedno, co hráli, důležité bylo, že uvnitř na ně čekalo teplo a sucho. V opačném případě čekali na uvolnění místa v levné kavárně, kde si objednali fazole s toustem a šálkem čaje, který popíjeli tak dlouho, jak to jen šlo. Pokud vše selhalo, nezbyvalo nic jiného než se schovat pod mokrý strom v parku a obdivovat zatemnělý výhled. Kouř z cigaret z blízkého okolí jim připomínal, že v tom nebyli sami.⁷¹

Před příchodem Američanů se mezi s sebou v hospodě často porvali letci s pěšáky či námořníky, poté se všichni, v duchu hesla: nepřítel, mého nepřítel, spojili proti Američanům, slavicích slušný úspěch (nejen) u svobodných Angličanek: „Problém vás Yankeeů je ten, že máte příliš vysoký plat, myslíte příliš na sex a jste tu už příliš dlouho“ Američané vtipně kontrovali: „problém vás Anglánů je ten, že dostáváte příliš malý plat, na sex myslíte příliš málo a až příliš musíte poslouchat Eisenhowera.“⁷²

Blíže nejmenovaný britský zajatec obdržel balíček cigaret a v něm dopis od své snoubenky: „Miláčku Tedy! Je mi hrozně líto, že ses dostal do zajetí. O mne však starost neměj! Seznámila jsem se tady s jedním Američanem. Je to fajn chlap. Stará se o mne pečlivě. Tyto cigarety Ti zasílá on, abys na mne nezapomněl. Pošle Ti je častěji. Sama na to dohlédnu. Po válce se spolu vezmeme. Tvoje věrná Mary!“⁷³

⁷⁰ KUDRNA, L.: *Odhodláni bojovat*, s. 195–198.

⁷¹ BISHOP, Patrick: *Muži z bombardérů. Fascinující příběhy hrdinství britských bombardovacích letců v letech 1940–1945*. Český Těšín 2010, s. 310–311.

⁷² AMBROSE, Stephen E.: *Bratrstvo neohrožených. Rota E 506. pluku 101. vzdušné výsadkové divize z Normandie až do Hitlerova Orlího hnízda*. Brno 2010, s. 49.

⁷³ KUDRNA, Ladislav: *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940–1945*. Praha 2005, s. 196.

6 Londýn

Všeobecně platilo, že Mekkou zábavy a nejlepším místem pro dovolenou byla britská metropole, poznamenaná od podzimu 1940 do jara následujícího roku hrozivým bombardováním. V období hromadných náletů se dovolená stávala doslova adrenalinovou záležitostí. Nikdo si nemohl být jistý tím, kam dopadne další puma. Život v Londýně připomínal bojovou zónu.

Zpočátku trpěl pod německými pumami chudý East End, zatímco bohatý West End byl ušetřen. Přípravy vlády na letecké útoky rozlítily pracující z nižších tříd. Na periferiích Londýna byly vykopány velké jámy a poblíž uskladněny zásoby nehaseného vápna. Tímto způsobem mělo být zajištěno hromadné pohřbívání obětí náletů.

Winston Churchill přijal jako dar z nebes zprávu o tom, že byl napaden královský palác. Jakmile zjistil, že se cenzori snažili celou událost zamést pod koberec, okamžitě zasáhl: „Hlupáci, idioti, pitomí berani! Okamžitě tuto zprávu zveřejněte! Ať londýnští chudáci vědí, že v tom nejsou sami a že král s královnou s nimi sdílejí nebezpečí!“⁷⁴

Obyvatelé si postupně začali zvykat na přespávání v metru a jiná úskalí života pod deštěm bomb. Jejich morálku povzbuzovaly úspěchy pilotů v bitvě o Británii. Nadporučík Stanislav Fejfar sloužil v Londýně v době, kdy se bombardování stalo takřka všední událostí.

V deníku zaznamenal nejtěžší údery na hlavní město z 16. dubna a 10. května 1941. Při tom prvním mohl sám zahynout: „Vyjdeš před hotel, veliké záře na třech místech ti ukazují – Londýn hoří. Ale je to daleko v jiné čtvrti, jsi sobec, říkáš si, to není u nás, a po konečném rozhodnutí odcházíš spát. Ale nemůžeš usnout! Protiletadlová střelba tě budí, letouny hučí, jsou nějak blízko! Přelétávají naší čtvrt. Slyšíš známý zvuk svištění pum, hvízdání, pak slabé nárazy, přicházíš k oknu, ulice ozářená asi deseti zápalnými pumami. Slyšíš dupot, hotel hoří.

Rychle se chceš obléknout, ale nemáš čas, exploze tě odhodí do kouta pokoje, okno beze skla, křik volání, hasiči, vše v divokém chumlu... Oblékáš zimní kabát, v pyžamu vyběhneš ven... okolo hoří na sedmi místech, ulice plná skla, vedlejší dům v troskách. Co ti scházelo? Úchylka čili pravděpodobnost pumy, a už jsi nepsal tento sešit. Do pěti hodin do rána chodíš po ulicích. Je to hrozné a při tom krásné! Nedívím se Neronovi, že nechal zapálit Řím... Teprve druhý den vidíš, co se dělo minulou noc. Ještě nyní sanitní auta jezdí, mnoho mrtvých, raněných... ruiny kouří, vše v divokém chaosu? Ne. Normální život, klidný jako Angličan. V kanceláři se scházíme, vypravují

⁷⁴ MOSLEY, Leonard: *Bitva o Británii*. Praha 2001, s. 144–145.

se zážitky a čekáme... Konečně v 11.00 h. dopoledne je zde poslední. Trochu opožděně, neboť auta, autobusy, vše musí objíždět celé čtvrtě, ale jsme všichni! A za hodinu se pracuje normálně dál... I na bombardování si zvykneš.“⁷⁵

Květnový nálet popsal následovně: „Zase jeden den, zase něco nového pro mne. Dne 10. května jsem poprvé spal v podzemním krytu (shelter). Krásná měsíční noc, byl jsem na procházce a v 10.00 h. večer páni Germáni začali. Útoky [jsou] stále prudší a prudší. Neslyšel jsi nic, jen hvízdání pum a hukot letounů. A co jsi viděl? No – těžko to říci, požáry, výbuchy, nebe ozářené, rudá záplava nad celým Londýnem. [...] A druhý den? Nebylo vidět ani slunce pro oblaka kouře a plamenů, které dávaly znát, co se v noci dělo...“⁷⁶

Navzdory nebezpečí se velkoměsto stalo magnetem pro zábavu. Rozsáhlá hudební scéna zažívala nevídaný úspěch. Populární britská zpěvačka, Vera Lynnová,⁷⁷ byla hvězdou válečného nebe, doslova „zlatíčkem“ ozbrojených sil.

Odreagování nabízela představení v divadlech Palladium a Prince of Wales, při nichž zástupy tanečnic intenzivně vyhazovaly své štíhlé nohy do vzduchu, sice velmi spoře oděné, ale zato v kostýmkách ozdobených vojenskými a vlasteneckými symboly. Pravděpodobně nejpoulnější byla operetní scéna divadla Windmill, nedaleko Piccadilly Circus.

Samotný prostor Piccadilly „okupovaly“ prostitutky, jediní zde přítomní civilisté, vysloužilí si přezdívkou komando z Piccadilly.⁷⁸ Sboristky z Windmill vystupovaly na scéně, jejíž pozadí tvořily ženy nehybně stojící na podstavcích, jejichž „kostým“ tvořily toliko vojenské čepice.⁷⁹

Zatímco příslušníci z Commonwealthu shledávali podobné radovánky poněkud šokujícími, pro naše letce se nejednalo o převratnou novinku. Během pobytu ve Francii měli relativní dostatek času k procházkám po Městu světél,⁸⁰ kde se setkali s něčím, co by bývalo doma nepředstavitelným, dokonce i ve „vyhlášených“ žižkovských čtvrtích. V mnohých pařížských podnicích totiž obsluhovaly: „polonahé – nebo vůbec neoblečené krásky nebo polokrásky. Tohle zboží a světská radost se zde hodně pěstuje, a my na to

⁷⁵ FEJFAR, S.: *Deník stíhače*, s. 101.

⁷⁶ Tamtéž, s. 102.

⁷⁷ O mnoho let později ji věnovali prostor na slavném albu *The Wall* britští Pink Floyd, respektive Roger Waters, jeho otec padl v roce 1944 u Anzia. Samotná Vera Lynn se dožila účtyhodných 103 let, zemřela 18. 6. 2020.

⁷⁸ WOODS, Eric: *While Others Slept*. West Sussex 2001, s. 64.

⁷⁹ MOSLEY, L.: *Bitva o Británii*, s. 184–185.

⁸⁰ HEMINGWAY, Ernest: *Pohyblivý svátek*. Praha 1966.

zprvopočátku koukali jako zajíci – když jsme to prvně viděli.⁸¹ Jiný důstojník si poznamenal: „Večer jsme šli na procházku, a tak jsme se dostali o 24.00 až na Montmartre. Byli jsme se podívat, jak je postaráno o zábavu Pařížanů a také o přilákání cizinců. Morálka hrozná!“⁸²

Kromě Londýna náleželo mezi oblíbené destinace i přímořské letovisko Torquay, půvabné lázeňské město. Tamní hotely sice naplnila vyšší třída, opustivší zpustošený Londýn, ale vojáci beztak preferovali cenově dostupnější penziony a hostinské pokoje. Okolí městečka se říkalo riviéra. Českoslovenští letci mohli opětovně vidět palmy, kaktusy a jiné květiny, které naposledy viděli v severní Africe či u Středozemního moře.

Při pobytu ve městech se setkávali s doposud nevídaným rozmachem válečných reklam, a plakáty nabádajícími k plnění válečných povinností. Jednomu, na němž byla vyobrazena elegantní, sexy mladá dáma ve společnosti důstojníků tří zbraní, vévodil nápis: Nežvaň, ona není tak mlčenlivá! Neopatrné řeči stojí životy. Další poutače varovaly před zbytečným tlacháním v kruhu nejbližších. Prořeknutí se mohlo stát bitvu. Zdařilý kousek představoval šváb s hákovými kříži, ozdobený textem: Zabij ho válečnými úsporami!⁸³

Americký seržant Gordon Carson, příslušník legendární roty E, na pobyt v Anglii nikdy nezapomněl. Londýn se pro něj stal hotovým zjevením, světem sám pro sebe, kde mládí a elán vibrovaly každým parkem, každou hospodou. Vzpomínal, jak vojáci všech národností mířili k Piccadilly, Hyde Parku, Leicester Square a Trafalgar Square. Nelitoval toho, že musel narukovat. Třebaže mu bylo pouhých dvacet let, tušil, že stal svědkem a součástí něčeho, co se již nikdy nebude opakovat.⁸⁴

S podobnými pocity je možné setkat se na stránkách válečných deníků našich letců a později v literatuře, kdy ti, co přežili, dokázali své pocity přenést do podoby skvostné prózy.⁸⁵

⁸¹ Národní archiv Praha, fond Svaz protifašistických bojovníků, Bohumil Příhoda, osobní deník 1939–1943, s. 91.

⁸² FEJFAR, S.: *Deník stíhače*, s. 12.

⁸³ MOSLEY, L.: *Bitva o Británii*, s. 186–189.

⁸⁴ AMBROSE, S. E.: *Bratrstvo neohrožených*, s. 49.

⁸⁵ Kromě citovaného Antonína Lišky, nelze nevzpomenout na *Nebeské jezdce* od Filipa Jánského, vlastním jménem Richarda Husmanna, příslušníka 311. perutě a později 3. československého bitevního leteckého pluku v Sovětském svazu.

7 Závěr

Velká Británie poskytla československým letcům nezbytné zázemí. Jednalo se o významný psychologický faktor. Od září 1939 do konce června 1940 se válečné úsilí neslo ve stínu permanentního ústupu před německou mašinérií. Stabilní prostředí umožnilo kvalitativně odlišné operační nasazení, včetně důmyslně propracovaného systému Královského letectva, stanovujícího předepsaný počet operačních hodin, po němž odcházel letec na „odpočinek“, respektive mimo operační službu. Stejně tak měli letci, vyjma výjimečných událostí (bitva o Británii, invaze 1944), stanovený počet dní ve službě během týdne, dny volna či dovolené. Zatímco předválečné základny poskytovaly kvalitní vybavení, polní měly k předválečnému komfortu hodně daleko. Letecký personál vystříhal během války množství letišť, přičemž převažovaly nově zřízené, odrážející válečné vypětí ostrovní říše – přidělový systém, špatné materiální zázemí či nedostatek kvalitních potravin. Pro operační personál bylo důležité, aby se po skončení akce mohl odreagovat. Vítané „útočiště“ poskytovaly městské či vesnické hospůdky v okolí letišť, kde se kromě piva a whisky nabízelo i kvalitnější jídlo. Letec byl limitován pouze výší svého malého platu. Pro mnohé se stalo mimořádně obtížné zvládnání „dvou“ světů. Zatímco po vzletu se ocitli v infernu vzdušné války, po přistání je obklopoval mír anglického venkova. Nápor na nervovou soustavu se stal takřka nesnesitelným. Nejlépe snášeli bojové vypětí muži okolo dvaceti let, nejhůře „staří“, třicetiletí. Přibližně jeden ze sedmi mužů ztracených mezi vycvikem a dokončením operační túry opustil svou osádku z morálních (*Lack of Moral Fibre* – nedostatek morální síly) nebo zdravotních důvodů.

RESUMÉ

VYBRANÉ SONDY ZE ŽIVOTA ČESKOSLOVENSKÝCH LETCŮ,
PŘÍSLUŠNÍKŮ KRÁLOVSKÉHO LETECTVA

Cílem této studie je představit čtenáři některé méně známé aspekty služby československého leteckého personálu sloužících v britském Královském letectvu. Autor se zaměřuje především na zobrazení různorodého života letců v čase mezi operačním nasazením a jeho proměnu v závislosti na průběhu války, a předkládané informace zasazuje do širších souvislostí. Pro tuto práci byly využity některé méně známé archivní prameny umístěné především

ve Vojenském ústředním archivu v Praze a v The National Archives Londýně. Studie je dále doplněna o deníkové záznamy některých účastníků zahraničního odboje a v neposlední řadě je využito množství zahraniční literatury.

Klíčová slova: druhá světová válka, zahraniční odboj, Royal Air Force, československá armáda

SUMMARY

FOREIGNERS IN WARTIME BRITAIN: INSIGHTS INTO THE LIFE OF CZECHOSLOVAK AIRMEN IN THE RAF

The study introduces lesser known aspects of the Czechoslovak air staff serving in the Royal Air Force. It primarily portrays the diverse life of airmen in-between actions, and the way it changed as the war progressed. The information is placed in broader contexts. Some of the less known archive sources are used, largely from the Central Military Archives in Prague, CZ, and the National Archives of the United Kingdom. The study also includes the journal entries of some of the members of the resistance movement outside Czechoslovakia, and draws on multiple foreign sources of literature.

Keywords: World War II, Resistance Abroad, Royal Air Force, Czechoslovak Army

doc. Mgr. Ladislav Kudrna, Ph.D.
Ústav pro studium totalitních režimů
nám. Winstona Churchilla 1800/2
130 00 Praha 3
Česká republika
e-mail: ladislav.kudrna@ustrcr.cz