

STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Obor č. 16: Historie

Anabáze stíhačů Josefa Františka, Josefa Balejky, Matěje Pavloviče a Wilhelma Kosarze za druhé světové války

**Kateřina Jakabová
Jihomoravský kraj**

Nevojice 2021

STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Obor č. 16: Historie

**Anabáze stíhačů Josefa Františka, Josefa Balejky,
Matěje Pavloviče a Wilhelma Kosarze za druhé
světové války**

**Anabasis of fighter pilots Josef František, Josef
Balejka, Matěj Pavlovič and Wilhelm Kosarz during
Second World War**

Autoři: Kateřina Jakabová

Škola: Gymnázium a obchodní akademie Bučovice, p. o.

Součkova 500

685 01 Bučovice

Kraj: Jihomoravský kraj

Konzultant: Mgr. Jan Růžička, Ph.D.

Nevojice, 2021

Prohlášení


Prohlašuji, že jsem svou práci SOČ vypracovala samostatně a použila jsem pouze prameny a literaturu uvedené v seznamu bibliografických záznamů.

Prohlašuji, že tištěná verze a elektronická verze soutěžní práce SOČ jsou shodné.

Nemám závažný důvod proti zpřístupnění této práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

V Nevojcích dne 7. 4. 2021

Kateřina Jakabová


.....

Chtěla bych poděkovat Mgr. Janu Růžičkovi, Ph.D., který mi byl po celou dobu práce nápomocný a poskytl mi řadu rad.

Dále patří mé díky za cenné rady a pomoc a při hledání pramenů těmto pracovníkům:

PhDr. Jiří Rajlich, Ph.D., Vojenský historický ústav Praha

Pplk. PhDr. Peter Šumichrast, Ph.D., Vojenský historický ústav Bratislava

Dr. Andrzej Suchcitz, Sikorski Museum and Polish Institute London

Autor vojenskohistorických publikací Ing. Milan Kopecký

Bartłomiej Belcarz, Wydawnictwo Stratus

Robert Gretzyngier, Gapa. Lotniczy magazyn historyczny

Darek Rutkowski, Muzeum Lotnictwa Polskiego Krakow

Amatérský badatel Dušan Vávra

Mgr. Barbora Nováková, Mgr. Josef Žikeš, Vojenský ústřední archiv Praha

Závěrem bych chtěla poděkovat mému otci Ing. Jiřímu Jakobovi, který mi ochotně poskytl nahrávku jeho rozhovoru s panem Balejkou a kopie materiálů, které sám od pana Balejky získal v 90. letech minulého století. Rovněž mu vděčím za překlad textů z polského jazyka.

Anotace

Práce se zabývá čtveřicí pilotů, tří Čechů a jednoho Poláka, kteří společně prošli boji v Polsku, Francii a Velké Británii za druhé světové války. V úvodní části je popsán vznik a organizace československého letectva a situace v zemi před válkou. Zároveň jsou zde představeni hlavní aktéři – Josef Balejka, Josef František, Matěj Pavlovič a Wilhelm Kosarz. Hlavní část se věnuje anabázi těchto letců během válečného konfliktu, jehož konce se dožil pouze Josef Balejka. Součástí práce je také popis některých používaných letounů. Cílem práce je doplnit a co nejpodrobněji zmapovat anabázi uvedených letců. Osudy Josefa Františka jako druhého nejúspěšnějšího československého stíhacího pilota jsou již velmi podrobně zpracovány v dosavadní literatuře. Práce se proto zaměřuje především na zbylé tři piloty a jejich činnost.

Klíčová slova

Druhá světová válka; zahraniční odboj; Polsko; Francie; Velká Británie, československé letectvo; letci; letouny druhé světové války

Annotation

The thesis deals with the life of four military aviators, three Czechs and one Pole, who together fought battles in Poland, France and Britain during the Second World War. The introductory section contains an account of the formation and organisation of the airforce, and describes the political situation in Czechoslovakia before the war. It also introduces the main protagonists – Josef Balejka, Josef František, Matěj Pavlovič and Wilhelm Kosarz. The subsequent chapters cover the lives of these pilots during the war, the only survivor being Josef Balejka. The aviation equipment of the allied forces is also depicted within. The aim of this thesis is to develop and map the information regarding the pilots' military advance in as much detail as possible. The fate of Josef František, the second most successful Czechoslovak fighter pilot, is already relatively well-documented. The thesis therefore tries to focus mainly on the remaining three pilots and capture their journey as accurately as possible.

Keywords

Second World War; foreign resistance; Poland; France; Britain; czechoslovak Airforce; aviators; planes of Second World War

Úvod

Tematika působení československých letců za druhé světové války je zpracována mnoha autory. Toto konstatování platí především pro osobnost Josefa Františka. Druhý nejúspěšnější československý stíhač, který v počtu sestřelů dosáhl skvělého výsledku ve velmi krátké době během bitvy o Británii, vzbudil docela pochopitelně zájem celé řady badatelů. Mě však zaujaly i osudy jeho tří spolubojovníků, se kterými byl Josef František úzce spjatý. Všichni čtyři se setkali v Polsku a absolvovali spolu boje během polské kampaně, internaci v Rumunsku a společně dorazili do Francie, kde se jejich cesty rozdělily. Zůstali však v kontaktu i po evakuaci z poražené Francie do Velké Británie, kde tři z těchto pilotů – František, Kosarz a Pavlovič – padli. Cílem práce je představit méně známe osudy tří letců, a to na základě vlastního výzkumu. Myslím si, že osudy této trojice jsou rovněž velmi zajímavé a zaslouží si stejnou pozornost jako jejich druh a přítel Josef František.

Početná literatura věnovaná Josefu Františkovi se stala důležitým zdrojem informací pro moji práci. Zejména monografie Jiřího Rajlichy nesoucí název *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače* mi napomohla mapovat cestu dalších tří aktérů, jelikož bojovali bok po boku až do příchodu do Francie. Dále jsem využila literaturu věnující se obecně problematice vojenského letectva – jak československého, tak i polského, francouzského, britského a německého. Navzdory určitým obtížím se mi podařilo najít osobní dokumenty sledovaných pilotů v českých, slovenských a britských archivech, některé mi poskytli z vlastních archivů čeští, slovenští a polští historici. Důležitým pramenem pro mě byla i audionahrávka rozhovoru mého otce s Josefem Balejkou, kterou pořídil při setkání s ním počátkem 90. let minulého století a také záznam rozhovoru s tímto letcem z archivu Paměti národa. Svědectví pamětníků jsou často komplikovaným pramenem s ohledem na míru jejich subjektivnosti, avšak na druhou stranu jsou velmi přínosné – doplňují vcelku suché údaje archiválií úřední proveniencí o osobní postoje a o události v písemných pramenech nezaznamenané. Svědectví Josefa Balejky, jakožto jediného přeživšího, pro mě byla nesmírně cenná. Právě on pomohl dostat svoje kamarády do širšího povědomí lidí. Poskytl velké množství rozhovorů, díky kterým víme o mnohých úředně nezaznamenaných událostech. Klíčovým je jeho deník, který si vedl během války a který měl při svém rozhovoru s mým otcem celou dobu v ruce, orientoval se podle něj a četl z něj poznámky, popisy událostí a data.

První kapitola popisuje vznik a formování československého letectva, dále se zabývá postavením první Československé republiky v kontextu Evropy a událostmi předválečných let. Zároveň představuje jmenované letce, jejich osobní život před válkou, výcvik a činnost do setkání v Polsku.

Jádrem práce jsou druhá, třetí a čtvrtá kapitola, jež pokrývají chronologicky činnost sledovaných letců v Polsku, Rumunsku, Francii a Velké Británii. Uvedené kapitoly zmiňují také letouny, se kterými se hlavní aktéři mohli setkat, nebo je přímo využívali. Závěrečná čtvrtá kapitola popisuje okolnosti smrti tří pilotů a poválečné osudy jediného přeživšího – Josefa Balejky, který se po válce vrátil do vlasti, aby ji po vítězství komunistů v parlamentních volbách v roce 1946 dobrovolně opět opustil. Vyhnul se tak politickým perzekucím, jejichž oběťmi se stali hlavně jeho spolubojovníci, příslušníci západního odboje, kterým se komunistický režim

„odvděčil“ za jejich válečnou službu vlasti krutým žalářováním a ničením životů jak jim samým, tak jejich rodinám.

Obsah

| | |
|---|----|
| Úvod | 6 |
| 1. Předválečné období | 10 |
| 1.1 Mezinárodní postavení Československa | 10 |
| 1.2 Budování československého letectva | 11 |
| 1.3 Výcvik vojenských pilotů | 14 |
| 1.4 Letectvo v letech 1938 a 1939 a vstup do odboje | 15 |
| 1.5 Životy sledovaných pilotů před setkáním v Polsku | 16 |
| 2. Odchod do Polska a vstup do polské armády | 21 |
| 2.1 Českoslovenští letci v Polsku | 21 |
| 2.2 Souhrn časových dat o pohybu čtveřice pilotů během pobytu v Polsku a Rumunsku ... | 22 |
| 2.3 Společné osudy čtveřice pilotů v Polsku | 24 |
| 2.4 Odlet do Rumunska | 26 |
| 2.5 Polské letouny využívané Čechoslováky | 27 |
| 2.6 Pobyt v Rumunsku, cesta přes Afriku do Francie | 28 |
| 3. Služba ve Francii | 29 |
| 3.1 Bitva o Francii | 29 |
| 3.2 Francouzská technika, se kterou se mohli stíhací piloti setkat | 30 |
| 3.3 Příjezd do Marseille, služba a rozdělení | 31 |
| 3.4 Služba pilotů po rozdělení | 34 |
| 4. Bitva o Británii | 40 |
| 4.1 Stručný popis bitvy o Británii | 40 |
| 4.1.1 Účast československých a polských pilotů | 41 |
| 4.2 Výzbroj britského letectva a jeho protivníků | 41 |
| 4.2.1 Britské letectvo | 41 |
| 4.2.2 Luftwaffe | 43 |
| 4.2.3. Porovnání výzbroje Británie a Německa | 46 |
| 4.3 Osudy čtveřice pilotů v Británii a jejich jednotky | 46 |
| 4.3.1 Josef František | 46 |
| 4.3.2 Matěj Pavlovič | 49 |
| 4.3.3 Wilhelm Kosarz | 50 |
| 4.3.4 Josef Balejka | 51 |
| 4.4 Poválečný život Josefa Balejky | 56 |
| Závěr | 58 |

| | |
|---|----|
| Seznam pramenů a literatury | 60 |
| Seznam užitých zkratek..... | 65 |
| Srovnávací tabulky vojenských hodností Francie, Československa, Velké Británie a Německa | 67 |
| Obrazová příloha | 69 |

1. Předválečné období

1.1 Mezinárodní postavení Československa

Přestože těžiště této práce zahrnuje období po vzniku protektorátu a zejména za druhé světové války, je nutné alespoň stručně přiblížit období první Československé republiky (ČSR), kdy sledovaní letci získali velice kvalitní letecký výcvik a byli vychovávaní v duchu masarykovských tradic k vlastenectví.

Na počátku ČSR po ukončení první světové války musel nový stát bojovat o svoje hranice. Zatímco s Německem a Rakouskem byly zpravidla historicky dané, problémy nastaly a vedly k bojům v oblasti Těšínska s Polskem a zejména na jižním Slovensku s Maďarskem. Další konflikt, do kterého se zapojily československé ozbrojené síly, byl způsoben snahou německé menšiny na československém území o odtržení pohraničních oblastí, které většinou obývala.¹

Československo bylo zakotveno v systému, který po první světové válce nastolila versailleská mírová konference. V mezinárodních vztazích se tedy spoléhalo na západní mocnosti, zejména na Francii. Později se však ukázalo, že pro budoucnost státu je nejdůležitější politický vývoj v Německu. Snaha o stabilizaci mezinárodní situace ve střední Evropě a o posílení mezinárodního postavení poměrně malého státu vedla představitele Československa k jednáním s představiteli Království Srbů, Chorvatů a Slovinců (pozdější Jugoslávie) a Rumunska. V letech 1920–1921 tak vzniklo spolenectví těchto tří států zaměřené především proti územním nárokům Maďarska (protože právě tyto státy získaly rozsáhlé území bývalých Uher), které se nazývalo Malá dohoda. Ve třicátých letech se však Malá dohoda prakticky rozložila.²

Po nástupu Adolfa Hitlera k moci v Německu se mezinárodní situace v Evropě značně zkomplikovala. Potřeba garantovat také stávající východní hranice Německa vedla Francii ke snaze o vytvoření vícestranných paktů s účastí států střední a východní Evropy, zejména pak Svazu sovětských socialistických republik (SSSR). Uvedený záměr se nepodařilo uskutečnit, proto Francie kvůli rostoucí vojenské síle Německa uzavřela v roce 1935 alespoň se SSSR smlouvu o vzájemné pomoci. Krátce poté byla uzavřena obdobná československo-sovětská smlouva.³ Cílem bylo vytvořit širší koalici proti sílící moci Německa. Z pohledu Československa však byla tato smlouva problematická z důvodu neexistence společné hranice se Sovětským svazem. Polsko, které uzavřelo s Německem smlouvu o neútočení v roce 1934, se cítilo dostatečně zajištěno a odmítlo se aktivně účastnit koalice proti Německu. Za svého hlavního nepřitele považovalo SSSR a dalo jasně najevo, že průchod Rudé armádě do Československa neumožní, protože celkem logicky předpokládalo, že by se Stalin snažil využít tohoto přesunu k ovlivnění situace v Polsku. Další možné spojení existovalo přes Rumunsko,

¹ KLIMEK, Antonín: *Velké dějiny země Koruny české*. Díl XIII. (1918–1929). Praha a Litomyšl 2000, s. 31–48.

² Týž: *Velké dějiny země Koruny české*. Díl XIV. (1929–1938). Praha a Litomyšl 2002, s. 212–240; KLIMEK, Antonín – KUBŮ, Eduard: *Československá zahraniční politika 1918–1938. Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů*. Praha 1995, s. 29–33, 68–70, 77–79.

³ KLIMEK A.: *Velké dějiny země Koruny české*. Díl XIV, s. 294–296. KLIMEK, A. – KUBŮ, E.: *Československá zahraniční politika 1918–1938*, s. 76–77.

zde však nebyly k dispozici dostatečné komunikační spoje (silnice a železnice) a terén byl hornatý a pokrytý lesy.⁴

Světová hospodářská krize, která silně zasáhla na počátku 30. let také Československo, vedla mimo jiné k vyostření domácí politické situace a národnostních problémů. Německé obyvatelstvo tehdy tvořilo zhruba 22 % populace Československa a tato menšina byla postupně stále silněji ovlivňována německou propagandou. Zmíněná hospodářská krize skutečně postihla zejména pohraniční oblasti obydlené německým obyvatelstvem.⁵

Rostoucí agresivita Německa ve druhé polovině 30. let a podpora separatistických snah německé menšiny v pohraničí vedených stranou Sudetendeutsche Partei (SdP) v čele s Konrádem Henleinem přiměly československou vládu ke zvýšení výdajů na obranu státu a k zahájení výstavby opevnění na hranicích s Německem.⁶

Expanzivní německá politika vyústila v březnu 1938 v anexi Rakouska. Dalším německým cílem bylo získání československého pohraničí osídleného Němci, spíše však likvidace celého Československa. Československá vláda v reakci na postup Německa vyhlásila v květnu 1938 částečnou mobilizaci. Západní mocnosti se obávaly, že národnostní problémy v Československu povedou k válce. Neochotně se postavily za ČSR, ale ve strachu před válkou se snažily o diplomatické řešení situace. Československá vláda akceptovala autonomistické požadavky sudetských Němců, což však Německu nestačilo. V září 1938 byla v ČSR vyhlášena všeobecná mobilizace. Francie a Británie se tehdy přiklonily k tomu, že Československo už na odstoupení pohraničí s více než 50 % Němců přistoupilo a je potřeba dojednat s Německem pouze konkrétní rozsah a způsob zaboru. K tomu došlo 29. a 30. září 1938 na mnichovské konferenci, které se zúčastnili zástupci Německa, Británie, Francie a Itálie. Československá vláda a prezident následně stáli před rozhodnutím přijmout mnichovskou dohodu, nebo stát osamoceně v boji proti Německu. Mnichovským diktátem a vynuceným odstoupením části pohraničí také Maďarsku a Polsku ztratilo Československo rozsáhlé území, přibližně třetinu obyvatel, pohraniční opevnění a velkou část ekonomické základny. Druhá republika měla jen krátké trvání, její existence byla ukončena 15. března 1939 okupací zbytku ČSR, čímž porušilo Německo ustanovení mnichovské dohody. Krátce před tím byl na Slovensku vyhlášen samostatný stát. Den po okupaci byl vyhlášen protektorát Čechy a Morava.⁷

1.2 Budování československého letectva

Evropské země, které se zapojily do první světové války, byly po jejím ukončení ekonomicky zcela vyčerpané, a proto také dramaticky snižovaly náklady na zbrojení. Navíc charakter hospodářství se oproti válečnému výrazně změnil. Naopak nově vzniklý stát, jakým byla ČSR, se musel po skončení války potýkat s konflikty v pohraničních oblastech a vybudovat plnohodnotnou armádu, která zajistí jeho suverenitu. Novou armádní složkou, která prodělala rychlý vývoj během války, bylo letectvo. Hlavní oporou při vzniku československého letectva

⁴ JOHN, Miloslav: *Září 1938. Role a postoje spojenců ČSR*. Olomouc 2000, s. 165–172.

⁵ KLIMEK, A.: *Velké dějiny země Koruny české*. Díl XIV, s. 90, 424–425.

⁶ Tamtéž, s. 415–423.

⁷ KLIMEK, Antonín – KUBŮ, Eduard: *Československá zahraniční politika 1918–1938*, s. 84–94.

byli letci, jenž bojovali za první světové války v letectvu Rakousko-Uherska. Jejich počet činil přibližně 500 mužů české a slovenské národnosti. K nim se po návratu domů z legií přidalo dalších devět pilotů z Francie, 15 z Itálie a 40 z Ruska.⁸ Jediné letiště, které zůstalo po rozpadu Rakouska-Uherska na československém území, bylo v Chebu, kde také později vzniklo Vojenské letecké učiliště. Sloučením dosavadních škol a kurzů zde pak v červenci 1920 vzniklo Velitelství čs. leteckých škol.⁹ Již v listopadu 1918 byla do Chebu vyslána vojenská jednotka, která přes odpor německých obyvatel zajistila veškerou výzbroj a získala tak základ pro rodící se československé letectvo. Bylo získáno prvních devět letuschopných strojů a dalších 33 letounů s různými poruchami a poškozeními. Nové stroje byly postupně získávány nákupem z Rakouska a Německa. Ty však byly vždy pouze v několika kusech rozdílných typů a v různém stupni opotřebení. Některé byly použity v bojích s Polskem na Těšínsku a s Maďarskem na Slovensku, neumožňovaly však vytvoření plnohodnotných leteckých jednotek – tehdy označovaných jako setniny (později rota a následně letka). Další vývoj domácího letectva byl celkově vázán na Francii, která měla, co se týče letounů, poměrně velké válečné přebytky. Tou bylo poskytnuto celkem 115 letounů, částečně jako dar a část byla odkoupena. Šlo o 50 stíhaček Spad, konkrétně Spad S. VII C. 1 a Spad S. XIII C. 1, dále o 50 pozorovacích Salmsonů Sal 2 A 2 a 15 bombardovacích Voisinů Voi 10 BN 2. Zároveň bylo letectvo koordinováno dosazením francouzských důstojníků do pozice poradců a spoluvelitelů, organizace probíhala také podle francouzské letecké doktríny. Ta vycházela ze zkušeností z první světové války. Velký důraz byl kladen na tzv. pracovní letouny, jejichž úkolem bylo provádět blízký průzkum v oblasti fronty, řídit palbu vlastního dělostřelectva nad frontou a provádět průzkum za frontou nepřítele. Stíhací letectvo mělo vybojovat nad frontou vzdušnou převahu, a tím zabezpečit prostor pro činnost pozorovacích, průzkumných a zvědných letadel. Velký důraz byl kladen při výcviku stíhacích pilotů na nácvik prvků vysoké akrobacie, opět na základech zkušenosti z první světové války, kdy stíhači obou stran vedli převážně manévrové souboje.¹⁰

Postupně se začal rozvíjet domácí československý letecký průmysl. Prvním československým vojenským letounem byl Šmolík Šm-1 z produkce Leteckého arsenálu sídlícího v Holešovicích, který na něm pracoval od roku 1919. Jednalo se o dvoumístný pozorovací dvouplošník, do jisté míry inspirovaný německými Albatrosy. Po úspěšném otestování nového stroje objednalo ministerstvo národní obrany (MNO) sériovou výrobu. Letecký arsenál se přejmenoval v roce 1919 na Hlavní letecké dílny, v roce 1922 na Vojenskou továrnu na letadla a od roku 1926 společnost používala obchodní název Letov. Již v roce 1920 došlo k přesídlení do Kbel. Z této továrny vzešlo mnoho úspěšných typů, stíhačka Letov Š-20 byla vůbec prvním československým letounem vyváženým do zahraničí.¹¹

Další domácí továrnou bylo Aero. Na rozdíl od Letova byla tato firma soukromým podnikem. Původně bubenečský podnik odkoupil od německého majitele správárnu letadel Al-Ma a poté, co se stal kapitálově silnější, mimo jiné i díky licenční výrobě cvičných Brandenburgů B.I, přesídlil do Vysočan. Úvodní konstrukcí firmy pak byl stíhací dvouplošník Aero Ae-02, který

⁸ RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří: *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918–1939*. Praha 1993, s. 11.

⁹ MATĚJČEK, Luděk: *Chebská křídla*. Cheb 2006, s. 37.

¹⁰ RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: *Vzduch je naše moře*, s. 13–15.

¹¹ Tamtéž, s. 15–18.

sklidil úspěch na I. národním leteckém mýtinu v roce 1920. Prvním sériovým strojem bylo Aero A-18.¹²

Třetí leteckou továrnu v Československu představovala Avia. Po vystavení revolučně řešeného dolnoplošníku BH-1 na I. mezinárodní letecké výstavě, konané roku 1920 v Praze, byl prezidentem Masarykem věnován společnosti finanční příspěvek 100 000 Kč pro podporu dalšího vývoje. Zakladatelé podniku se však brzy finančně vyčerpali, proto byla továrna odkoupena pražskými podnikateli – bratry Bondyovými, ti pak dále prodali Avii koncernu Škoda, jež pomohla prosadit její výrobky na domácím trhu. Významným letounem z produkce této továrny byla Avia BH-3, později BH-21, která dosahovala evropských kvalit, zabezpečila moderní výzbroj československého stíhacího letectva a dokonce se v licenci vyráběla v Belgii. Avia se stala téměř výhradním dodavatelem stíhacích letounů pro československé letectvo.¹³

Pozadu však zůstávala produkce leteckých motorů. K již existujícím strojírnám Breitfeld a Daněk se postupně přidávaly další, například J. Walter a spol., mladoboleslavský Laurin a Klement, Tatra Kopřivnice nebo Zlínská letecká společnost. Zatímco motory nižších výkonových tříd byly na velmi dobré úrovni, silné motory této úrovně nedosahovaly, a proto byly vyráběny hlavně francouzské motory v licenci. První letouny byly většinou celodřevěné, ale objevovaly se i snahy o smíšenou konstrukci. Převažovaly dvouplošníky. Československé výrobky postupně vytlačovaly zahraniční. K vzájemnému porovnání jak domácích podniků mezi sebou, tak se zahraniční konkurencí sloužily mnohé letecké výstavy (tzv. aerosalony).¹⁴

Ve druhé polovině 20. let, kdy již letouny francouzské dodávky dosluhovaly, MNO a velitelství letectva stálo před rozhodnutím, zda zabezpečit výzbroj československého letectva zejména ověřenými konstrukcemi z francouzské produkce, nebo podpořit vývoj a výrobu domácích letadel všech kategorií. Byla zvolena druhá cesta a nejdříve byly přijaty do výzbroje zkušební série výše uvedených tří továren, avšak ani jeden z typů se zcela neosvědčil a nedokázal francouzské stíhací stroje nahradit. S pokračujícím vývojem nabídly československé továrny další nové konstrukce, které již dosahovaly požadované evropské úrovně. Od firmy Avia to byl již zmíněný stíhací dvouplošník Avia BH-21, od Letova stíhací letoun Letov Š-20 a od Aera pozorovací a zvědný letoun Aero A-12 a Aero A-11. Tyto typy se staly páteří nově vzniklých leteckých pluků: 1. leteckého pluku v Praze, 2. leteckého pluku v Olomouci a 3. leteckého pluku ve slovenské Nitře.¹⁵

Tento nadějný vývoj byl přerušen velkou hospodářskou krizí, která začala v roce 1929. ČSR byla jejími dopady výrazně postižena (zejména v letech 1931–1933), tím pádem byla nucena k výraznému snížení armádních výdajů a tedy i omezení nákupu nových letadel, čímž se vývoj výrazně zpomalil. K opětovnému rozvoji došlo až po roce 1933. Na přelomu 20. a 30. let vznikly nové letecké pluky, a to 4. letecký pluk v roce 1928, sídlící nejprve ve Kbelích, od roku 1931 v Hradci Králové a v roce 1938 opět ve Kbelích, 5. letecký pluk v roce 1931 nejprve

¹² Tamtéž.

¹³ Tamtéž.

¹⁴ Tamtéž.

¹⁵ Tamtéž.

ve Kbelích a poté v Brně, který byl organizován jako bombardovací, a 6. letecký pluk v roce 1929 ve Kbelích.¹⁶

Základní jednotkou letectva byla letka, která byla organizována jako samostatný útvar se vším vybavením nezbytným pro samostatnou funkci v poli při bojové činnosti. Dětila se na tři až čtyři roje po třech letadlech a zahrnovala také automobilní techniku, mechaniky, pojízdnou dílnu, výzbroj pro obranu letiště atd. Tři letky tvořily perut' a tři perutě letecký pluk.¹⁷

Ve druhé polovině 30. let tvořily základ československého stíhacího letectva letouny Avia B-534 a pozorovací, zvědný a lehký bombardovací Letov Š-328. V době svého vzniku patřily mezi nejlepší letouny své kategorie a byly jich k dispozici stovky kusů od každého typu, ale v roce 1938 již byly zastaralé a zejména zaostávaly ve svých parametrech za letouny hlavního potenciálního nepřítele – hitlerovského Německa.

Nové letouny moderní konstrukce, stíhací Avia B-35 a bombardovací Aero A-300, byly v roce 1938 teprve v prototypch a jediným moderním typem československého letectva bylo pouze 61 rychlých bombardovacích a zvědných Avii B-71, respektive sovětských letounů Tupolev SB-2, které byly zakoupeny v SSSR společně s licencí na jejich výrobu plzeňskými Škodovými závody, které naopak prodaly do SSSR licenci na horské a protiletadlové kanony.¹⁸

1.3 Výcvik vojenských pilotů

Dne 10. ledna 1919 byla v Praze zřízena Pilotní škola. Protože v Praze byly umístěny též bojové útvary, což značně ztěžovalo chod výcviku, bylo výcvikové středisko přesunuto do Chebu. Chebské letiště, zřízené již za monarchie, svým vybavením poměrně dostačovalo, avšak nevýhodou byla jeho poloha blízko německých hranic. Problémem byly časté incidenty, kdy žáci zejména při prvních samostatných orientačních letech nouzově přistávali na území Německa. Hledalo se proto nové letiště. Volba padla na Prostějov s velmi vhodnou polohou (ve středu Moravy s rovinnou krajinou v okolí a velkou vzdáleností od hranic), kde se záhy s výraznou podporou městské rady započalo s budováním nového moderního učiliště. Města měla v této době zájem o umístění vojenských posádek z důvodu výhodných vojenských zakázek pro místní živnostníky (potraviny, šití výstroje atd.). Postupně se do Prostějova přesunovaly jednotlivé letecké školy, první byla elementární škola v roce 1925, stíhací škola až v roce 1929. Hlavními výcvikovými typy se postupně stávaly letouny československé konstrukce, například Letov Š-18 a Š-218, které nahrazovaly Albatrosy a Brandenburgy.¹⁹

Československá veřejnost měla za první republiky k armádě a letectví velmi kladný vztah. Letectví se těšilo velkému zájmu zejména u mladých chlapců. Mimo jiné totiž představovalo pro hochy z nižších sociálních vrstev, kteří neměli prostředky pro pokrytí nákladů na studium, dobrou příležitost pro získání zaměstnání a společenského postavení. Zároveň byl o vycvičené piloty zájem u civilních dopravních společností (státní Československé aerolinie, Československá letecká společnost patřící Škodovým závodům, Baťa atd.). Letectví

¹⁶ Tamtéž, s. 118–119.

¹⁷ JOHN, Miloslav: *Září 1938*. 2. díl. Brno 1997, s. 820.

¹⁸ RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: *Vzduch je naše moře*, s. 119–134.

¹⁹ Tamtéž, s. 20–36, 119.

popularizovali i vojenští letečtí akrobati jako František Malkovský nebo „král vzduchu“ František Novák, kteří patřili k evropské špičce a zároveň létali výhradně na strojích československé výroby. Každý rok proto vyhlášovala armáda náborů, do kterých se vždy hlásilo několiknásobně více uchazečů, než bylo potřeba k naplnění kapacity. Výběr byl velmi náročný, uchazeči procházeli přísnými lékařskými prohlídkami a dalšími testy, k letectvu se dostalo zhruba 35 % z celkového počtu zájemců. Všichni nejdříve získávali základní výcvik v elementární letecké škole, dále se výcvik větvil podle předpokladů jednotlivých pilotů na dvousedadlové školy (tzn. bombardovací, pozorovací a výzvědné) a jednosedadlové školy (stíhací). Získání kvalifikace vojenského pilota, tehdy označovaného jako pilota-letce, bylo možné čtyřmi cestami. První z nich byla prostřednictvím Školy leteckého dorostu (ŠLD), jež trvala dva roky. Po absolvování této školy odcházeli letci k plukům, kde se specializovali na určitý typ letounu a po splnění předepsaných kritérií byli jmenováni piloty-letci. Druhou možnost představovala Vojenská akademie v Hranicích a její složka Vojenská letecká akademie (VLA) dislokovaná rovněž v Hranicích a v Prostějově (druhý ročník). Podmínkou přijetí byla maturita. Studium trvalo dva roky a zahrnovalo jak pilotní, tak pozorovatelský výcvik. Po vyřazení byli piloti přiřazováni k plukům jako poručíci většinou na nižší velitelské pozice a připravovali se na složení zkoušek pro polního pozorovatele a pilota-letce. Nejlepší z nich mohli studovat Válečnou školu (později Vysokou školu válečnou), kde získávali nejvyšší hodnosti (popřípadě absolvovali i zahraniční stáže). Třetí cesta – výcvik prezenčně sloužícího mužstva, probíhala výcvikem dobrovolníků vyhovujících podmínkám ŠLD přímo u cvičných letek vybraných pluků. Po skončení prezenční služby odcházeli letci do zálohy. To představovalo problém zejména pro udržení kvalifikace s ohledem na modernizaci letounů. Zvýšení počtu pilotů nebylo možné kvůli nedostatku financí. V době ohrožení republiky ve druhé polovině 30. let se spojily československé aerokluby a Masarykova letecká liga²⁰ a vyhlásily akci 1000 pilotů republiky. Poskytovaly tak základní výcvik pro nové piloty, ti se pak dále specializovali následným výcvikem v armádě. Konkrétně prodělali speciální druhý ročník ŠLD v Prostějově a odtud byli přiřazováni k plukům. Touto čtvrtou cestou se zvýšil počet nově vycvičených pilotů.²¹

1.4 Letectvo v letech 1938 a 1939 a vstup do odboje

Jak již víme, německá hrozba v roce 1938 sílila, proto došlo nejprve k částečné mobilizaci československé armády v květnu a potom k všeobecné mobilizaci v září. Při této příležitosti dokázala československá armáda svoji připravenost hájit svoji zemi rychlým nástupem záložníků k jednotkám a přesunem armády k hranicím. Československé letectvo by bylo díky svému odhodlání a kvalitnímu výcviku pro německého nepřítele tvrdým soupeřem, což později prokázali jeho letci v bitvě o Francii a v bitvě o Británii, kde stíhači jako František Peřina, Alois Vašátko (ve Francii) nebo Josef František a Karel Kuttelwascher (v Británii), patřili mezi nejúspěšnější piloty v počtu sestřelů německých letadel. Po mnichovské konferenci však došlo k významnému oslabení obranyschopnosti Československa odtržením pohraničních oblastí, kde se nacházelo opevnění. Po okupaci 15. března 1939 byla československá armáda postupně

²⁰ Masaryk finančně podpořil a vzal si pod patronát rozšíření výcviku amatérských pilotů v organizaci, která nesla jméno Masarykova letecká liga. Razilo se heslo: „Vzduch je naše moře“. Tamtéž, s. 41.

²¹ JOHN, Miloslav: *Československé letectvo v roce 1938*. Beroun 1996, s. 110–118.

demobilizována a zůstalo pouze tzv. vládní vojsko v počtu několika tisíc mužů vyzbrojených pouze pěchotními zbraněmi. Letectvo bylo nuceno odevzdat techniku nepříteli. Českoslovenští vlastenci, mezi nimi i letci, správně předpokládali, že v krátké době Adolf Hitler zaútočí i na další evropské země, a věřili, že hlavním soupeřem hitlerovského Německa na evropské pevnině bude Francie. Někteří členové československého diplomatického sboru odmítli předat československá velvyslanectví Německu, například v Polsku, Británii a Francii. Současně se v zahraničí začínal postupně organizovat československý odboj. Odchod československých vojáků do zahraničního odboje se ubíral dvěma hlavními směry: tzv. balkánskou cestou přes Slovensko a Maďarsko do Jugoslávie a odtud do Francie, nebo cestou přes Ostravsko do Polska a dále do Francie. Tam se zapojili v květnu a červnu 1940 do boje československé pěší jednotky a českoslovenští stíhači, kteří tvořili významnou část francouzského stíhacího letectva a vynikali svojí bojovností a odvahou. Ve Francii bojoval i můj prastrýc Rudolf Korenný (o kterém bohužel nemám více informací, jelikož se po válce nevrátil do Československa a prožil celý život ve Francii). Českoslovenští stíhači odhodlaně bojovali až do porážky Francie, odkud potom v chaosu poražené země ustoupili do Británie, aby mohli dále pokračovat, tentokrát v řadách Royal Air Force (RAF) v boji za svobodu své země.²²

1.5 Životy sledovaných pilotů před setkáním v Polsku

Po představení mezinárodního postavení Československa a jeho vojenského letectva před válkou můžeme přistoupit k mapování životních osudů zvolené čtveřice letců.

Josef František

Životem významného vojáka a nepochybně nejznámější osobností mnou sledované čtveřice letců se zabývalo již mnoho badatelů. Za nejpodrobnější a nejfundovanější zpracování jeho životních osudů považuji knihu Jiřího Rajlichy *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Narodil se 7. října 1914 jako třetí dítě do rodiny truhláře a karosáře Josefa Františka a jeho manželky Alžběty Františkové (rozené Kořínkové) v tehdejších Dolních Otaslavicích (v roce 1950 byly obce Horní Otaslavice a Dolní Otaslavice sloučeny pod společný název Otaslavice, okres Prostějov).²³ Rád sportoval, byl členem Sokola a závodně hrál fotbal za SK Brodek na pozici útočníka. Díky otcovu řemeslu se často dostával do styku s technikou, která ho velmi zaujala. Po absolvování povinné školní docházky v dolnootaslavicí škole se proto dále ubíral tímto směrem a vyučil se automechanikem u prostějovské továrny Wikov. V ní také pracoval až do roku 1934, kdy se přihlásil k letectvu. Nejprve absolvoval dvouletou Školu pro odborný dorost letectva (ŠODL), poté se podrobil vojenskému odvodu k letectvu. Po odvodu byl přidělen do Olomouce k 2. leteckému pluku, přesněji k 5. pozorovací letce.²⁴ Tam se setkal s Františkem Fajtlem, který ho popisoval jako výborného pilota, jenž byl vždy milý a kamarádský, pečlivě dbal na svůj zevnějšek, avšak často se potýkal s kázeňskými problémy.²⁵

²² JOHN, M.: *Září 1938*. 2. díl, s. 464; RAJLICH, Jiří: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*. 2. část. Praha 1998, s. 104–127.

²³ RAJLICH, Jiří: *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb 2010, s. 11.

²⁴ Tamtéž, s. 10–21.

²⁵ Tamtéž, s. 26–29.

V roce 1938 byl převelen na letiště Kbely u Prahy, kde absolvoval tříměsíční stíhací kurs u cvičné letky 4. leteckého pluku. Po dokončení kursu byl přidělen k 40. letce téhož pluku. Vzhledem ke svým kázeňským přestupkům měl v době mobilizace pouze hodnost svobodníka.²⁶ V zahraniční literatuře se někdy objevují nesprávné údaje o Františkově útěku do Polska – konkrétně v knize Arkadyho Fiedlera,²⁷ který uvedl, že František 15. března 1939 po obsazení Československa uletěl do Polska na své Avii B-534. Toto tvrzení však popírá fakt, že toho dne neodletěl do zahraničí žádný československý letoun (mimo jiné kvůli nepříznivému počasí). Skutečnost byla taková, že se do Polska dostal spolu s dalšími třemi letci v noci z 13. na 14. června 1938 nákladním vlakem. Po příjezdu byl přidělen k práci na blízkém statku a po pár dnech poslán do Krakova na konzulát. Na poslední chvíli před přesunem do Francie se rozhodl spolu s dalšími 12 letci (mezi nimiž byli i Pavlovič a Balejka) zůstat v Polsku a jako člen druhé skupiny československých pilotů byl přidělen k polskému letectvu.²⁸

Josef Balejka

Narodil se 4. března 1917 ve Valašských Kloboucích v tehdeším politickém okrese Uherský Brod.²⁹ V jeho osobních dokumentech je často uváděn nesprávný rok narození 1914. Tato chyba dle mého názoru vznikla při jeho službě v Polsku chybným přepisem.³⁰ Jeho rodiče byli dle vojenských dokumentů³¹ František Jan Balejka a Anna Balejková (rozená Bučovská).³² V knize *Josef Balejka – valašský rytíř nebes* je však zmíněno, že otce neznal. Domníval se, že padl za první světové války asi měsíc po jeho narození a jeho matka byla svobodná. Nasnadě je však podle něj i druhá verze, a to ta, že jeho otcem byl Oldřich Dittrich, kloboucký obchodník s textilem. K pravděpodobnosti této teorie přispívá fakt, že Anna Balejková, tedy matka Balejky, vypomáhala v jeho domácnosti. Dittrich navíc Balejkovi poskytl peníze, což letec vysvětloval jako způsob přihlášení se ke svému synovi.³³ Informaci jsem ověřovala na matrice Městského úřadu Valašské Klobouky. Zde mi bylo sděleno, že v matričním záznamu je uvedena matka Anna Balejková (narozena 24. května 1889), otec zde však zaznamenán není. Jména, která Balejka uvedl ve svém kmenovém listě, tedy František Jan Balejka a Anna Balejková (rozená Bučovská), byli rodiče Anny Balejkové, tedy jeho prarodiče. Jméno jeho pravého otce však nelze z dostupných zdrojů dohledat.³⁴ Jeho kmenový list uvádí, že byl římskokatolického

²⁶ Tamtéž, s. 44–49, 65.

²⁷ FIEDLER, Arkady: *Dywizjon 303*. Poznań 1978, s. 60.

²⁸ RAJLICH, Jiří: *Josef František*. Cheb 2010, s. 10–68.

²⁹ Datum narození ověřeno telefonicky 15. března 2021 na matrice Městského úřadu Valašské Klobouky, kde je matrika se záznamem o Balejkově narození a křtu uložena (Kniha pokřtěných, Valašské Klobouky, rok 1917).

³⁰ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

³¹ Kmenového listu letce – tento a další dokumenty, jejichž zdroj je osobní archiv Petera Šumichrasta, jsem se pokusila získat z VHÚ-VHA Bratislava, avšak neúspěšně. Materiály se mi podařilo získat zprostředkovaně díky laskavé pomoci pana Šumichrasta.

³² Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv se sídlem v Praze, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce.

³³ KRATOCHVÍL, Milan – KRATOCVHÍL, Jakub: *Josef Balejka – valašský rytíř nebes*. Brno 2009, s. 12.

³⁴ Ověřeno telefonicky 22. března 2021 na matrice Městského úřadu Valašské Klobouky, kde je matrika se záznamem o Balejkově narození, křtu, rodičích a prarodičích uložena (Kniha pokřtěných, Valašské Klobouky, rok 1917).

vyznání,³⁵ byl 173 cm vysoký, měl světlé vlasy a modré oči. Absolvoval pět tříd obecné školy a tři třídy měšťanské, poté dva roky pokračovací školy, kde se vyučil mechanikem.³⁶

Ve svých vzpomínkách při rozhovoru pro Paměť národa uvedl, že byl vycvičen v rámci akce 1000 pilotů republiky. Přihlásil se na Letecké učiliště v Prostějově, kde však nebyl přijat. Díky pomoci svého strýce Aloise Balejky³⁷ se ale zúčastnil akce 1000 pilotů republiky v Užhorodě, pravděpodobně v roce 1934. Za šanci létat byl nesmírně vděčný. Byl ubytován u strýce a souběžně s výcvikem pracoval jako řidič traktoru. Kurz ukončil jako druhý nejlepší a získal diplom sportovního pilota. Poté pravděpodobně nastoupil do ŠLD v Prostějově (z pramenů tato informace není jasná, avšak piloti účastníci se akce 1000 pilotů republiky po absolvování kurzu zpravidla nastupovali do speciálního druhého ročníku ŠLD v Prostějově, jak už bylo zmíněno výše. Proto předpokládám, že takto postupoval i Josef Balejka).³⁸

Ve svém evidenčním sešitě, který vyplnil ve Francii pro polské letectvo, uvedl, že v letech 1935–1937 absolvoval vojenské letecké učiliště v Prostějově, což odpovídá výše uvedené domněnce. Dne 22. července 1937 byl odveden a 1. října 1937 přidělen k československému letectvu. Nastoupil k 45. letce u 3. leteckého pluku v Piešťanech.³⁹ Jak již víme, 3. letecký pluk působil od roku 1920 v Nitře, od roku 1928 pak v Piešťanech.⁴⁰

Velitelem 45. letky byl tehdejší poručík Stanislav Fejfar, pozdější československý hrdina bitvy o Británii a příslušník 310. perutě s pěti a půl sestřely. Letka byla zařazena do bojového letectva 4. armády a umístěna 25. září 1938 na polní letiště Vnorovy (u Veselí nad Moravou), se záměnným letištěm Holíč. Ve výzbroji měla Avie B-534. Od 5. října byla letka přeložena k 3. armádě do Nitry.⁴¹

Není jasné, zda byl Josef Balejka v době mobilizace u bojové 45. letky, nebo u cvičné letky 3. pluku v Piešťanech. Druhá možnost se mi jeví jako pravděpodobnější, protože pilotem-letcem byl jmenován až 1. prosince 1938.⁴²

Ve svých ústních vzpomínkách sdělených v rámci projektu Paměti národa navíc uvedl, že absolvoval stíhací kurz ve Kbelích. 4. armáda měla za úkol bránit postupu nepřítele z jihu na čáře České Budějovice – Slavonice – Znojmo – Břeclav – Děvín a nepropustit nepřítele Dyjsko-svrateckým a Dolnomoravským úvalem, a tak zajišťovat levé křídlo 1. armády.⁴³

³⁵ O Balejkově upřímné náboženské víře svědčí jeho knižně publikované paměti – BALEJKA, Josef: *Pod ochranou Panny Marie svatohostýnské. Čtyři příběhy čisté víry*. Vizovice 1995.

³⁶ VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce.

³⁷ KRATOCHVÍL, M. – KRATOCVHÍL, J.: *Josef Balejka*, s. 12.

³⁸ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

³⁹ VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Evidenční list, vyplněn ve Francii.

⁴⁰ RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: *Vzduch je naše moře*, s. 13–15.

⁴¹ JOHN, M.: *Československé letectvo*, s. 292.

⁴² Vlastní archiv Petera Šumichrasta. Kmeňový list zavedený v ČSR – Josef Balejka.

⁴³ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; JOHN, M.: *Československé letectvo*, s. 131.

Dále 3. armáda zajišťovala Slovensko a Podkarpatskou Rus proti Maďarsku a Polsku a udržovala spojení s Rumunskem pro případné zajištění přístupové cesty pro Rudou armádu.⁴⁴ V oblasti severní Moravy působila 2. armáda a v Čechách 1. armáda.⁴⁵

Dle pramenů byl Balejka povýšen 1. května 1938 na svobodníka, 1. prosince 1938 jmenován pilotem-letcem a zařazen jako stíhací pilot. Dne 5. prosince 1938 byl přemístěn k 37. letce. Nicméně po okupaci, konkrétně dne 19. března 1939, byl propuštěn z kmenového stavu jako příslušník protektorátu. Následně se rozhodl překročit polské hranice, k čemuž došlo 12. června 1939, tedy asi dva dny před Josefem Františkem, a 17. června 1939 byl prezentován u východní skupiny československé armády v Krakově.⁴⁶

Matěj Pavlovič

Ze sledované čtveřice letců se mi nejméně informací podařilo zjistit o Matěji Pavlovičovi. Ve Vojenském ústředním archivu (VÚA) v Praze je uložena pouze malá osobní karta, ve které je uveden údaj o Pavlovičově narození 7. března 1915 ve Vlkonících na Klatovsku. Ještě obsahuje tyto informace: národnost česká, otec Matěj Pavlovič, matka Marie Pavlovičová, rozená Smetanová. Dále je v ní uvedeno, že byl vyznamenán polským válečným křížem a že zahynul v hodnosti četaře letectva 20. dubna 1941 v boji s nepřítelem.⁴⁷

V jeho kmenovém listu je uvedena příslušnost k římskokatolické církvi, dále že absolvoval pět tříd občanské školy a čtyři třídy měšťanské a poté se vyučil strojním zámečnickem. Podle informace obdržené ve VÚA v Praze by jeho kvalifikační listiny z doby služby v československém letectvu do roku 1939 měly být uloženy na Slovensku ve VHÚ-VHA Bratislava, a zde se opravdu nachází. Nemohla jsem se k nim však dostat běžnou cestou, byly mi poskytnuty Peterem Šumichrastem a z toho důvodu je zdrojuji jako jeho osobní archiv.⁴⁸

Pilotní kurs pravděpodobně absolvoval, obdobně jako Balejka, v rámci akce 1000 pilotů republiky.⁴⁹

Dne 19. července 1935 byl odveden jako dobrovolník a do československé branné moci zařazen 1. října 1935 k 1. leteckému pluku, konkrétně k 66. letce. Ta byla v letech 1933–1938 umístěna v Milovicích a od roku 1938 až do mobilizace v Hradci Králové, jednalo se o zvědnou letku. Dne 1. listopadu 1935 byl povýšen na svobodníka, 1. června 1937 byl zařazen k stíhacím pilotům, 15. července 1937 u něj došlo k přemístění ke stíhací 32. letce 4. pluku v Hradci Králové. Dne 28. srpna 1937 byl jmenován pilotem-letcem a 31. srpna 1937 opět přemístěn k 42. letce v Praze. Dne 1. října 1937 u něj byl zrušen přesun do zálohy a pokračoval ve službě jako délesloužící poddůstojník ve skupině výkonných letců na dobu čtyř let (tzn. od 1. října 1937 do 30. září 1941). Dne 16. prosince 1937 dosáhl hodnosti délesloužícího desátníka,

⁴⁴ JOHN, M.: *Československé letectvo*, s. 130.

⁴⁵ Tamtéž, s. 125, 128.

⁴⁶ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list zavedený v ČSR – Josef Balejka; vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

⁴⁷ VÚA-VHA, Osobní karta příslušníka 2. zahraničního odboje – Západ – Matěj Pavlovič.

⁴⁸ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list zavedený v ČSR – Matěj Pavlovič.

⁴⁹ Šumava.eu. Šumavské noviny. Vzpomínka na pilota Matěje Pavloviče. [online]. © 2021 [citováno 20. 5. 2020]. Dostupné z WWW: <http://obec.sumava.eu/index.php/sumava/102-zpravy/8094-vzpominka-na-pilota-mateje-pavlovice>.

1. června 1938 povýšen na četaře. Dne 1. září 1938 byl jmenován plným pilotem-letcem zpětně od 1. července 1938, což byla nejvyšší dosažitelná kvalifikace stíhacího pilota v československém letectvu. Kde se nacházel v době mobilizace, nalezené prameny neuvádějí, avšak lze pouze předpokládat, že zůstal u 42. letky. Této letce velel Jaroslav Hlad'o (známý letecký akrobat, příslušník skupiny Františka Nováka). Měla bránit Prahu ve spolupráci s obranným okrskem „A“ s krycím označením „orel“. Jejím plným letištěm byl dvůr Netluky (severně od Uhřetěvsi), záměnnými letišti Benice a Pitkovice. Letka byla vyzbrojena standardním československým letounem Avia B-534.⁵⁰ Polské hranice překročil Matěj Pavlovič 13. června 1939.⁵¹

Wilhelm Kosarz

Narodil se 20. června 1908 v Karviné ve Slezsku. Oba jeho rodiče byli polské národnosti. Otec Josef Kosarz, zámečník, pocházel z Radvanic u Ostravy, matka Anežka Kosarzová, rozená Waloszková, byla dcerou rolníka ve Stonavě. Byl římskokatolického vyznání.⁵² Jeho přátelé ho popisovali kladně, byl milý, kamarádský a měl výborný hudební sluch. Ovládal hru na klavír a na housle.⁵³ Absolvoval obecnou a měšťanskou školu ve Fryštátu, poté navštěvoval obchodní školu v Orlové, nepovedlo se mu však najít ve svém okolí pracovní uplatnění a proto odešel v 18 letech za prací do Polska, kde do dovršení plnoletosti⁵⁴ pracoval jako úředník v Sosnowci. Po získání polského občanství se dobrovolně přihlásil k polskému letectvu. Prodělal pilotní výcvik a od 1. října 1932 do 28. února 1935 jako desátník sloužil u 2. leteckého pluku v Krakově u 122. stíhací letky (122. eskadra myśliwska). Tato eskadra byla od roku 1930 vyzbrojena stroji PWS-A, což byly licenční Avie BH-33. Na těchto strojích létal i Wilhelm Kosarz během své služby u tohoto pluku. U 2. leteckého pluku v Krakově vznikla též akrobatická skupina Jerzyho Bajana, kde rovněž alternoval a vystupoval s dalšími piloty pluku. Dne 1. března 1935 byl povýšen na četaře a až do 31. prosince 1938 sloužil jako stíhací pilot u již zmíněné 122. letky. Současně až do 31. srpna 1939 vykonával funkci pilota instruktora v aeroklubu v Krakově, tzn. do vypuknutí války. Taktéž se pro své zkušenosti účastnil i zalétávání prototypů nových vojenských letadel v PZL, což byla státní letecká továrna ve Varšavě. Byl uveden v polském dobovém tisku (viz Obrazovou přílohu, obrázek č. 55 a 56) ze 7. srpna 1937 jako instruktor Aeroklubu krakovského v oboru létání na kluzácích. Dále je vzpomínán jako vedoucí harcerské eskadry (harcer = polské pojmenování skauta), která vystartovala 3. května 1937 z letiště v Krakově a směřovala do Varšavy při příležitosti polského státního svátku. Další zajímavou zprávou z tisku je oznámení, že pilot Wilhelm Kosarz přistál na štítě Gubalowka

⁵⁰ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list zavedený v ČSR – Matěj Pavlovič;

RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: *Vzduch je naše moře*, s. 177–178; JOHN, M.: *Československé letectvo*, s. 125, 128.

⁵¹ Polish Institute and Sikorski Museum, London, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23. *Zeszyt Ewidencyjny – Pawłowicz Matzej*.

⁵² Polish Institute and Sikorski Museum, Archives Ref No. Lot.A.IV1/33c/7. *Zeszyt Ewidencyjny – Kosarz Wilhelm*; TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka (Neznámý seržant)*. *Letectví a kosmonautika* č. 21/1968, s. 17.

⁵³ KUBÁNEK, Petr: *Stíhači od 303*, s. 31–32.

⁵⁴ V Československu se od roku 1919 posunula hranice plnoletosti z 24 na 21 let. Současných 18 let jako hranice plnoletosti platí od roku 1951.

v Zakopaném v Tatrách, což dokázal se strojem RWD-8 na ploše o délce 90 metrů. Odtud po pěti hodinách opět odstartoval.⁵⁵

Jako jediný z čtveřice pilotů, o kterých pojednává tato práce, se již před válkou oženil, a to s Gertrudou Klimou. Byla rovněž římskokatolického vyznání a polské národnosti. Jejich dcera Danuta Kosarz se narodila v Krakově 19. července 1936.⁵⁶

2. Odchod do Polska a vstup do polské armády

2.1 Českoslovenští letci v Polsku

Útěky československých pilotů do Polska probíhaly různými způsoby. Většina z nich přecházela hranice s pomocí průvodců po trase Hamry – Bílý Kříž – Dolní Lomná nebo přes Frýdek. Dalšími přechody byly v okolí Morávky a mezi Ostravou a Bohumínem. Méně využívaná cesta vedla přes Slovensko a Vysoké Tatry (Mengusovské štíty). Velmi častý způsob přepravy představovalo železniční spojení mezi Ostravou a Bohumínem, nápomocní zde byli železničáři. Jedinými, kterým se povedlo hranice překonat letecky, bylo osm slovenských letců 64. letky v Piešťanech s jedním Aerem A-100 a třemi Letovy Š-328. Piloti a další letecký personál se ale při přechodu do zahraničí čím dál tím více potýkali s problémy kvůli sílící ostraze hranic. Na této skutečnosti měla podíl nevelká ochota Poláků přijímat československé uprchlíky. Beckovské Polsko zpočátku doufalo v to, že Hitler dodrží polsko-německou smlouvu o neútočení a navíc česko-polské vztahy byly negativně poznamenány československo-polským sporem o Těšínsko.⁵⁷

Českoslovenští vojáci v Polsku byli organizováni od počátku pomocí československého generálního konzulátu v Krakově. Přes neshody mezi politickou a vojenskou částí emigrace došlo po jednání 30. dubna 1939 k založení československé vojenské skupiny. K shromažďování těchto vojáků sloužil Turistický dům v Krakově, který však svou kapacitou brzy nedostačoval, proto se shromaždiště přesunulo do opuštěného vojenského tábora v Malých Bronowicích. Jelikož se polská vláda stále zdráhala situaci československých pilotů v Polsku řešit a polské vojenské orgány nejevily o československé letce a specialisty zájem, rozhodli se zástupci československého exilu ve Francii a Británii (jednotky zde však ještě neexistovaly, letci se zde pouze shromažďovali) problém řešit jinak. Výsledkem jednání s francouzskou vládou byla nabídka Francie přijmout čtyři tisíce československých vojáků do cizinecké legie (případně do francouzského koloniálního vojska). Československé odbojové vedení (formující se v Polsku a ve Francii) vidělo v případě vypuknutí války rozhodující bojiště ve Francii, proto bylo rozhodnuto o přesunu početné vojenské skupiny právě na Západ, v Polsku měla být ponechána pouze malá symbolická jednotka.⁵⁸

Transporty byly zahájeny 22. května 1939, koncem července však polská vojenská správa konečně projevila zájem o československé piloty a další personál a byl jim nabídnut vstup do

⁵⁵ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/33c/7. Zeszyt Ewidencyjny – Kosarz Wilhelm; Tamtéž, Archives Ref No. Lot.A.IV1/33c/7. Karta Ewidencyjna; KUBÁNEK, Petr: *Stíhači od 303*. Vyškov 1993, s. 31–32.

⁵⁶ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/33c/7. Zeszyt Ewidencyjny – Kosarz Wilhelm.

⁵⁷ ŠMOLDAS, Zdeněk: *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha 1987, s. 59–66.

⁵⁸ Tamtéž.

polského letectva. Na tuto možnost přistoupilo celkem 93 československých letců, postupně ve třech skupinách. První skupina se skládala z letců, kteří přeletěli ze Slovenska již 7. června 1939, druhá (trináctičlenná) skupina se přidala v Gdyni těsně před přesunem do Francie 27. července 1939. Čítala pět rotmistřů a osm poddůstojníků. Jejimi členy byla také trojice Balejka, František a Pavlovič, kteří po lékařské prohlídce ve Varšavě zhruba od 1. srpna 1939 zahájili svou činnost v Dęblinu. Poslední a nejpočetnější skupina vstoupila do polského letectva 29. srpna 1939 a skládala se z 21 důstojníků, pěti rotmistřů a 46 poddůstojníků. Letci přijatí do polského letectva byli soustředěni na letištích v Dęblinu a Puławach, ostatní, čekající na zařazení (piloti, pozorovatelé a pozemní personál), byli umístěni v táborech v Bronowicích a Leśně. První skupina byla přiřazena k leteckému učilišti nacházejícímu se v Dęblinu. Druhá skupina byla přidělena k pozorovací letce pod vedením kapitána Hryniewiczze, současně plnila úkolové lety s frekventanty učiliště pod vedením št. seržanta Hofmana a kpt. Zwerzinského. Třetí skupina se připojila k učilišti 30. srpna 1939. Zbývající piloti s ostatními vojáky se rozdělili na dvě části, z nichž větší skupina byla přesunuta do Lešna a menší zůstala v Bronowicích.

Tam začal společný příběh čtveřice pilotů: jednoho Poláka, Wilhelma Koszare, a tří Čechů, Josefa Balejky, Matěje Pavloviče a Josefa Františka, které válka svedla dohromady.⁵⁹

2.2 Souhrn časových dat o pohybu čtveřice pilotů během pobytu v Polsku a Rumunsku⁶⁰

1. 6. 1939 Matěj Pavlovič překračuje československo-polské hranice⁶¹

12. 6. 1939 Josef Balejka překračuje československo-polské hranice⁶²

13.–14. 6. 1939 Josef František překračuje československo-polské hranice⁶³

17. 6. 1939 Josef Balejka se prezentuje na čs. konzulátě v Krakově⁶⁴

6.–9. 7. 1939 vojáci jsou přesunuti z Domu Turystycznego (Turistického domu) v Krakově do opuštěného vojenského tábora v Malých Bronowicích – dnes součást Krakova⁶⁵

29. 7. 1939 ze skupiny 190 čs. letců, která odjela do Gdyně, kde měla odplout na švédské lodi Castelholm do Francie a následně do Francouzské cizinecké legie, se na výzvu polských důstojníků v civilu a Ludvíka Svobody, velitele čs. vojenské skupiny v Krakově a pozdějšího čs. prezidenta, rozhodlo 13 čs. pilotů v Polsku zůstat a vstoupit do polského letectva⁶⁶

⁵⁹ Tamtéž.

⁶⁰ U místopisných názvů panuje v jednotlivých dokumentech nejednoznačnost v přepisu správného názvu obce nebo místa, situace je dále zkomplikovaná tím, že část obcí, které byly v roce 1939 součástí Polska, leží nyní na Ukrajině a mají jiné názvy.

⁶¹ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23. Zeszyt Ewidencyjny – Pawłowicz Matzej.

⁶² Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

⁶³ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 74.

⁶⁴ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

⁶⁵ RAJLICH, J.: *Josef František* s. 76.

⁶⁶ Tamtéž, s. 81–83.

cca 30. 7. 1939 absolvovalo 13 zmíněných pilotů lékařské prohlídky ve Varšavě⁶⁷

cca od 1. 8. 1939 začala jejich letecká činnost v Dęblině⁶⁸

1. 9. 1939 útok Německa na Polsko, začátek 2. světové války

1.–2. 9. 1939 Wilhelm Kosarz přidělen do náhradní skupiny 2. leteckého pluku Krakov jako stíhací pilot⁶⁹

2. 9. 1939 Wilhelm Kosarz – přelet stíhacího letounu PZL P.7 do C.W.O.L. Pulawska Górka (C.W.O.L., tj. Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa). Při přeletu na rozkaz por. Osuchowskiego přidělen k C.W.O.L. s úkolem přelétávat letouny z vybombardované základny v Dęblinu na letiště Pulawska Górka⁷⁰

2.–4. 9. 1939 Balejka, František, Pavlovič, přelétávání a evakuace strojů na záložní letiště do Pulawské Gorky (Gorka Pulawska, nebo Góra Pulawska). Všichni tři, na ústní rozkaz kapitána Hryniewiczze⁷¹

3.–5. 9. 1939 Balejka, František, Pavlovič a Kosarz se nachází v C.W.O.L., skupina poručíka Osuchowskiego, Kierz⁷²

4. 9. 1939 František si poznamenává do deníku „Zapoznal Kosaře“, který se k nim připojuje⁷³

5.–11. 9. 1939 C.W.O.L., skupina poručíka Osuchowskiego, přelet – Sosnowice Wielkie u Parczewa, jako letečtí instruktoři na ústní rozkaz por. Osuchowskiego⁷⁴

11.–18. 9. 1939 C.W.O.L., skupina poručíka Osuchowskiego, přelet – Stojanów (dnešní Ukrajina)⁷⁵

17. 9. 1939 útok Sovětského svazu na Polsko

⁶⁷ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

⁶⁸ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

⁶⁹ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/33c/7. Zeszyt Ewidencyjny – Kosarz Wilhelm.

⁷⁰ Tamtéž.

⁷¹ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23. Zeszyt Ewidencyjny – Pawlowicz Matzej; PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV I/28. Zeszyt Ewidencyjny – Frantisek Józef; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Evidenční list, vyplněn ve Francii.

⁷² PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23. Zeszyt Ewidencyjny – Pawlowicz Matzej; Tamtéž, Archives Ref No. Lot.A.IV I/28. Zeszyt Ewidencyjny – Frantisek Józef; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Evidenční list, vyplněn ve Francii.

⁷³ TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka (Plameny v patách)*. Letectví a kosmonautika 25/1967. Praha 1968, s. 12.

⁷⁴ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23. Zeszyt Ewidencyjny – Pawlowicz Matzej; Tamtéž, Archives Ref No. Lot.A.IV I/28. Zeszyt Ewidencyjny – Frantisek Józef; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Evidenční list, vyplněn ve Francii.

⁷⁵ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23. Zeszyt Ewidencyjny – Pawlowicz Matzej; Tamtéž, Archives Ref No. Lot.A.IV I/28. Zeszyt Ewidencyjny – Frantisek Józef; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Evidenční list, vyplněn ve Francii.

18. 9. 1939 jsou přiděleni k brigádě generála Kulesze a generála Strzeminskiego, k průzkumné letce pod velením poručíka Osuchowskiého. Letiště Krzywe (dnes Kryve) u Radechiva (mezi Lvovem a Lutskem, dnes Ukrajina)⁷⁶

18.–21. 9. 1939 C.W.O.L., skupina poručíka Osuchowskiého, letecká podpora pro skupinu generála Strzeminskiego – průzkumné lety z polního letiště Kamionka Strumiłowa (asi 35 kilometrů severovýchodně od Lvova, dnes Ukrajina)⁷⁷

22. 9. 1939 na rozkaz generála Strzeminskiego odlétají Josef Balejka, Josef František, Wilhelm Kosarz a Matěj Pavlovič do Rumunska. Nejdříve na letiště v Ispas, poté přelet do Czerniowce (dnes na území Ukrajiny)⁷⁸

23. 9. – 24. 9. 1939 C.W.O. L., skupina četaře Kosarze, přelet z Czerniowcz do Jasů a dále na letiště v Bukurešti – Pipera⁷⁹

25. 9. 1939 předávání letadel Rumunům, internace v Rumunsku, posléze útěk z tábora⁸⁰

26. 9. – 1. 10. 1939 přihlášení na polské ambasádě v Bukurešti, piloti Balejka, František a Pavlovič obdrželi polské pasy⁸¹

2. 10. 1939 - odjezd do přístavu Konstanca⁸²

2.– 21. 10. 1939 odjezd lodí z Konstace do Marseille, odtud vlakem do Paříže a přihlášení se na sběrném místě polské armády v Paříži⁸³

Hlavním zdrojem informací pro uvedený chronologický přehled je Zeszyt Ewidencyjny, který všichni čtyři piloti vyplnili 25. října 1939 na sběrném místě polské armády v Paříži. Další údaje pocházejí z literatury.⁸⁴

2.3 Společné osudy čtveřice pilotů v Polsku

Josef Balejka odchod z republiky plánoval zhruba měsíc, uskutečnil ho přes Radvanice u Ostravy, kde se přibližně týden zdržoval, a po přechodu hranic byl společně s dalšími 20 letci odeslán do Krakova. Jak již bylo výše uvedeno, v Krakově na konzulátě se shromažďovali vojáci bývalé československé armády, kteří se chtěli zapojit do boje proti hitlerovskému Německu. Zmíněná skupina 13 letců, která se rozhodla zůstat v Polsku, byla odeslána do

⁷⁶ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

⁷⁷ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23. Zeszyt Ewidencyjny – Pawłowicz Matzej; Tamtéž, Archives Ref No. Lot.A.IV I/28. Zeszyt Ewidencyjny – Frantiszek Józef; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Evidenční list, vyplněn ve Francii.

⁷⁸ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

⁷⁹ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23 Zeszyt Ewidencyjny – Pawłowicz Matzej.

⁸⁰ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno

⁸¹ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.IV1/39a/23 Zeszyt Ewidencyjny – Pawłowicz Matzej.

⁸² Tamtéž.

⁸³ Tamtéž; Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno. Při sestavování této chronologie jsem postupovala zejména podle tohoto zvukového záznamu, Balejka předčítal ze svého deníku včetně datování událostí a z evidenčních listů, které každý z pilotů musel vyplnit. Stalo se tak 25. října 1939 v Paříži. Všechny jsou psané polsky.

⁸⁴ TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka (Plameny v patách, Čtyři proti černým křížům, Útěk končí za dráty)*. Letectví a kosmonautika č. 19, 23, 25; RAJLICH, Jiří: *Josef František*, s. 74–83.

Děblinu, kde se nacházela největší letecká výcviková základna polského letectva. Českoslovenští letci byli po lékařských prohlídkách ve Varšavě od 1. srpna 1939 přiděleni do školy leteckých pozorovatelů. Zde se dočkali vřelého přijetí od Poláků. Účastnili se výcviku s tím, že létali jako piloti pro polské důstojníky cvičící se na pozorovatele.⁸⁵

Na nahrávce, kterou mám k dispozici a kterou pořídil můj otec v 90. letech minulého století u pana Balejky, tento pilot vzpomínal na vojenský pohřeb dvou polských pilotů, kteří zahynuli při srážce letadel, ke které došlo 30. srpna 1939. Zúčastnili se ho i českoslovenští piloti umístění v Dęblinu a položili na jejich hrob věnec s věnováním, za což jim poděkoval i velitel letecké školy slavný polský pilot Jerzy Baján.⁸⁶

Dne 1. září 1939 byl nad letištěm v Dęblinu spatřen pozorovací německý letoun a následující den nastalo velké bombardování. Na uvedené nahrávce působí velmi emotivně Balejkova vzpomínka na brutalitu Němců, kteří nebrali ohled na civilní cíle. Balejka zmínil útok na školu, kde byly zabity malé děti.⁸⁷

Při bombardování zahynuli i tři českoslovenští piloti a letiště bylo zničeno. Balejka, Pavlovič a František si svoje stroje odklidili na druhý konec letiště. Díky tomu nebyly poškozeny a všichni čtyři přelétli na jiné polní letiště v Pulawské Gorce. Až do 4. září na ústní rozkaz ktp. pil. Jana Hryniewicza evakovali letouny na polní letiště Pulawská Gorka, kam 2. září 1939 přiletěl Wilhelm Kosarz se stíhacím letounem PZL P.7 do C.W.O.L., ke které byl přidělen na ústní rozkaz por. Osuchowskiego a rovněž se podílel na evakuaci strojů z Dęblinu.⁸⁸

Wilhelm Kosarz se dle poznámky ve Františkově deníku seznámil s Františkem a pravděpodobně i s dalšími dvěma Čechy 4. září. Od 5. do 11. září 1939 působila skupina C.W.O.L. por. Osuchowskiego na letišti Sosnowica u Parczewa. Od 11. do 18. září působila tato skupina na letišti Stojanów.⁸⁹

Dne 18. září 1939 byla skupina C.W.O.L. por. Osuchowskiego přidělena k brigádě generála Kulesze a generála Strzeminského k průzkumné letce pod velením por. Osuchowskiego na letišti Krzywe (dnes ukrajinské Kryve) u Radziechówa (dnes ukrajinský Radechiv, mezi Lvovem a Luckem), později v prostoru Kamionka Strumilówa asi 35 kilometrů severovýchodně od Lvova (též na Ukrajině). Zde zahájili skutečnou bojovou činnost, která se skládala převážně z průzkumných letů s cílem zjistit polohu nepřítele. Dne 17. září 1939 zaútočil Sovětský svaz na Polsko, čímž se situace značně zkomplikovala. Průzkumné lety byly často velmi nebezpečné, jelikož polští piloti měli k dispozici pouze cvičné letouny RWD-8 a PWS-26 bez výzbroje. Balejka například vzpomínal na útok dvou těchto letounů s českými piloty, kde na zadním sedadle seděli polští mechanici a v koši měli naskládány ruční granáty. Zjistili, že v blízkém statku se nachází německá jednotka s nákladními vozidly a tanky. Oba letouny provedly na tento statek útok a způsobily Němcům ztráty na živé síle a zapálily několik

⁸⁵ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; RAJLICH, J.: Cheb 2010, s. 82–83.

⁸⁶ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno

⁸⁷ Tamtéž.

⁸⁸ Tamtéž.

⁸⁹ TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka (Plameny v patách)*. Letectví a kosmonautika 25/1967, s. 12.

kusů vojenské techniky. Další Balejkova vzpomínka, popisuje, jak při ústupu byli Kosarz, František a Balejka (Pavloviče Balejka vysloveně nejmenuje) zajati Ukrajinci.⁹⁰ V oblastech na východě Polska, které Poláci získali po rusko-polské válce (1919–1921), se podařilo Polsku zabrat část západní Ukrajiny, ve které však žila velká ukrajinská menšina. Po vypuknutí války v září 1939 začali Ukrajinci na východě tvořit diverzní oddíly, které napadaly tyl polské armády.⁹¹ Zajetí piloti hovořili s Ukrajinci, kteří je hlídali a potom jim nabídli svezení ve svém letounu. Následně se zajatci domluvili, že Kosarz společně s Františkem odletí pod záminkou doplnění paliva a Balejku nechají s Ukrajinci jako rukojmí. Zmínění dva se už však podle domluvy nevrátili a Balejka byl nucen odletět s jedním s Ukrajinců na místo jím určené. Když tam dorazili a Ukrajinec vyládal, požádal ho Balejka o podržení křídla letounu, aby se mohl otočit. V ten moment však pilot přidal plyn a uletěl. Takto podle svých vzpomínek unikl z ukrajinského zajetí a opět se dostal ke své jednotce.⁹²

Další zajímavou událost popisuje Jiří Rajlich v knize o Josefu Františkovi. Tehdejší logistické podmínky neumožňovaly dostačující přísun paliva, proto si ho piloti museli opatřovat sami různými způsoby. Při průzkumu 19. září 1939 Balejka s Františkem zpozorovali vlak s cisternovým vagonem. František zamával na znamení křídly Balejkovi, aby zůstal ve vzduchu, a sám přistál u tratě. Zadržel vlak a s průvodčím dojednal, že zastaví v následující stanici. Na stanici byla z vlaku odstavena cisterna. Benzín tedy měli, ale nastal problém, jak ho dostat na letiště. František proto zaběhl do nedaleké obce Trojanów, kde podle Balejkova vyprávění získal potřebné nádoby a povoz. Balejka zatím s kulometem hlídal cisternu před uprchlíky (jednalo se o prchající polské obyvatele před rychle postupujícími německými vojsky), kteří palivo též potřebovali. Díky této akci měla letka dostatek paliva až do odletu do Rumunska.⁹³

Piloti často řešili problémy s nedostatkem letounů. Podle Balejkova vyprávění se asi 40 polských letadel nacházelo skrytých v lese u vesničky Krzywe. Právě tam se Balejka spolu s Františkem vydali pro nový letoun, jelikož Balejkův byl poškozen. Po příletu zjistili, že oblast je obsazena Ukrajinci. Proto František Balejku vysadil a předváděl akrobacii nad Ukrajinci, aby zaujal jejich pozornost a aby měl Balejka čas pro získání nového stroje. To se mu skutečně povedlo. Balejka se na toto místo musel vypravit před odletem do Rumunska ještě jednou, tentokrát s Pavlovičem.⁹⁴

2.4 Odlet do Rumunska

Dne 22. září 1939 v podstatě skončil organizovaný odpor polské armády. Bránila se pouze Varšava, která kapitulovala 26. září. Tímto byl statečný odpor polské armády proti přesile wehrmachtu a Luftwaffe ukončen. Většina Poláků padla do německého nebo sovětského zajetí

⁹⁰ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou.

⁹¹ KUBÍK, Lubomír: *Těšínský konflikt. Dramatické okamžiky česko-polských vztahů*. Olomouc 2001, s. 112–126.

⁹² Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno; PAWLAK, Jerzy: *Polskie eskadry w wojnie obronne., Wrzesień 1939*. Warszawa 1991, s. 453–456.

⁹³ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 116–118.

⁹⁴ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

a části se podařilo evakuovat do Rumunska. Poslední letiště Kamionka Strumiłowa, kde byli všichni čtyři piloti společně se svou skupinou dislokováni, již bylo ze všech stran obklopeno nepřátelskými vojsky. Proto 22. září 1939 vydal velitel generál Strzemiński rozkaz, aby dvě osádky zůstaly v Polsku a zbývající letci na šesti letadlech společně s generálem přeletěli do Rumunska. Přesun byl nutný zejména pro české letce z důvodu hrozícího německého zajetí. Spolu s Kosarzem letěl generál Strzemiński, s Františkem generálův pobočník, Balejka vezl por. Osuchowského a Pavlovič polského mechanika. Po přeletu Karpat v této sestavě přistáli na rumunském území u vesnice Ispas (dnes na Ukrajině). Pilotům bylo vyplaceno šestiměsíční služné, jelikož se dále museli pohybovat „na vlastní pěst“ a potřebovali tak finance na zabezpečení svého přesunu do Francie. Generál byl spolu s důstojníky odvezen a piloti s mechanikem dostali rozkaz pro okamžitý přelet na nejbližší civilní letiště v Černovicích. Zde odevzdali zbraně. Další přesun následoval druhý den v osm hodin ráno na vojenské letiště u Jasů, kde přistáli v 10 hodin. Dále, přes špatné počasí, letěli 24. září na nejmenované civilní letiště a ve večerních hodinách přelétli na vojenské letiště Pipera u Bukurešti. František se ztratil a musel být reflektory naváděn na přistání. Zde byly polské letouny odevzdány (tři RWD-8 a jedno Kosarzovo PWS-26) a letci byli nuceni nastoupit do internačního tábora. Z toho se jim však podařilo poměrně snadno uprchnout již 26. září díky silné bouřce, před kterou se rumunské stráže odešly skrýt. Balejka též zmínil, že chování Rumunů vůči nim bylo neutrální.⁹⁵

2.5 Polské letouny využívané Čechoslováky

Tato část pojednává o třech typech letounů polského letectva, na kterých jmenovaní piloti během své služby v Dęblinu až do odletu do Rumunska létali. Mohli však létat i na dalších typech, které se v Dęblinu nacházely (např. Bréguet XIX, zastaralý francouzský stroj, zakoupený v roce 1924 v počtu 250 kusů ve Francii).⁹⁶

Potez XXV A2/B2

Jednalo se o dvoumístný letoun smíšené konstrukce (plátno, kov, dřevo) s dvěma nosnými plochami, pohon zajišťoval jeden motor. Jednalo se o průzkumný letoun (A2) a bombardovací letoun (B2). Přibližně 45 kusů zakoupilo Polsko ve Francii a 275 bylo vyrobeno v Polsku v licenci v letech 1927–1932. V době vypuknutí války to byl zastaralý stroj s maximální rychlostí přibližně v rozpětí 190–210 km/h a byl využíván hlavně k výcviku pozorovatelů, ale také k překvapivým útokům z malých výšek na pozemní cíle.⁹⁷

RWD-8

Jednalo se o původní polskou konstrukci. Pohon zajišťoval řadový motor. Prototyp byl zalétán na přelomu let 1932–1933. Vyrábělo se několik verzí. Byl primárně určen k základnímu výcviku v polském letectvu a v aeroklubech, kde sloužil rovněž k výcviku a sportovnímu létání. V září 1939 využívalo polské letectvo celkem 125 letadel tohoto typu i u bojových eskader jako spojovací a průzkumné. V Dęblinu se jich nacházelo celkem 21.⁹⁸

⁹⁵ Tamtéž; PAWLAK, J.: *Polskie eskadry w wojnie obronnej*, s. 491–492.

⁹⁶ MORGALA, Andrzej: *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*. Warszawa 2003, s. 113–119.

⁹⁷ Tamtéž, s. 106–113.

⁹⁸ Tamtéž, s. 234–239.

Šlo o dvoumístný letoun s jednou nosnou plochou – hornoplošník – smíšené konstrukce, trup měl z ocelových trubek pokrytých plátnem, konstrukce křídla byla dřevěná, rovněž pokrytá plátnem. Kryt motorů tvořily plechy. Maximální rychlost činila 170 km/h. Předností stroje byla schopnost vzletu a přistání na krátkých plochách.⁹⁹

PWS-26

Navazoval na starší verze PWS-16 A PWS-18. Byl to pokračovací cvičný letoun. Prototyp vzletl na podzim roku 1936. Jednalo se o dvuplošnou konstrukci, kterou poháněl hvězdicový motor. Z uvedených tří letounů byl PWS-26 nejvýkonnější a některé exempláře nesly jeden kulomet a zaměřovač pro výcvik ve střelbě, nebo mohly nést lehké pumy. Operačně v době bojů bylo využito celkem 45 letounů.

Kulomet se nacházel na pravé straně, konstrukci křídel tvořilo dřevo a plátno, trup pak ocelové trubky potažené plátnem, přední část trupu a motor byly pokryty plechy. Dosahoval maximální rychlosti 217 km/h.

Pro srovnání, nejrozšířenější německý stíhací letoun Messerschmitt Bf 109E dosahoval rychlosti kolem 550 km/h. Polští a českoslovenští piloti létali na strojích většinou bez výzbroje a na pozemní cíle útočili pěchotními ručními granáty.¹⁰⁰

2.6 Pobyt v Rumunsku, cesta přes Afriku do Francie

Po útěku z internačního tábora se čtveřice pilotů asi tři dny skrývala v polích a postupně se přesouvala k Bukurešti. Josef Balejka, jakožto nejmladší, byl vyslán večer do města, aby sehnal civilní šaty a něco k jídlu. Navíc potřebovali směnit asi dva tisíce polských zlatých vyplacených generálem Strzeminským. Při tom potkal v parku ženu, dle jeho slov prostitutku. Snažil se jí vysvětlit nejprve německy a následně francouzsky, že je český pilot, ta mu ovšem nerozuměla. Až když jí ukázal uniformu a letecký odznak, pochopila situaci a zavedla ho k sobě domů. Tam se Balejka po dlouhé době najedl a vysvětlil jí, že má další tři kamarády. Žena proto sbalila další jídlo a vydali se na hřbitov, kde se letci skrývali. Celý následující den prospali v jejím bytě. Sehnala jim oblečení. Jeden po druhém pak šli do banky směnit peníze. Dne 29. září se všichni se společně vydali do baru. Zde jim vrchní sdělil, že v baru zpívá Češka. Piloti neváhali a poslali jí lísteček se vzkazem „Věrní jeho odkazu zůstaneme“ (parafráze prohlášení Edvarda Beneše nad hrobem T. G. Masaryka) a podepsali ho „letci“. Zpěvačka se podle Balejkových slov jmenovala Dáša a později při svém vystoupení rumunsky vysvětlila osud čtyř pilotů dalším návštěvníkům baru. Letcům se dostalo velkého obdivu, celý bar jim tleskal vestoje. Poté zpívala české vlastenecké písně (Balejka zmínil píseň Ta naše písnička česká), což piloty velmi dojalo.¹⁰¹

Později se piloti setkali s generálem Lvem Prchalou prostřednictvím jeho řidiče. Dne 1. října sehnala Dáša pilotům československé pasy a zamluvila jim lodní lístek, 2. října odjeli

⁹⁹ Tamtéž.

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 247–251.

¹⁰¹ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

z Bukurešti. Na nádraží se rozloučili se zpěvačkou a odjeli vlakem společně s generálem Prchalou, majorem Sládečkem a jeho řidičem Bočkem. V 10 hodin druhého dne dorazili do Konstance, v 18 hodin večer do přístavu. Ve 20 hodin absolvovali prohlídku a v 21 hodin byli konečně ubytováni na lodi Dacia. Opustili Rumunsko a směřovali přes Istanbul, Athény, Kypr a Haifu do Bejrútu. Zde byli ubytováni s dalšími Čechy ve vojenských kasárnách. Navštívil je zde český konzul, poté vstoupili do cizinecké legie. V šest hodin 11. října odjeli lodí z Bejrútu. Jak Balejka vzpomíná, Kosarz dostal povolení od kapitána, aby mohl hrát na klavír, který se na lodi nacházel. Loď mířila do Marseille.¹⁰²

3. Služba ve Francii

3.1 Bitva o Francii

Francie ve 30. letech přistoupila k pacifistické politice appeasementu, která se pomocí ústupků Německu snažila vyhnout válečnému konfliktu. Tato politika vyústila v mnichovskou dohodu, jak bylo uvedeno výše. Francouzi doufali, že obětováním Československa se jim podaří válku s Německem odvrátit, nebo alespoň významně zdržet. Po napadení Polska sice Francie spolu s Británií vyhlásila 3. září Německu válku, ovšem Polsko nikterak nepodpořila – nedodala žádné zbraně ani vojáky a nezačala žádné významné vojenské operace proti Německu. Británie a Francie navíc počítaly s průběhem války, který bude podobný válce první (tzn. vleklá zákopová válka), a proto spíše prosazovaly defenzivní taktiku. Válečné akce na západě se omezovaly od 3. září 1939 do 10. května 1940 na průzkumné lety a hlídkování v prostoru Maginotovy linie, proto se označují jako podivná válka nebo válka v sedě (Sitzkrieg). Útok hitlerovských vojsk na Belgii, Nizozemsko, Lucembursko a Francii začal 10. května 1940. Německá armáda prošla přes slabě bráněné Ardeny. Francouzský generální štáb s tím nekalkuloval, tato oblast nebyla krytá Maginotovou linií a ani prvosledovými jednotkami. Německé tankové jednotky prošly Ardenami nepozorovaně a útočily v mohutných tankových klínech, při čemž pronikaly hluboko do francouzské obrany.¹⁰³ Francouzi nebyli schopni koncentrovat ve směru útoku odpovídající síly a byli nuceni neustále ustupovat, aby se vyhnuli obklíčení. Britský expediční sbor, který měl sílu přibližně 400 000 mužů (Francouzi disponovali zhruba čtyřmi miliony vojáků), byl evakuován z přístavu Dunkerque. Úspěch německého útoku spočíval v organizaci velkých samostatných tankových jednotek, zatímco Francouzi začleňovali malé tankové jednotky mezi pěchotu. Tímto způsobem tak byli Němci schopni koncentrovat velkou údernou sílu v místě hlavního útoku na rozdíl od Francouzů, jejichž tanky byly rozptýleny ve velkém prostoru. Posílením německého vojska byly i československé tanky LT vz. 35 a LT vz. 38, ukořistěné po obsazení Československa. Napadením Francie se 10. června 1940 do druhé světové války zapojila také Itálie. Francie 22. června 1940 kapitulovala.¹⁰⁴ Došlo k rozdělení země na dvě části, přičemž sever byl obsazen Němci a na jihu se vytvořila oblast spravovaná loutkovou francouzskou vládou v čele

¹⁰² Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 127.

¹⁰³ ČEJKA, Eduard: *Bitva o Francii*. Plzeň 1994, s. 58–78.

¹⁰⁴ Tamtéž, s. 402–429.

s maršálem Pétainem, jejíž sídlo bylo ve městě Vichy. Výsledek bojů ve Francii vedl také k chaotické evakuaci polských a českých letců a vojáků. Ti se většinou na vlastní pěst v malých skupinách přesunovali do francouzských přístavů na jihu země ve snaze se nalodit na evakuační lodě, které by je dopravili do Velké Británie. Jednotky dislokované v blízkosti pobřeží Středozemního moře často přelétaly na svých letounech do Afriky (např. český pilot František Peřina), nebo rovněž využily lodní dopravy.¹⁰⁵

3.2 Francouzská technika, se kterou se mohli stíhací piloti setkat

Morane-Saulnier MS-406

V sledované době se jednalo o nejrozšířenější francouzský stíhací letoun. Šlo o jednomístný jednomotorový dolnoplošník s kovovou konstrukcí křídel, potažených plymaxem¹⁰⁶ a rovněž kovovou kostrou ocasních ploch potažených duralem. Řadový motor poháněl kovovou třílistou vrtuli. Parametrově zaostával za německými Messerschmittův Bf 109E, ale vynikal svou ovladatelností a obratností. Měl dolet 790 kilometrů, dostup 9 500 metrů a maximální rychlost 485 km/h.¹⁰⁷

Marcel Bloch M.B.152

Jednomotorový dolnoplošník s poměrně silnou výzbrojí, na křídlech nesl dva kanóny HS 404 a dva kulomety MAC 1934. Kovová kostra křídla a pevných pohyblivých ocasních ploch byla potažena duralem, trup byl tvořen duralovou skořepinou, krycí plechy byly rovněž duralové. Hvězdicový motor poháněl třílistou kovovou vrtuli. Letoun vynikal v malých výškách, s přibývajícím výškou však zaostával, navíc nedisponoval dostatečným doletem (540 kilometrů). Měl dostup 11 000 metrů a maximální rychlost 520 km/h.¹⁰⁸

Dewoitine D-520

Nejlepší francouzská předválečná stíhačka disponující skvělou obratností a snadnou pilotáží. Jednalo se o dolnoplošník s řadovým motorem. Konstrukce křídla, pevných ocasních ploch a trupu byla kovová potažená duralem, kovová kostra křidélek a pohyblivých ocasních ploch plátnem. Měla dolet 1 240 kilometrů, dostup 11 000 metrů a maximální rychlost 526 km/h.¹⁰⁹

Curtiss Hawk 75

Jednalo se o exportní verzi amerického dolnoplošníku Curtiss P-36. Tento letoun byl svými kvalitami srovnatelný s Dewoitine D-520. Kostra křídla, pevných ocasních ploch a trupu kovová potažena duralem, kovová kostra křidélek a pohyblivých ocasních ploch plátnem. Třílistou kovovou stavitelnou vrtuli poháněl hvězdicový motor. Měl dolet 970 kilometrů, dostup 10 000 metrů a maximální rychlost 518 km/h.¹¹⁰

¹⁰⁵ Tamtéž, s. 549–559.

¹⁰⁶ Hliníkový plech nalepený na překližce.

¹⁰⁷ ŠOREL, Václav: *Letadla československých pilotů*. Praha 1979, s. 60.

¹⁰⁸ Tamtéž, s. 61.

¹⁰⁹ Tamtéž, s. 62.

¹¹⁰ Tamtéž, s. 63.

Caudron-Renault C 714 Cyclone

Byl to celodřevěný stíhací letoun s motorem o nízkém výkonu. Předností této stíhačky měla být nízká cena a vysoká obratnost, avšak tento letoun prakticky ve všech parametrech zaostával za stroji protivníka. Přesto na něm polští piloti dosáhli několika sestřelů. Operačně létal u Groupe de Chasse Polonaise (GC I/145) v Lyon-Bron. Tento letoun jsem viděla v krakovském leteckém muzeu, kde měl být restaurován pro Finské letecké muzeum. Dosahoval rychlosti pouhých 460 km/h.¹¹¹

Potez 630

Jednalo se o třímístný aerodynamicky čistě řešený celokovový samonosný dolnoplošník. Byl schopen plnit úlohy záchytného stíhače proti bombardérům, dále doprovodného stíhače a naváděcího (jednomístného) letounu pro stíhací obranu. Dosahoval maximální rychlosti 448 km/h, výstup činil 4 000 metrů za 7,08 minuty, dolet 1 300 kilometrů. Poprvé vzlétl 25. dubna 1936 s velkým úspěchem, na jehož základě bylo objednáno 80 strojů poháněných motory Hispano-Suiza 14AB 10/11, z nichž každý měl 670 koní. Jejich výzbroj se skládala ze dvou pevných dvacetimilimetrových kanonů a jednoho pohyblivého kulometu ráže 7,5 mm. Potez 630 pak vstoupil do služby jako dvoumístný noční stíhací letoun. Jeho motory však nevyhovovaly požadavkům, a proto byl nahrazen letounem Potez 631 a přesunut od nočních Groupes de Chasse k denním, kde jich sloužilo celkem 65. Později byly stahovány od jednotek a přestavovány na cvičné stroje se zdvojeným řízením pro výcvik.¹¹²

Potez 25

Tento průzkumný dvoumístný jednomotorový vzpěrový dvouplošník vznikl v polovině 20. let a byl jedním z nejrozšířenějších francouzských letounů před druhou světovou válkou. Pro Francii a do různých zemí Evropy bylo mezi lety 1925–1934 vyrobeno celkem 3 500 strojů, na konci 30. let však již byly výrazně zastaralé. Letoun měl kovovou kostru potaženou plátnem, krycí plechy z duralu. Podvozek byl pevný s ostruhou v zádi trupu. Nesl řadový motor Hispano-Suiza nebo Lorraine o výkonu 450 koní, který poháněl dvoulistou dřevěnou vrtuli. Dosahoval maximální rychlosti 220 km/h, dostup 7 400 metrů a doletu 680 kilometrů. Výzbroj byla tvořena jedním pevným kulometem střílejícím okruhem vrtule a pohyblivým dvojkulometem v místě pozorovatele, některé letouny však létaly bez výzbroje. (Většina těchto letounů měla ve francouzských službách hnědozelenou kamufláž, nesla výsostné znaky na obou křídlech a trikoloru na směrovce).¹¹³

3.3 Příjezd do Marseille, služba a rozdělení

Letci, kteří se z Polska dostali do Marseille, byli ubytováni v kasárnách a čekali na přesun do severní Afriky (jakožto příslušníci cizinecké legie se nesměli nacházet na území Francie).¹¹⁴

¹¹¹ GREEN, William – SWANBOROUGH, Gordon: *Encyklopedie stíhacích letounů*. Praha 2002, s. 111–112.

¹¹² Tamtéž, s. 482

¹¹³ ŠOREL, V.: *Letadla československých pilotů*, s. 57.

¹¹⁴ Francouzská cizinecká legie byla založena v roce 1831 jako samostatný oddíl zahraničních dobrovolníků.

Josef Balejka zde však potkal nějakého seržanta, který po zjištění, že čtveřice pilotů bojovala v Polsku, informoval polského konzula z Bejrútu, který se v Marseille rovněž nacházel. Ten prohlásil, že se nejedná o Čechy, nýbrž o Poláky. Všichni čtyři letci byli 20. října 1939 propuštěni z cizinecké legie, byly jim navráceny polské legitimace a pasy a okamžitě byli odesláni do Paříže, kam dorazili 21. října ve 14 hodin. Zaregistrovali se u polského letectva, obdrželi nové legitimace a byli odesláni na letiště v Le Bourget, kde se nacházelo sběrné středisko polského letectva. Ubytovali se v kasárnách. Dne 22. října se rovněž setkali s plukovníkem Bajanem (na jehož záchraně se při bombardování letiště v Dęblinu podílel i Josef František).¹¹⁵

Na výročí vzniku Československé republiky 28. října 1939 v Paříži vzpomínal Balejka jako na smutný den. Seděl v kavárně a psal dopis domů.¹¹⁶ Dva dny poté se letci se vydali na československý konzulát (podle Balejkovy vzpomínky se mu říkalo Bourdonka). Tam se setkali s urážlivým chováním českých důstojníků. Z tohoto důvodu se rozhodli zůstat v polském letectvu, což významně ovlivnilo jejich další osud. Balejkova vzpomínka na uvedenou událost byla časopisecky publikována:¹¹⁷

„Byli jsme v civilu, když jsme vešli do kanceláře, kde seděl major v československé uniformě. Pane majore, poddůstojníci František, Pavlovič, Košar [pozn. KJ: počestěná forma Kosarzova příjmení] a Balejka se hlásí. Přijeli jsme z Polska do Francie a žádáme o zařazení do některé československé letecké jednotky!“ Major vzhledl na Františka, který stál vypjatý jak struna. Voják, sice opět v civilu, ale voják. „Z Polska? Vždyť transporty z Polska už jsou dávno tady! Kde jste se to, sakra chlapi, flákali?“ Snad to nemyslel tak, jak to řekl. A snad už vůbec ne tak, jak to zaznělo. Ale otázka byla venku a nedala se vzít zpátky. Kde jsme se flákali! Franta zrudl. Byl hrdý, byl voják a měl svou čest. A vracel se z fronty. Nepamatuji se už přesně na každé slovo rozhovoru, který se vzápětí rozvinul, ale mám takový dojem, že když František polkl a mohl zase promluvit, že otázku obrátil: „To bychom se snad mohli zeptat pana majora, ne? My byli na frontě, jestli pan major dovolí...“ Teď pro změnu zrudl zase pan major. „Jak to se mnou mluvíte, vy...vy...“ – „Četař František, pane majore!“ – „Nekecejte! Máte moc řečí! Jestli okamžitě nepřestanete, tak vás dám zavřít!“ Ano, to je ono. Basa! Basa to spraví, basa ho naučí, tam tě, kamaráde, šoupnem a tam budeš bruchet, až budeš černej. Jak je to na světě jednoduché! Jenomže Frantovi se to tak jednoduché nezdálo. „Za co?“ zeptal se. „Za co nás dáte zavřít, pane majore?“ Major zalapal po dechu, neboť tohle už bylo příliš. Pak velitelsky ztuhl a udělal kamennou tvář. Bylo to vážné, bylo to zatraceně vážné, neboť co je vojákovi po tom, zač bude sedět? Za drzost vás dám zavřít, sakra chlapi – čekali jsme, že řekne. Abyste si nemysleli, že když jste byli na frontě, že můžete být drzí! Jenže pan major tohle neřekl. Řízně se podíval na Frantův bezvadný pozor a pronesl: „Za dezerci! Už jste tady měli dávno být. Za dezerci vás dám zavřít!“ Tohle se nemá říkat vojákům z fronty. Franta byl hrdý, měl svou čest a ta byla

¹¹⁵ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 130–131; TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka (Stopa mizí ve Francii)*. Letectví a kosmonautika č. 19/1968, Praha 1968, s. 16, Vzpomínka Balejky z roku 1967.

¹¹⁶ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

¹¹⁷ O uvedené události s Josefem Balejkou hovořil i můj otec, na událost i po letech vzpomínal stejně.

nedotknutelná. Vzkypěl. „A kdo bude sedět za zradu? Kdo bude sedět za to, že všechny naše stíhačky padly Němcům do rukou?“¹¹⁸

Do místnosti pak vešel plukovník, který se snažil Františka uklidnit. To se mu však nedařilo. Letec vyčetl československému velení to, že jim nebylo umožněno bojovat a obviňoval ho z jejich nynější situace. Plukovník jeho rozhořčení podle vzpomínky v duchu chápal, ale i přesto se Františka rozhodl za jeho troufalé chování nechat zatknout. Francouzská policie opravdu po chvíli dorazila. Avšak po tom, co piloti předložili své polské legitimace, policista zkonstatoval, že československý důstojník nemůže dát zatknout polského vojáka, a tudíž byli všichni z konzulátu propuštěni bez újmy. Nicméně piloti cítili chování československých důstojníků jako zradu.¹¹⁹

Rozsáhlou citaci jsem použila záměrně. Popsaná událost totiž byla klíčovým bodem pro pochopení dalšího vývoje služby čtveřice letců. Její emotivnost je zřejmá i ze vzpomínky sdělené a publikované s téměř třicetiletým odstupem od samotné události. Ukazuje na konkrétní příběh v rámci složitého formování československého odboje v letech 1939–1940 i když informace zde uvedené mohou být zkresleny časem a zřejmě je použita i určitá autorská licence.

Období, které následovalo po uvedené události, je poněkud nejasné. Informace o něm jsou zaznamenány útržkovitě v jednotlivých pramenech, vzpomínkách i v literatuře, ovšem tyto zdroje si často odporují. Vycházím tedy zejména z Balejkových vzpomínek, které jsou nejpodrobnější.

Josef Balejka dále uvedl, že Wilhelm Kosarz byl 3. listopadu zařazen k přesunu do Británie (tzn. nadále zůstával ve Francii). Dále byla čtveřice 7. listopadu odeslána do Lyonu na přeškolení na Bloch 152. Nazpět do Le Bourget u Paříže se vrátili 29. listopadu. V Le Bourget létali velice málo (opět na Blochu 152). Strávili tam celý prosinec, oslavili zde Nový rok a zůstali až do začátku února. Často je navštěvovali Češi, kteří ještě neměli možnost létat. Balejka v nahrávce zmínil, že situace na letišti byla velice klidná a byli zde pouze polští a francouzští piloti.¹²⁰

Odpoledne 3. února 1940 odjeli ještě všichni společně do Lyonu, přesněji na základnu Lyon-Bron, 400 kilometrů jihovýchodně od Paříže, kde se nacházelo hlavní výcvikové středisko polského letectva (Centrum Wyszkolenie Lotnictwa). Zde strávili měsíc.¹²¹

Kosarzův odjezd do Británie ostatní tři piloti nepřivítali s nadšením. V Lyonu byli rozděleni i oni. František byl převelen do Clermont Ferrand, Balejka do Cazaux. Místo převelení Pavloviče si Balejka nepoznačil, avšak historik Jiří Rajlich uvádí Montpellier.¹²²

Ohledně termínu Kosarzova odjezdu do Británie panuje určitá nejasnost. Josef Balejka uvedl, že Wilhelm Kosarz odjel 3. března, Jiří Rajlich uvedl jen mírně odlišný termín 4. března. Ovšem v úředních pramenech jsou zapsána dřívější data, konkrétně již 23. nebo 24. únor 1940 (dvě

¹¹⁸ Citováno z TIKOVSKÝ, V.: *Příběh pilota Františka (Stopa mizí ve Francii)*, s. 16-17.

¹¹⁹ Tamtéž, s. 17.

¹²⁰ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

¹²¹ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 138.

¹²² RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 139; vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

verze dokumentu uvádějí dvě různá data). Konkrétně se měl nacházet u jednotky G.T.S. (tj. Glider Training School) RAF v Eastchurch.¹²³

Kosarzovo přemístění ke G.T.S. mi bylo nejasné, proto jsem se obrátila na polského historika Barteka Belcarze. Ten mne upozornil na skutečnost, že jeho přítomnost v G.T.S. nemusela nutně znamenat, že zde působil jako instruktor. Občas přidělení do tohoto typu jednotky neznamenal, že se daný letec věnoval činnosti, ke které byla tato jednotka určena, ale jednalo se o přidělení pouze organizační.¹²⁴ Nicméně jsem toho názoru, že vzhledem k několikaleté praxi leteckého instruktora jak v motorovém, tak bezmotorovém létání nelze vyloučit, že přesun k této jednotce souvisel s Kosarzovou odbornou kvalifikací.

3.4 Služba pilotů po rozdělení

V Cazaux se Balejka nedočkal žádné bojové činnosti. Létal opět na Blochu 152, vyzkoušel si i let na bombardérech Bloch 200 a Potez XX. O Františkovi neměl Balejka žádné informace až do té doby, kdy ho informoval jistý Kestler (jednalo se o dalšího československého stíhače, který bojoval v polském letectvu)¹²⁵ o tom, že od 14. března o něm nebyly žádné zprávy a poté se údajně dostal do francouzské bojové jednotky. Dne 23. dubna 1940 obdržel Balejka průkaz pilota polského letectva. Dne 2. května dostal dopis od Kosarze z Británie.

Josef Balejka se setkal s plukovníkem Berounským, s kterým se bavil o polské kampani a který mu řekl, že má zůstat v polském letectvu, a že bude do československého letectva povolán.¹²⁶ Dodávám, že Balejka se zřejmě cítil být po rozdělení čtveřice pilotů mezi Poláky osamoceny a zvažoval vstup do čs. letectva.

Zatím nejsou k dispozici žádné údaje o jeho působení v květnu a počátku června, kdy ve Francii probíhaly boje. Další informace následují až v polovině června. Mezi 13. a 18. červnem, kdy se již hroutil francouzský odpor, dostal rozkaz k odletu na letiště v Bordeaux. V bordeauxském přístavu se setkal s Pavlovičem. Polskou lodí (Balejka uvedl název Chorzów) vypluli na cestu do Británie.¹²⁷ Podle vzpomínek se během plavby setkali s velkým konvojem lodí plujících z Afriky.¹²⁸ Registrace Balejky u letectva v Británii proběhla 24. června 1940.¹²⁹

Letiště Clermont-Ferrand, kam byl Josef František odeslán 4. března 1940, se nacházelo asi 150 kilometrů západně od Lyonu. František byl členem první ze tří skupin polských pilotů, kteří se zde školili. Františkova skupina byla z Lyon-Bronu odeslána 5. března 1940 a čítala 101 členů (59 osob létajícího a 52 pozemního personálu) v čele s podplukovníkem Janem Jankowskim. Zde se také vytvořila teorie o údajných Františkových sestřelech ve Francii.

¹²³ PI & SM, R.A.F. Form 1580. Airman's record sheet (Active Service) – Kosarz Wilhelm.

¹²⁴ Emailová korespondence s Bartekem Belcarzem ze 13. listopadu 2020.

¹²⁵ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 134.

¹²⁶ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

¹²⁷ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

¹²⁸ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

¹²⁹ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

Podle vzpomínek kapitána Mieczysława Galického, velitele technické jednotky, byl František zařazen pod jeho velení. Opakovaně se však navzdory výstrahám nedostavoval do zaměstnání spolu s ostatními mechaniky. Proto se kapitán Galicki obrátil na podplukovníka Jankowského a následně i na generála Beniota. Ti ovšem odmítli Františka, jakožto českého spojence, jakkoliv sankcionovat.

František vyprávěl svým polským spolubojovníkům – mechanikům, že chodí za francouzskými děvčaty,¹³⁰ ve skutečnosti však zalétával letouny na blízkém letišti Aulnat. Tuto skutečnost potvrzuje zápisník letů (Carnet Individuel des services aériennes), ve kterém je uvedeno, že od 11. března do 16. dubna 1940 nalétal 10 hodin a 35 minut u Escadre d'Instruction, konkrétně na Dewoitine D-500.¹³¹ Uvedené lety uskutečnil v době tzn. podivné války. Intenzivní bojové akce započaly až 10. května 1940 po napadení Francie Německem. Fronta byla od letiště Aulnat vzdálena téměř 500 kilometrů, což bylo mimo akční rádius letounů. Bojové akce před zahájením německého útoku 10. května byly velmi sporadické (včetně leteckých, které se omezovaly zejména na průzkum). František se v Clermont-Ferrand nacházel i v době pádu Francie 17. června 1940.¹³²

Podle vzpomínek Balejky, který se s Františkem po francouzské kampani setkal znovu v Británii, mu František ukázal svůj letový deník, kde měl zaznamenáno údajně devět sestřelů a dvě zničená letadla na zemi (zde je nutno uvést, že na rozdíl od britské a německé metody, kdy byl sestřel uznáván pouze jednomu pilotovi, nebo měl podíl na sestřelu, ve Francii si již od první světové války sestřel připisovali všichni piloti, kteří sestřelený letoun zasáhli).¹³³

Vzhledem k tomu, že např. německý bombardér Heinkel He 111H, který měl dolet přes dva tisíce kilometrů,¹³⁴ byl schopen útočit na francouzské cíle v hlubokém zázemí, tedy i na cíle v oblasti Clermont-Ferrand hned od počátku války, k bojovým střetnutím s polskými piloty v této oblasti mohlo dojít již v období května.

Dne 11. května 1940 obdržela polská letecká základna v Lyoně rozkaz k vytvoření šesti Kluczu kominowych (pojmenováno podle polského slova komin = česky komín). Jednalo se o letecké jednotky, které měly „chránit komíny“ továren, šlo tedy o leteckou ochranu důležitých průmyslových objektů. Jednotka se měla skládat ze tří letadel a čtyř až šesti pilotů. Dvě stejné jednotky měly být dislokovány i v Clermont-Ferrand, kde se nacházel i František.¹³⁵

V letecké továrně v Clermont-Ferrand se vyráběly stíhací letouny Morane-Saulnier MS. 406 C1, takže je zřejmé, že tato oblast byla pravděpodobným cílem útoků německého letectva.¹³⁶

¹³⁰ Výstřižek z časopisu *Skrzydłata Polska*, vlastní archiv Jiřího Jakaba.

¹³¹ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 139–143.

¹³² Tamtéž, s. 152.

¹³³ TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka (Záhadná desítka)*. *Letectví a kosmonautika* 23/1967, s. 17.

¹³⁴ PEJČOCH, Ivo: *Heinkel He 111*. Aero 28. Nevojsice 2017, s. 34.

¹³⁵ ŚLIZEWSKI, Grzegorz: *Stracone złudzenia. Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francja w 1940 roku*. Koszalin 2000, s. 115.

¹³⁶ Tamtéž, s. 126.

Poláci ve francouzské kampani sestřelili samostatně 52 letadel a dalších 21 ve spolupráci s Francouzi. Ve dnech 1. a 2. června byly uváděny sestřely v oblasti Lyonu, takže zřejmě v době od konce května do 17. června tam již probíhaly intenzivní boje.¹³⁷

Teoreticky se tedy Josef František, který se v Clermont-Ferrand nacházel do 17. června 1940,¹³⁸ mohl zúčastnit probíhajících bojů v sestavě některé improvizované polské jednotky, nebo čistě teoreticky i v sestavě francouzské stíhací jednotky ustupující před blížící se frontou směrem Clermont-Ferrand. Žádný písemný pramen však jeho bojovou činnost nepotvrzuje a výše uvedené Františkovy sestřely nelze doložit.

Z Clermont-Ferrand odjel František 17. června a území Francie opustil spolu s polskými piloty pravděpodobně 18. června 1940 z přístavu Bordeaux. Nejspíše plul na malé polské lodi Chorzów. S velkou pravděpodobností se tedy jednalo o totožnou loď s tou, na které se plavil Balejka i Pavlovič, tím pádem se tam s největší pravděpodobností trojice letců znovu setkala. Jak již víme, do Británie dorazili 21. června 1940 (konkrétně do jihoanglického přístavu Falmouth).¹³⁹

Matěj Pavlovič byl s největší pravděpodobností odvelen do Montpellier. Dále působil v Rennes, kam byl umístěn díky svým zkušenostem jako instruktor a zacvičoval zde další piloty.¹⁴⁰ Poláci vytvořili celou bojovou jednotku, která se měla v Rennes cvičit, a byli zařazeni do francouzské školní eskadry č. 81, která byla součástí leteckého pluku 118 (Bataillon D l'air 118).¹⁴¹

V časopiseckém článku polského badatele Bartłomieja Belcarza je Pavlovičovo působení zmíněno v souvislosti s osudy polského pilota podporučíka Jerzyho Iszkowskeho. Oba letci byli přiděleni v Rennes do skupiny, které velel major Jan Biały a kde se piloti cvičili na letounech LeO 20, Potez 540 a Caudron Goeland, následně se měli přeškolit na moderní těžký stíhací a průzkumný Potez 63.¹⁴²

Francouzi však nejevili o Poláky téměř žádný zájem, místo intenzivního výcviku se letecký personál víceméně potuloval po hangárech a nevyvíjel žádnou leteckou činnost. Po protestech polských velitelů došlo konečně k tomu, že se Francouzi rozhodli prověřit polské letce a jejich pilotní schopnosti. Na letišti v Rennes přistál Morane-Saulnier MS.230 pilotovaný francouzským leteckým instruktorem, který začal postupně prověřovat určené polské piloty. Podle Iszkowskeho se jednalo o zkušené piloty, kteří létali na bojových strojích již v Polsku. Francouzský instruktor po přezkoušení však ohodnotil jejich schopnosti jako nedostatečné, což se týkalo i pilota Pavloviče, přestože měl z Československa kompletní stíhací výcvik a Poláci jej zařadili do své jednotky jako pilotního instruktora (ve svých vzpomínkách Iszkowski

¹³⁷ Tamtéž, s. 172–176.

¹³⁸ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 152.

¹³⁹ Tamtéž, s. 152.

¹⁴⁰ GRETZYNGIER, Robert a kol.: *Ku czci poległych lotników 1939–1945*. Warszawa 2006, s. 110.

¹⁴¹ Jerzy Iszkowski – Pamiętniki. Kampania francuska 1940 roku – maszynopis, s. 179–180. Osobní archiv Bartłomieja Belcarze.

¹⁴² BELCARZ, Bartłomiej: *Francuska odyseja Goelanda nr 154, czyli minister rolnictwa idzie na wojnę*. Gapa. Lotniczy magazyn historyczny, 35/2020, s. 44–50.

zkomolil Pavlovičovo příjmení na Pawlowski. Že se jednalo o Pavloviče, potvrzuje Belcarzův článek).¹⁴³

V březnu a dubnu probíhalo školení omezeného počtu polských pilotů. V té době již na letišti byly moderní celokovové letouny Potez 63 a Potez 630, na které se jednotka měla v budoucnu přeškolit, ale Francouzi přeškolení neustále oddalovali. Poláci si povšimli, že na kraji letiště stojí odstavený archaický bombardér z 20. let LeO 20. Protože neměli na čem létat, pokusili se ho polští mechanici zprovoznit, což se jim také podařilo a začali tento zastaralý letoun používat pro výcvik. Mezitím k nim byl přidělen jeden bombardovací Potez 540 a Caudron Goeland.¹⁴⁴ Lze předpokládat, že na těchto letounech létal jako instruktor i Pavlovič.

Výcvik byl však brzy přerušen, protože 21. dubna polský pilot přistávající s Potezem 540 narazil do zaparkovaného Caudron Goelandu a oba stroje, které měli Poláci k dispozici, tak byly zničeny. Francouzi se po zničení strojů chovali k Polákům chladně a nedůvěřivě a výcvik se prakticky zastavil.¹⁴⁵

V důsledku německého útoku na Francii byl výcvik obnoven 18. května. Dále pak rovněž 18. května obdrželi Poláci jeden Potez 630, na kterém začal Iszkowski školit ostatní polské piloty. Do 26. května byl výcvik rozšířen i na typ Potez 63, tento typ však Iszkowski hodnotil jako komplikovaný při pilotáži a nebezpečný. Lze předpokládat, že Pavlovič na těchto letounech rovněž létal, z deníku Iszkowského to však doložit nelze.¹⁴⁶

Mezitím na letiště přiletělo okolo třiceti nových LeO 451, což byly moderní celokovové francouzské bombardéry. Poláci však stále měli přidělen pouze jeden Potez 63, jeden Potez 630 a jeden Caudron Goeland. Francouzi jim nedovolili se k bombardérům LeO 451 ani přiblížit. Dne 11. června Francouzi oznámili Polákům, že bude odveleno několik polských pilotů do frontové jednotky. Jednalo se konkrétně o GB II/35 sídlící na letišti Châteauroux, která létala na Breguetech 691/693, což byly letouny určené k pozemní podpoře a bombardování. Rozkaz k přesunu obdrželi hned na druhý den. Do této skupiny byl zařazen i instruktor čet. pil. Pawlowski české národnosti, tzn. Matěj Pavlovič. Šestičlenné skupině velel poručík Wierusz-Kowalski.¹⁴⁷

Přeložení piloti měli odcestovat z Rennes vlakem na leteckou základnu Base Aérienne Châteauroux La Martinerie. Tratě a nádraží však byly přeplněny vojenskými transporty a uprchlíky. Iszkowski zmínil, že krátce po odjezdu se kromě Pavloviče, který s ním zůstal, všichni ostatní piloti z jeho skupiny ztratili. Později se se jim na jednom z nádraží povedlo spojit s jedním ze ztracených pilotů, kterým byl velitel skupiny poručík Wierusz-Kowalski. Zde Iszkowski zmiňuje, že byl velmi otřesen tragédií uprchlíků, s kterými se na přeplněných nádražích setkal. Dne 15. června po příjezdu do Tours se znovu setkali s piloty ze své skupiny. Následně se od skupiny odpojil poručík Wierusz-Kowalski s tím, že skupina měla čekat na jeho

¹⁴³ Jerzy Iszkowski – Pamiętniki. Kampania francuska 1940 roku – maszynopis, s. 181–182. Osobní archiv Bartłomieja Belcarze; BELCARZ, B.: *Francuska odyseja Goelanda nr 154*, s. 44–50.

¹⁴⁴ Jerzy Iszkowski – Pamiętniki. Kampania francuska 1940 roku – maszynopis, Muzeum Lotnictwa Polskiego Kraków, s. 193–194. Osobní archiv Bartłomieja Belcarze.

¹⁴⁵ Tamtéž, s. 198–199.

¹⁴⁶ Tamtéž, s. 206.

¹⁴⁷ Tamtéž, s. 206–209; BELCARZ, B.: *Francuska odyseja Goelanda nr 154*, s. 44–50.

návrat. Vydal se na letiště s cílem zajistit transport pro příslušníky skupiny. Další běh událostí popisuje Iszkowski, který uvedl, že se poručík Wierusz-Kowalski vrátil i s automobilem, pomocí kterého se následně dopravili na letiště St. Jacques. Tam zajistil jednomotorový letoun Caudron C.635 Simoun. Skupina však přistála v Châteauroux v čase, kdy již GB II/35 přeletěla na další letiště, ale nebyla k dispozici informace, na které.¹⁴⁸

Situace se stávala dramatickou, protože Poláci se potřebovali dostat co nejdál od blížících se německých jednotek. Nakonec se skupině tří pilotů podařilo získat od Francouzů tři zastaralé Potezy XXV. Rozhodli se k přeletu do přístavu Bordeaux (kde měla být polská exilová vláda) protože akční rádius použitých letounů neumožňoval přeletět Středozevní moře a přistát na některých z francouzských základů v Africe, které Němci neobsadili na základě dohody s vichystickou vládou. První odstartoval úspěšně Pavlovič. Po něm měl odstartovat Kowalski a jako třetí Iszkowski. Kowalski však při startu havaroval a Iszkowski jej naložil na palubu svého letounu. Ve skupině s Pavlovičem po čtyřech hodinách přistáli na letišti v Bordeaux.¹⁴⁹

Na letišti se podle Iszkowského nacházelo přibližně tisíc vojenským a civilních letadel. Po přistání Iszkowského s Pavlovičem jim byly Francouzi odebrány oba Potezy XXV. Ztráty starých strojů nelitovali, protože všude kolem nich stály nové moderní letouny, nevěděli ovšem, jak se k nim dostat. Na letišti se nacházeli Poláci, Francouzi, Češi, Norové, Lucemburčané, Nizozemci, Britové a mladí francouzští důstojníci. Jediným, kdo podle Iszkowského vzpomínek jásal nad ukončením bojů s Němci, byli právě Francouzi. Iszkowski přemýšlel, jak se zmocnit letadla a uletět z obsazené Francie. Francouzi mu to však nehodlali umožnit a kolem rozestavěných letadel umístili senegalské vojáky jako hlídky. Bylo mu jasné, že tito vojáci nezaváhají a budou střílet. Iszkowskému se podařilo v noci dostat do letadla, které nebylo dostatečně střežené, avšak zjistil, že už v něm sedí belgický pilot čekající na svých deset kolegů. Dále se mu podařilo nalézt Caudron Goeland s nabitými bateriemi a plnými nádržemi. Vrátil se ke skupině polských pilotů a zeptal se jich, kdo s ním poletí s tím, že v letounu je místo pro 15 osob. Ze skupiny za ním vyběhl čet. Pavlovič, zastavil ho však por. Kowalski a křiknul, aby nedělali hlouposti. Došlo k hádce mezi Kowalským a Iszkowským. Iszkowski se Kowalskému jako veliteli skupiny podřídil.¹⁵⁰

Podle Iszkowského byl 17. července na letišti čilý provoz a odlétaly odtud dopravní a bombardovací letouny naplněné prchajícími. Rovněž je zajímavá jeho vzpomínka, že na letišti přistála britská letadla se speciálním úkolem evakuovat české letce, kterých se zde mělo podle Iszkowského nacházet asi 500. Iszkowski se na jedno z těchto letadel snažil dostat, ale byl z něj velmi slušně, ale nekompromisně vykázan. Upřímný Angličan mu vysvětlil, že v první řadě musí být evakuováni Češi jakožto občané protektorátu Čechy a Morava, kteří by byli vystaveni

¹⁴⁸ Jerzy Iszkowski – Pamiętniki. Kampania francuska 1940 roku – maszynopis, MLP Kraków, s. 211–213. Osobní archiv Bartłomieja Belcarze; BELCARZ, B.: *Francuska odyseja Goelanda nr 154*, s. 44–50.

¹⁴⁹ Jerzy Iszkowski – Pamiętniki. Kampania francuska 1940 roku – maszynopis, MLP Kraków, s. 213–214. Osobní archiv Bartłomieja Belcarze; BELCARZ, Bartłomiej: *Francuska odyseja Goelanda nr 154, czyli minister rolnictwa idzie na wojnę*. In: GRETZYNGIER, Robert (ed.): *GAPA - Lotniczy Magazyn Historyczny*, Varšava 2020, s. Numer 35/44–50.

¹⁵⁰ Jerzy Iszkowski – Pamiętniki. Kampania francuska 1940 roku – maszynopis, MLP Kraków, s. 216–218. Osobní archiv Bartłomieja Belcarze.

velice tvrdým represím od svých okupantů. Iszkowski si v duchu postěžoval, že se Češi dokázali o své záležitosti postarat lépe než Poláci.¹⁵¹

Iszkowski se nevzdával a hledal další stroj vhodný k útěku. Vedle baráku, kde byli soustředěni Poláci, stály čtyři letouny Caudron C.635 Simoun. Probírali se jimi francouzští vojáci a hlídali je Senegalci. Zeptal se jich, zda jsou jejich letadla připravena k letu, a mechanici mu sdělili, že budou připravena zhruba za dvě hodiny. Na jeho dotaz, jestli to nejde rychleji, mu jeden z nich odpověděl, že jeden z letounů bude hotov za chvíli. Iszkowski mechanikovi sdělil, že jde uvědomit generála a za chvíli se vrátí. Zároveň jej požádal, ať zatím zahřeje a nastartuje motory, a on rozkaz přijal. Na ubytovně informoval poddůstojníka o Simounech a nabídl mu, ať uvědomí další piloty a odletí společně z Bordeaux. Poté vyhledal četaře Pavloviče, se kterým se domluvil, že až usedne do stroje a vyzkouší motor, má vyjít z baráku a vytáhnout zarážky zpod kol. V momentě, kdy stroj bude natočen ve směru startu, má na poslední chvíli skočit do kabiny. Tento útek jim však na poslední chvíli překazil příjezd limuzíny, ze které vystoupil francouzský generál a štábní důstojníci. Francouzský mechanik pochopil, že Iszkowski se chtěl stroje zmocnit. Francouzský generál přistoupil k Iszkowskému, které seděl ve stroji a požádal ho, aby vystoupil. Iszkowski doufal, že se Pavlovič v situaci zorientuje, vytrhne zarážky zpod kol a že se jim tak podaří uletět. Pavlovič se však ani nehnul. Iszkowski se snažil generála přesvědčit, že s tímto letounem má splnit jemu zadaný úkol, ale generál ho ze stroje nekompromisně vykázal a sám v něm po chvíli odletěl. Iszkowského velmi rozladilo, že Pavlovič propásl takovou šanci, kdy společně mohli uprchnout z Francie. Dále se již cesty Iszkowského a Pavloviče navždy rozdělily, což potvrzuje i vzpomínka Balejky – s Pavlovičem se Balejka setkal na polské lodi Chorzów. Iszkowskému se na tuto loď nepodařilo dostat a nalodil se až na další menší polskou loď Robur III, která vyplouvala z přístavu až za Chorzówem, do které se mu podařilo skočit doslova na poslední chvíli, když se již loď odrážela od mola. Na této lodi stejně jako Pavlovič doplul do Británie.¹⁵² Tento příběh Iszkowského dokumentuje podobnost osudů Poláků a Čechů toužících bojovat proti nepříteli a uchvatiteli jejich vlastí.

Kosarzovo odvelení do Británie mohlo proběhnout, jak už bylo zmíněno, ve dvou různých datech – 23. února v pátek nebo 24. února v sobotu 1940, což mohla být doba, kdy vojenská kancelář, kde se měl zaevidovat, byla uzavřena.¹⁵³ Další možné datum jeho příjezdu do Británie uvedli Balejka a Rajlich, ti si však také odporují – první z nich uvádí 3. březen, druhý 4. březen 1940.¹⁵⁴ Balejka uvedl, že kontakt s Kosarzem byl spíše sporadický, zmínil se o jednom dopise z 2. května 1940.¹⁵⁵ Podle pramenů Kosarz setrval u jednotky G.T.S. minimálně evidenčně až do 30. května 1940, kdy byl převelen do Blackpoolu.¹⁵⁶

¹⁵¹ Tamtéž, s. 219–220.

¹⁵² Tamtéž, s. 221–223; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

¹⁵³ PI & SM, R.A.F. Form 1580, Airman's record sheet (Active Service) – Kosarz Wilhelm.

¹⁵⁴ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 139; Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

¹⁵⁵ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

¹⁵⁶ PI & SM, R.A.F. Form 1580, Airman's record sheet (Active Service) – Kosarz Wilhelm.

4. Bitva o Británii

4.1 Stručný popis bitvy o Británii

Po porážce Francie se zájem Německa obrátil na Británii. Hitler se před tažením do Sovětského svazu, který se ovšem v té době „přiživoval“ na německé agresi, když okupoval Besarábii a Bukovinu v Rumunsku a ovládl pobaltské státy, potřeboval vyhnout situaci, ve které by Německo bojovalo zároveň na dvou frontách. S vyloděním na ostrovech nejprve vůbec nepočítal, sázel na uzavření příměří po porážce Francie. Tak se ovšem nestalo. Britové v čele s Churchillovým kabinetem, který se snažil napravit politiku appeasementu, německou nabídku odmítli. Byla vydána směrnice č. 16, ve které Hitler proklamoval invazní operaci proti Británii, jejímž cílem bylo vyřazení Británie jako základny, z níž může být vedena válka proti Německu. Přímému vylodění bránilo britské letectvo, proto prvním krokem operace Seelöwe (jak zněl krycí název invaze do Británie) bylo zlomit právě jeho odpor. Situace Británie nebyla nikterak lehká, trpěla zejména nedostatkem pozemní techniky – její většina zůstala na plážích Dunkerque po evakuaci. Technická vybavenost letectva nebyla tak kritická, výrazný byl ale nedostatek pilotů a leteckého personálu. Stav tak doplňovali zahraniční letci, zejména evakuovaní z Francie.¹⁵⁷

Etapizace bitvy o Británii se v jednotlivých publikacích liší, uvádím pět fází dle údajů londýnského Royal Air Force Museum. Od 26. června do 16. července 1940 byly prováděny rušivé denní a noční nálety směřované hlavně na přístavy a města, kde se nacházely letecké továrny. Od 17. července do 12. srpna 1940 se stupňovaly denní útoky na britské cíle v Lamanšském průlivu, přístavy na jižních a východních pobřežích, pobřežní letiště. Sílily i noční útoky na západě, ve středu země a na východě, jejichž cílem byly zejména opět letecké továrny a další infrastruktura v britském zázemí. Od 13. srpna do 6. září 1940 byly prováděny rozsáhlé denní nálety na letiště na jihovýchodě s hlavním cílem zničit co nejvíce letadel na zemi a infrastrukturu letišť, přičemž dále pokračovaly i noční nálety. Od 7. září do 2. října 1940 byly prováděny velké denní i noční nálety na Londýn. Od 3. do 31. října 1940 se snižoval počet denních náletů pro německé neúnosné ztráty způsobené stíhači RAF a Luftwaffe přešla na noční útoky, které byly směřovány zejména na Londýn. Tato fáze byla zároveň začátkem období nazývaného Blitz (stálé bombardování Londýna a dalších měst), které trvalo až do května 1941.¹⁵⁸ Výsledek bitvy o Británii byl prvním neúspěchem Němců od počátku druhé světové války.

¹⁵⁷ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 154–160.

¹⁵⁸ Royal Air Force Museum. Online exhibitions. History of the Battle of Britain. Introduction to the Phases of the Battle of Britain. [online]. © 2021 [citováno 22. 11. 2020]. Dostupné z WWW: <https://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/history-of-the-battle-of-britain/introduction-to-the-phases-of-the-battle-of-britain.aspx>.

4.1.1 Účast československých a polských pilotů

Jak už bylo uvedeno, do bojů výrazně zasáhlo mnoho zahraničních pilotů, z nichž významnou část tvořili Čechoslováci a Poláci. Při evakuaci z Francie se podařilo na britské ostrovy dopravit 97 % všech letců, tzn. 932 československých letců a pozemního personálu, jejichž shromažďování probíhalo v karanténních táborech Warrington, Bridgnorth, Innsworth a Cholmondeley. Po zpravodajském prověření probíhalo jejich zařazování do RAF VR (Royal Air Force Volunteer Reserve – např. Čechoslováci a Poláci, jako cizí státní příslušníci, byli přijati do RAF jakožto dobrovolníci).¹⁵⁹ Po zařazení letců přesunutých ze Sovětského svazu (kde byli do té doby mnozí letci internováni) čítal personál československého letectva ve Velké Británii 1 287 mužů.¹⁶⁰

Účast československých letců v bitvě, jejich připravenost, vysoká bojová morálka a zkušenosti z bitvy o Francii znamenaly zároveň výrazné posílení autority československé exilové politické reprezentace. Již v červenci byla Brity oficiálně uznána prozatímní československá vláda v Londýně v čele s premiérem Janem Šrámkem. Edvard Beneš byl exilovým prezidentem, zároveň stál v čele Československého národního výboru, který měl za úkol prosadit právní a politickou kontinuitu ČSR. Svou vděčnost vyjádřil v projevu 6. srpna 1940.¹⁶¹

Významnou roli sehráli v bitvě polští piloti, kteří v Británii utvořili celkem 15 perutí.¹⁶² Je zajímavé srovnání počtu československých perutí, kterých bylo celkem čtyři a půl (310., 311., 312., 313. a jedna letka 68. noční stíhací peruti, celkově měla perut' dvě letky). Žádná jiná spojenecká země neměla v roce 1941 v Británii v boji více perutí než Poláci a Čechoslováci.¹⁶³

4.2 Výzbroj britského letectva a jeho protivníků

4.2.1 Britské letectvo¹⁶⁴

Hawker Hurricane Mk.I

První stíhací jednoplošník zařazený do výzbroje RAF. Kostru tvořila vyztužená trubková konstrukce z oceli a duralu s plátěným a plechovým potahem typická pro Hawker. Nejprve byl letoun vybaven motorem Rolls-Royce Merlin II s dvoulistou nestavitelnou vrtulí, který byl nahrazen stejně výkonným motorem Merlin III s třílistou automaticky stavitelnou vrtulí. Výzbroj sestávala z osmi kulometů Browning ráže 7,7 mm v křídlech. Plátěný potah na křídlech byl nahrazen kovovým nosným potahem. Tato verze se ustálila jako standart Mk.I. Celková výroba této verze dosáhla 3 774 kusů (přičemž 1 924 letounů vyrobil přímo Hawker a 1 850 letounů Gloster). Letoun dosahoval rychlosti 508 km/h ve výšce 5 410 metrů, vystoupal

¹⁵⁹ Neaktivní rezervy RAF.

¹⁶⁰ ŠMOLDAS, Z.: *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*, s. 178–183.

¹⁶¹ RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945*. 1. část (1940). Praha 1999, s. 23.

¹⁶² Týž: *Josef František*, s. 160.

¹⁶³ Týž: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945*. 2. část (1941). Cheb 2000, s. 9.

¹⁶⁴ Jsou zde popsány pouze stroje, na kterých bojově létali František, Balejka, Kosarz a Pavlovič.

do výšky 4 575 metrů za 6,3 minuty, jeho dostup byl 10 180 metrů a dolet 965 kilometrů při rychlosti 282 km/h.¹⁶⁵

Supermarine Spitfire Mk.I a Mk.II

Type 300 vyvinul v návaznosti na Type 224 Reginald Mitchell během roku 1934. Jednalo se o celokovový jednoplošník se samonosným křídlem, zatahovacím úzkorozchodným podvozkem a uzavřenou kabinou, poháněný motorem Rolls-Royce PV12 s etylenglykolovým chlazením (měl se vyrábět sériově pod označením Merlin). Dostal výzbroj o osmi kulometech s ráží 7,7 mm. Type 300 poprvé vzlétl v roce 1936 již pojmenovaný jako Spitfire. O tři měsíce později byla zahájena výroba s motory Merlin II a III (vidlicový dvanáctiválec o výkonu 1 000 koní) a první sériový letoun vzlétl v květnu 1938. Bylo vyrobeno 1 567 kusů. Třiceti letounům byla v roce 1940 upravena výzbroj – čtyři kulometry byly nahrazeny dvojicí dvacetimilimetrových kanonů. Letouny s kanony nesly označení Mk.IB a letouny vyzbrojené pouze kulometry Mk.IA. Letoun dosahoval maximální rychlosti 587 km/h, dostup činil 10 360 metrů a dolet 635 kilometrů.¹⁶⁶

V červnu roku 1940 byl nahrazen Spitfirem II s motorem Merlin XII o výkonu 1 175 koní, kromě toho obsahoval další drobná vylepšení. Vyrobito se 751 strojů Mk.IIA a 170 Mk.IIB. Dosahoval maximální rychlosti 587 km/h, vystoupal do 4 570 metrů za 6,85 minuty, jeho dostup činil 11 310 metrů a dolet 800 kilometrů.¹⁶⁷

Consolidated Liberator GR.Mk.VI

Vývoj amerického čtyřmotorového bombardéru započal v roce 1938. V dubnu 1939 bylo objednáno prvních sedm předsériových strojů. Tento dálkový těžký bombardér zaujal i zástupce britského letectva a téměř ihned po spuštění sériové výroby následovaly britské objednávky. Stroj byl svými výkony a koncepcí ideální pro úkoly Coastal Command, tedy k dálkovému průzkumu, ochraně konvojů a k útokům na německé ponorky a povrchová plavidla dopravující důležité suroviny pro německý válečný průmysl. V únoru 1944 obdržela první stroje Consolidated Liberator GR.Mk.VI československá 311. peruť. Tyto stroje vybaveny radary, neřízenými raketovými střelami a hlubinnými pumami prováděly protiponorkové hlídky a dálkový průzkum s československými osádkami. Stroj měl dolet 3 380 kilometrů, cestovní rychlost 346 km/h, maximální rychlost 467 km/h, nosnost bojového nákladu 5 820 kilogramů.¹⁶⁸

¹⁶⁵ GREEN, W. – SWANBOROUGH, G.: *Encyklopedie stíhacích letounů*, s. 284–285; ŠOREL, V.: *Letadla československých pilotů*, s. 71.

¹⁶⁶ GREEN, W. – SWANBOROUGH, G.: *Encyklopedie stíhacích letounů*, s. 557–558; ŠOREL, V.: *Letadla československých pilotů*, s. 72.

¹⁶⁷ GREEN, W. – SWANBOROUGH, G.: *Encyklopedie stíhacích letounů*, s. 558; ŠOREL, V.: *Letadla československých pilotů*, s. 77.

¹⁶⁸ ŠNAJDR, Miroslav: *Consolidated Liberator Mk.III, Mk.V a Mk.VI. Aero 4*. Nevojice 2015, s. 29–31.

4.2.2 Luftwaffe

Messerschmitt Bf 109E

Letoun byl vybaven motorem Daimler-Benz DB 600. Nejprve byly testovány karburátorové motory, do finální verze však byla instalována pohonná jednotka DB 601A s přímým vstřikováním a výkonem 1 175 koní. Měl kovovou kostru, pevné ocasní plochy a trup byly potaženy duralem, kovová kostra pohyblivých ocasních byla potažena plátnem. Letoun měl třílistou stavitelnou vrtuli a zatahovací podvozek. První dva sériově vyráběné modely Bf 109E-1 a E-2 se vzájemně lišily výzbrojí – E-1 nesl čtyři kulometry ráže 7,92 mm, E-2 dva kulometry ráže 7,92 mm a dva dvacetimilimetrové kanony MG FF. Sériová výroba započala roku 1938. Letoun prošel během vývoje mnoha verzemi a různými specializacemi, významný a v bitvě o Británii využívaný byl model Bf 109E-7 s motorem DB 601n a závěsnou přídatnou palivovou nádrží s objemem 300 litrů. Stroje E-7/Z využívaly pro zvýšení výkonu systém GM 1 se vstřikováním oxidu dusíku. Letoun dosahoval maximální rychlosti 560 km/h ve 4 440 metrů, počáteční stoupavosti 17,83 m/s, jeho dostup činil 10 500 metrů a dolet 660 kilometrů.¹⁶⁹

Messerschmitt Bf 110C

Dvoumotorový dvoumístný víceúčelový bojový letoun, který Luftwaffe označovala jako Zerstörer (ničitel). Jeho hlavní využití bylo plánováno jako doprovodného a dálkového stíhače, k bitevním útokům, k dálkovému průzkumu a později jako těžkého a nočního stíhače, který vzlétal proti bombardérům. Měl celokovovou konstrukci, samonosné dolnoplošné křídlo, dlouhou kabinu (vpředu seděl pilot a za ním zády radista/střelec) a charakteristické dvojité svislé ocasní plochy. Hlavní nohy podvozku s jednoduchými koly se zatahovaly do gondol motorů. Hlavní výzbroj se soustředila do trupu a skládala se ze čtyř dopředu střílejících kulometů MG 17 ráže 7,92 mm a dvou kanónů MG FF ráže 20 mm v přídi. Radista/střelec disponoval k obraně dozadu pohyblivým kulometem MG 15 ráže 7,92 mm. Pohonnou jednotku tvořily dva kapalinou chlazené vidlicové dvanáctiválce Daimler-Benz DB 601A v invertním uspořádání s přímým vstřikem, výkon dosahoval 1 100 koní, vrtule byly třílisté automatické. Maximální rychlost dosahovala 560 km/h, dostup činil 9760 metrů a dolet 910 kilometrů.

Po variantě C-1 následovaly další s označením C-2, 3 a 4 s radiovybavením a upravenými kanóny, varianta C-5 byla dálková fotoprůzkumná (kamery nahrazovaly kanóny v přídi), existovaly další modifikace B, využívané jako dálkové stíhací bombardéry se závěsníky pro pumy.

Na počátku bitvy měla Luftwaffe k dispozici asi 220 těchto strojů, které nasazovala zřídka, později se však začaly využívat masově, a tak výrazně rostly i jejich ztráty. Letouny Bf 110C musely proto být doprovázeny stíhači Bf 109E, ač samy měly plnit doprovodnou funkci. Ještě

¹⁶⁹ GREEN, W. – SWANBOROUGH, G.: *Encyklopedie stíhacích letounů*, s. 375–376; ŠOREL, V.: *Letadla československých pilotů*, s. 105.

během léta byla vyvinuta nová verze Bf 110D s velkou přídatnou nádrží pod trupem, což bylo jediné vylepšení.¹⁷⁰

Junkers Ju 87B

Střemhlavý bojový letoun (Sturzkampfflugzeug) sloužil k přesnému bombardování malých cílů. Jednalo se o jednomotorový celokovový dvoumístný dolnoplošník s charakteristickým křídlem lomeným do tvaru W a pevným kapotovaným podvozkem. Po zkušební sérii Ju 87B-0 se začala vyrábět sériové verze Ju 87B-1 s motorem Jumo 211D o výkonu 1 000 koní. Výzbroj tvořily dva kulomety MG 17 ráže 7,92 mm (po jednom v každé polovině křídla) pro přímou střelbu dopředu a pohyblivý kulomet MG 15 stejné ráže pro obranu dozadu střelcem/radistou. Letoun mohl nést pumu o hmotnosti až 500 kg na výklopné vidlici (ta zajišťovala, aby puma netrefila ve střemhlavém útoku vrtuli) a pod křídly navíc ještě čtyři pumy po 50 kg. Pod vnějšími částmi křídel byly umístěny výklopné mřížové aerodynamické brzdy, které sloužily ke snížení rychlosti ve střemhlavém letu. Ty spolu s proudem vzduchu roztáčenými sirénami na podvozkových nohách vydávaly typický kvílivý zvuk jako psychický útok na nepřátele. Přetížení ve střemhlavém letu často způsobovalo bezvědomí osádky, proto bylo nutné letoun doplnit o zařízení, které samo automaticky zahajovalo vyrovnávací manévr v předem nastavené výšce. Po verzi B-1 následovala vylepšená B-2 se zdokonalením v systémech a další polní modifikace. Letoun dosahoval maximální rychlosti 385 km/h, dostup činil 8 000 metrů a dolet 600 kilometrů.

Letouny Stuka byly úspěšné v bojích v Polsku, Francii, Belgii a Nizozemsku. V Británii však hned při prvním střetu zaznamenaly ztráty 40 kusů z celkových 280 letounů. V prostředí, kde Luftwaffe neměla absolutní převahu, se ukázala jako nevýhoda jejich neobratnost a malá rychlost, proto se jejich nasazení omezilo na cíle v jihovýchodní Anglii a při narušování lodního provozu v kanálu La Manche.¹⁷¹

Junkers 88A

Jednalo se o dvoumotorový víceúčelový bojový letoun. Jeho hlavní využití mělo zpočátku zahrnovat zejména denní a střemhlavé bombardování, později se uplatnil pro torpédové útoky, při průzkumu a nočním stíhání. Tento samonosný dvoumotorový jednoplošník s členitě zasklenou kabinou na přídí měl v prototypu kapalinou chlazený invertní vidlicový dvanáctiválec Junkers Jumo 221 s čelními chladiči, jejichž kapotování připomínalo motory hvězdicové. Další upravený prototyp se osvědčil, proto byla roku 1938 zahájena sériová výroba verze Ju 88A-1 s motory Jumo 211B-1. Následovaly další verze a vylepšení, těsně před bitvou o Británii se do výzbroje dostala verze se zesíleným křídlem Ju 88A-5, měla mohutnější podvozek a zvýšenou nosnost pum o 500 kg. Letoun byl poháněn motory Jumo 211B-1, G-1 nebo H-1 o výkonu 1 200 koní. Výzbroj zůstala shodná s pozdější verzí A-4 (tzn. hlavní výzbroj byla posílena na dva pohyblivé kulomety MG 81 ráže 7,92 mm v zadní části kabiny, na jeden MG 131 ráže 13 mm nebo dva MG 81 v zadní části výstupku pod trupem, jeden

¹⁷⁰ *Bitva o Británii. Speciál Letectví a kosmonautika*. Praha 1990, s. 73 (*Messerschmitt Bf 110C*).

¹⁷¹ *Tamtéž*, s. 74 (*Junkers Ju 87B*).

pohyblivý MG 131 pro střelbu dopředu a pevný MG 81). Letoun dosahoval maximální rychlosti 470 km/h, dostup činil 8 200 metrů a dolet 2 730 kilometrů.

Počáteční stav byl téměř 400 letounů, mezi největší akce patřily nálety 117 strojů na Portsmouth, na ostrov Wight, bombardování letišť RAF v Drifieldu, Middle-Wallopu a Worth Downu. Přes velké škody způsobené RAF, měly i samotné německé jednotky vybavené Junkersy Ju 88 velké ztráty a jejich využití se pomalu zužovalo, pro noční bombardování se používaly omezeně.¹⁷²

Heinkel He 111P a H

Obě verze se současně účastnily bitvy o Británii, lišily se jen v použití rozdílných motorů. Vývoj letounu započal již v polovině 30. let, maskovaný jako dopravní letoun pro Lufthansu. Zmíněné verze se začaly vyrábět v roce 1938 s výkonnějšími pohonnými jednotkami a dalšími konstrukčními změnami – změna konstrukce pilotní kabiny do formy tzv. Vollsichtkanzel s bohatým prosklením, do které se soustředila většina posádky – pilot, navigátor/bombometčík a střelec; dále šlo o zjednodušení konstrukce křídla s přímými náběžnými a odtokovými hranami. Varianta He 111P nesla dva kapalinou chlazené invertní vidlicové dvanáctiválce Daimler-Benz DB 601A-1 o výkonu 1 100 koní s třilistou vrtulí. Tyto motory byly však přednostně požadovány pro stíhací Bf 109E, proto u verze He 111H byly používány motory Jumo 211A-1, F-1 či D-1 s výkonem od 1 200 do 1 400 koní. Základní hlavňovou výzbroj tvořily u obou verzí kulometry MG 15 a MG 17 ráže 7,92 mm, jeden pevný a druhý pohyblivý pro střelbu dopředu, dále po jednom v bočních okénkách trupu, jeden pohyblivý ve střelišti na hřbetě trupu pro střelbu dozadu nahoru a jeden v zadní části vany pod trupem pro střelbu dozadu dolů. Do pumovnice se vešlo až 1 000 kg pum a závěsníky pod střední částí křídla mohly nést 1 000 kg pum. Letoun dosahoval maximální rychlosti 400 km/h, dostup činil 8 000 metrů a dolet 1 970 kilometrů.

Svazy letounů vzlétaly z Norska a Francie, utrpěly však i přes ochranu stíhačů velké ztráty. Od podzimu roku 1940 byly využívány k nočnímu bombardování pomocí speciálních rádiových naváděcích zařízení.¹⁷³

Dornier Do 17

Tento letoun nazývaný Fliegender Bleistift (létající tužka) se zúčastnil bitvy o Británii zejména ve verzi Do 17Z vycházející z pokusných Do 17S a U s novým uspořádáním kabiny Vollsichtkanzel (jako u Heinkelu He 111). Jednotlivé modifikace zahrnovaly bombardovací Do 17Z-2 a průzkumné a cvičné Z-3, Z-4 a Z-5, noční stíhací Z-6 a Z-10 (ta se však bitvy o Británii neúčastnila). Nejužívanější modifikací se stala Do 17Z-2 specializovaná v rámci jednotky KG-2 na „čištění“ průlivu La Manche, tzn. útoky na britské lodě a přístavní zařízení a také průzkum. Další jednotky vybavené Do 17Z-2 podnikaly zejména denními nálety na města. Letoun dosahoval rychlosti 410 km/h, dostup činil 7 000 metrů a dolet 330 kilometrů.

Na počátku bitvy o Británii byly Dornieri Do 17Z-2 považovány za nejlepší německé bombardéry díky své robustnosti a schopnosti zvládnout i těžší poškození, jejich letové

¹⁷² Tamtéž, s. 77 (*Junkers Ju 88 A*).

¹⁷³ Tamtéž, s. 76 (*Heinkel He 111P a H*).

vlastnosti umožňovaly únik z boje vysokou rychlostí v mírném střemhlavém letu. Později se však projevilo jejich nedostatečné pancérování, slabá výzbroj a nedostatečná rezerva motorického výkonu. Ztrátám nezabránilo ani dodatečné vyzbrojování, znatelné vylepšení přinesla až nová verze Do 215B s kapalinou chlazenými motory Daimler-Benz DB 601Aa, který dosahoval rychlosti až 465 km/h.¹⁷⁴

4.2.3. Porovnání výzbroje Británie a Německa

Zatímco hlavní úkol německých stíhacích letounů byla ochrana lehce zranitelných bombardérů, britské stíhačky měly za úkol odrážet jejich útoky. V době bitvy o Británii měli britští stíhači značnou nevýhodu – britské motory využívaly karburátory, což způsobovalo výpadek motoru v důsledku působení odstředivých sil při prudkých manévrech či letu na zádech, letouny tak ztrácely rychlost. Německé stíhací letouny tyto problémy díky přímému vstříku neměly. Naopak výhoda Britů spočívala v boji nad vlastním územím – britský stíhač sestřelený nad ostrovy se mohl, pokud nebyl zraněný, dopravit zpátky na letiště a ještě ten stejný den startovat znovu; Němci touto výhodou logicky nedisponovali, navíc měli pro boj výrazně méně času (průměrně asi 20 minut) kvůli nedostatku paliva, které museli šetřit na návrat. Vyčerpání stíhači s nedostatkem paliva a poškozenými letouny se tak často stávali snadnou kořistí RAF (značnou část svých sestřelů takto zaznamenal i Josef František).¹⁷⁵

4.3 Osudy čtveřice pilotů v Británii a jejich jednotky

4.3.1 Josef František

Jak již bylo výše uvedeno, Františkova služba ve Francii je spojena s mnoha nejasnostmi. Zato jeho působení v Británii je zmapováno podstatně lépe, jak o tom svědčí kniha historika Jiřího Rajlichy.

František byl jakožto příslušník polského letectva odeslán do Polish Depot v Blackpoolu, odkud byli polští letci dále odesíláni k výcviku nebo rovnou k formované jednotce. František dostal matriční číslo RAF 793451 a následně byl 1. srpna 1940 přidělen k 303. stíhací polské peruti dislokované na letišti Northolt u Londýna.¹⁷⁶

Prvního sestřelu dosáhl 2. září 1940 na Hurricanu s číslem P3975/RF-U, kdy zasáhl Messerschmitt Bf 109. Následovalo dalších šestnáct jistých a jeden pravděpodobný sestřel, a to osmi Messerschmittů Bf 109, dvou Messerschmittů Bf 110, jednoho Heinkelu He 111, pěti Dornierů Do 17, jednoho Junkersu Ju 88 a pravděpodobně jednoho Messerschmittu Bf 109.¹⁷⁷

¹⁷⁴ Tamtéž, s. 75.

¹⁷⁵ Tamtéž, s. 65–79.

¹⁷⁶ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 160, 161; PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.V 44/II/5 22. Záznam operačních letů od 2. 9. do 8. 10. 1940 – Frantisek Józef.

¹⁷⁷ RAJLICH, Jiří: *Josef František, Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb 2010, s. 171–172, vyd. Svět křídel; PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.V 44/II/5 22. Záznam operačních letů od 2. 9. do 8. 10. 1940 – Frantisek Józef; Tamtéž, Archives Ref No. Lot.A.V II/5. Wykaz zestrzlonych samolotów npl. – Sierżant pil. FRANTISEK Józef.

Celkem absolvoval 33 operačních letů na Hawker Hurricanech Mk.I s výrobními čísly a kódy: R4175 RF-R, P3975 RF-U, R4175 RF-R, V7289 RF-S, V6673 RF-U, V7235 RF-M, P3089 RF-P, V7465 RF-V a L2099 RF-O.¹⁷⁸

Františka provázely po celou dobu působení u „třístatojky“ kázeňské problémy, zejména kvůli jeho způsobu boje. Často se odděloval od svého roje s cílem sestřelit vracející se německé letouny. Ty byly většinou poškozené, měly nedostatek paliva, případně zraněné posádky. Jeho metodu považují za poměrně efektivní, uvážím-li, že tímto způsobem dosáhl zneškodnění mnoha pilotů Luftwaffe, kteří by jinak mohli v následujících dnech opět startovat proti ostrovům a působit další škody. Svým způsobem boje však často ohrozil své spolubojovníky, různé sankce a pohružky velitelství mu však nezabránilo v činnosti pokračovat. Proto byl symbolicky jmenován „hostem perutě“.¹⁷⁹

Svého posledního vítězství dosáhl František 30. září 1940, a to jednoho jistého sestřelu Bf 109 a jednoho pravděpodobného sestřelu letounu stejného typu.¹⁸⁰

Ke konci svého života byl již zcela psychicky vyčerpaný. Není se čemu divit, již více než rok života trávil v neustálém stresu a nejistotě, na útěku. Josef Balejka na to vzpomínal: „Dnes vím, že to byly nervy. Byl přelétaný, létal příliš mnoho. Vždycky se hlásil, a když měl náhodou volno, býval nevrlý a nesvůj. Ovládala ho myšlenka odplaty, byl jí doslova posedlý. Jen létat, jen bojovat! Zažil jsem s ním jeden denní nálet. [...] Němci přilétli nenadále, jen tak tak, že jsme stačili doběhnout do krytu, a už se začaly sypat bomby. Viděl jsem, jak zbledl. Snad ho napadlo, že zítra bude letiště rozbité a on nebude moci nahoru, snad to bylo tím, že nálety špatně snášel. Nevím. Pamatuji se, že uprostřed bombardování náhle vyběhl z krytu a začal křičet jako pomínutý: ‚Vy smradi mizerný, tohle mi zaplatíte!‘ [...] Na noc jsme chodívali spát do krytu, František jinak nemohl usnout. I v krytu se vždycky převaloval, než usnul – on, který ještě před rokem dokázal spát v kanonádě.“¹⁸¹ Vhodné je ještě dodat, že František sám své vyčerpání cítil; pověřil Balejku, aby navštívil jeho rodiče v případě, že padne.

Kolem smrti tohoto leteckého esa panují jisté nejasnosti. S přesností víme, že havaroval 8. října 1940, den po svých narozeninách. Sestřel je možné vyloučit, toho dne se 303. perut' s nepřítelem vůbec nesesetkala. Teorie o příčinách jeho havárie jsou různé. Například, že nezvládl manévry při akrobacii nad domem své dívky, nebo se mu porouchal motor, nebo že mu selhal přívod kyslíku, což je vysvětlení, které podal polský historik Robert Gretzyngier. Osobně se stavím za teorii nejčastější a dle mého názoru nejvíce pravděpodobnou – Františkova havárie byla s velkou pravděpodobností způsobena poruchou jeho letounu v kombinaci s jeho fyzickým a psychickým vyčerpáním. Byl hledán po tom, co se náhle odpojil od své jednotky při návratu na letiště a neodpovídal na volání radia. Letoun Hurricane Mk.I R4175/RF-R havaroval kolem desáté hodiny ranní v hrabství Surrey u golfového hřiště Banstead Downs Golf Club poblíž Cuddington Way v lokalitě Ewell mezi městy Epsom a Sutton. Pilot byl vymrštěn z kabiny do živého plotu, neutrpěl žádná povrchová zranění, ale zlomil si vaz, na následky čehož zemřel. Je

¹⁷⁸ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 329.

¹⁷⁹ Tamtéž, s. 277–279.

¹⁸⁰ PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.V II/5. Wykaz zestrzlonych samolotów npl. – Sierżant pil. FRANTISEK Józef.

¹⁸¹ Citováno dle TIKOVSKÝ, V.: *Příběh pilota Františka*, s. 14.

jisté, že pilot nemohl létat nepřipoutaný, jelikož by takto nemohl ovládat letoun při prudkých manévrech. Proto se domnívám, že se František sám odpoutal, aby mohl po nouzovém přistání vyskočit z letounu pro případ požáru.¹⁸²

Tak skončila bohatá bojová služba druhého největšího československého stíhacího esa v Británii. Je pohřben na hřbitově polského letectva v Northwoodu, jeho hrob nese číslo H246. Na počet sestřelů jde o nejúspěšnějšího zahraničního pilota v bitvě o Británii.¹⁸³

Jak již bylo uvedeno, Josef František sloužil u 303. polské stíhací peruti (303. Dywizjon Myśliwski Warszawski im. Tadeusza Kościuszki). Tato peruč navazovala na tradici 111. stíhací eskadry Kościuszki. Personál 303. peruč se skládal právě z této 111. eskadry a dále z příslušníků 112. eskadry. Příslušníci těchto eskader získali bohaté bojové zkušenosti a sestřely v polské obranné válce v září 1939, což prokázali svými vítězstvími v době bitvy o Británii. Bojové pohotovosti dosáhla 303. peruč 31. srpna 1940. Již 2. srpna 1940 byla vyzbrojena britskými stíhačkami Hawker Hurricane Mk.I (na těchto stíhačkách operovala až do 21. ledna 1941, kdy byla přezbrojena na Supermarine Spitfire Mk.I). Peruč byla umístěna od 2. srpna do 11. října 1940 na letišti Northolt. Toto letiště se nacházelo na západním předměstí Londýna.¹⁸⁴

Veliteli peruč letky A a B byli stanoveni britští důstojníci z důvodu usnadnění velení jednotkám. Současně postupně byly tyto pozice zdvojovány polskými důstojníky, kteří později přebírali velení. Peruč disponovala celkem 17 polskými piloty a jedním československým pilotem – Josefem Františkem. Každá letka měla po devíti pilotech. Hned od počátku začaly tréninkové lety na cvičných letounech a od 6. srpna i na Hurricanech. Postupně během války přicházeli další polští i českoslovenští piloti.¹⁸⁵

Prvního vítězství 303. peruč dosáhli Poláci již 30. srpna na cvičném letu, kdy se potkali s německým Dornierem a polský pilot Paszkiewicz jej sestřelil. Tato událost urychlila označení 303. peruč jako bojeschopné. Byla zařazena do protivzdušné obrany Londýna v sestavě 11. stíhací skupiny. Piloti bojovali prakticky každý den, čelili bombardovacím náletům Luftwaffe, které probíhaly pod ochranou velkého množství Messerschmittů Bf 109.¹⁸⁶

Krátce po Františkově smrti byla 11. října peruč přesunuta na odpočinek do střední Anglie na letiště Leconfield, které převzala po další polské peruti, a to 302. V tomto období se k peruti připojili další piloti, kteří byli na tomto letišti docvičováni, což zmiňují zejména z toho důvodu, že jedním z těchto nově příchozích pilotů 303. peruč byl i Matěj Pavlovič.

Za období od 30. srpna do 11. října 1940 polští piloti 303. peruč spolu se seržantem Františkem sestřelili 110 nepřátelských letounů, dalších devět pravděpodobně a šest poškodili. Františkových 17 vítězství představovalo téměř 16 % z celkového počtu, což ho vyneslo na první místo v tabulce sestřelů za toto období. Druhé místo zaujal poručík Witold Urbanowicz

¹⁸² Tamtéž, s. 14–15; RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 295–323; Polish Institute and Sikorski Museum, London, Archives Ref No. Lot.A.V II/5. Wykaz zestrzlonych samolotow npl. – Sierżant pil. FRANTISEK Józef.

¹⁸³ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 323.

¹⁸⁴ KRÓL, Waclaw: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*. Warszawa 1990, s. 56–65.

¹⁸⁵ Tamtéž.

¹⁸⁶ Tamtéž.

se 13 sestřely a třetí Zdislaw Henneberg s osmi sestřely. Celkem se v době bitvy o Británii vystřídal v sestavě 303. peruti 34 polských pilotů a československý pilot Josef František.¹⁸⁷

Celkem do ukončení bitvy o Británii (tedy do listopadu 1940) sestřelila 303. polská stíhací peruť 126 německých letadel a stala se nejméně úspěšnější stíhací peruti bitvy o Británii. Za ní následovaly 602. peruť se 102 sestřely a 603. peruť s 98 sestřely. Například 310. československá stíhací peruť, která vstoupila do bojů, později sestřelila 40 a ½ německých letounů a umístila se tak na celkovém 32. místě. Celkem se bitvy o Británii zúčastnilo 67 perutí.¹⁸⁸

303. peruť dále bojovala až do konce války a její existence trvala v rámci RAF až do 11. prosince 1946, kdy byla rozpuštěna. 303. peruť byla v době působení dalšího pilota ze čtveřice, Matěje Pavloviče, vyzbrojena letouny Supermarine Spitfire Mk.II. Ve výzbroji této peruti byly dále Spitfiry verze Mk.V, Mk.IX a válku ukončila s letouny P-51 Mustang.¹⁸⁹

4.3.2 Matěj Pavlovič

Zjištěné informace o životě a službě tohoto pilota v Británii jsou bohužel velmi stručné, ačkoliv jeho služba za války musela být velmi bohatá. Dle jeho záznamu letů mu bylo přiděleno matriční číslo 782594. Sám si přál zůstat mezi polskými piloty. K 303. peruti přišel v období mezi 11. a 31. říjnem 1940, kdy se peruť nacházela na letišti Leconfield. Peruť byla poté znovu přesunuta do Northoltu a tam působil až do své smrti, s výjimkou listopadu 1940, kdy byl odeslán na doškolení do 56. OTU (Operational training unit – operačně výcviková jednotka).¹⁹⁰

Co se týče osobního života Pavloviče v Británii, máme jen velmi málo informací. Josef Balejka však zmínil, že zde měl přítelkyni českého původu – dívka pocházela z Moravy a jmenovala se Ludmila Zaderová. Pavlovič pak byl přítomen při setkání Balejky s jeho první ženou Irene Bateson.¹⁹¹

Zpátky k peruti se vrátil v prosinci téhož roku. Byl sestřelen 20. dubna 1941 při provádění tzv. sweepu (populární název ofenzivní akce stíhačů RAF nad nepřátelským územím, znamená doslova „zametání“).¹⁹² Stalo se tak v souboji nad Le Touquet (město na severu Francie) ve výšce 27 000 stop. Šest Spitfirů svedlo boj s osmi Messerschmitty Bf 109 a jedním Junkersem Ju 88. Konečné ztráty Němců činily jeden sestřelený Bf 109, jeden pravděpodobný sestřel Bf 109 a poškozený Ju 88. Sestřel Pavloviče si nárokuje Hptm. Hermann-Friedrich Joppien, velké německé eso. Pavlovičův Supermarine Spitfire Mk.II měl výrobní číslo a kód P-7859/RF-

¹⁸⁷ Tamtéž.

¹⁸⁸ RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu*, s. 600–602.

¹⁸⁹ KRÓL, W.: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, s. 57.

¹⁹⁰ RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu*, s. 693.

¹⁹¹ KRATOCHVÍL, M. – KRATOCVHÍL, J.: *Josef Balejka*, s. 60.

¹⁹² RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu*, s. 695.

V.¹⁹³ Pavlovič je pohřben na hřbitově Boulogner-sur-Mer ve Francii, jeho hrob nese číslo 261-7-39. Posmrtně byl povýšen na důstojníka – podporučíka polského letectva.¹⁹⁴

Jedná se o prvního Čechoslováka vyznamenaného Polským válečným křížem. Jeho jméno je uvedeno na památníku RAF v Northoltu.¹⁹⁵

4.3.3 Wilhelm Kosarz

Již několikrát jsem zmiňovala, že osobní dokumenty svědčí o odvelení a příjezdu Kosarze do Anglie značně nejasně. Odjezd mohl proběhnout ve dnech 3. nebo 4. března 1940, podle Airman's record sheet byl však k jednotce G.T.S. přidělen již 23. nebo 24. února 1940. Dále byl přesunut 30. května 1940 k 3. Polish Wing dislokovaném v Blackpoolu a odtud 17. července 1940 k 15. E.F.T.S (Elementary Flying Training School – Elementární letecká pilotní škola) v Carlisle. Následně se nacházel u 51. Group Pool, což měla být skupina zodpovědná za různé E.F.T.S. (Elementární letecké pilotní školy),¹⁹⁶ ze které se dostal 31. července 1940 opět do Blackpoolu ke 3. Polish Wingu. Jako ostatní polští piloti byl umístěn v RAF Polish Depot, který byl dislokován rovněž v Blackpoolu, a odsud byl konečně přidělen k 302. polské stíhací peruti. Stalo se tak 28. nebo 20. srpna 1940, prameny se v tomto datu opět neshodují. Podobně jako Pavlovič byl odeslán v září na doškolení do 5. OTU.¹⁹⁷

Předpokládám, že vzhledem k době strávené u G.T.S. (asi 3 měsíce) a přihlédnutím k tomu, že již v Polsku působil jako učitel létání, zde nebyl školen, nýbrž sám nejspíše působil jako letecký instruktor, stejně také u E.F.T.S.

Kosarzovi bylo přiděleno matriční číslo 780828.¹⁹⁸

Jediná informace týkající se vzdušných vítězství Kosarze se nachází v knize Waclawa Króla, který uvádí, že 5. listopadu 1940 sestřelil Kosarz jeden Messerschmitt Bf 109.¹⁹⁹

Kosarz padl 8. listopadu 1940. Podle Intelligence Patrol Report zaútočily na Kosarzovu jednotku shora Messerschmittu Bf 109 od II./JG 26 Schlageter. Stalo se tak v prostoru mezi Croydonem a Sevenoaks. Celý zadní tříčlenný roj 302. perutě byl zasažen. Kosarzův stroj Hawker Hurricane Mk.I s číslem a kódem P3538/WX-J začal hořet. Pilotovi se sice podařilo opustit kabinu, ale zachránit se mu nepodařilo, jeho padák začal hořet. Jeho tělo dopadlo

¹⁹³ CUMFT, Olgierd – KUJAWA, Hubert Kazimierz: *Księga lotników polskich. Poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*. Warszawa 1989, s. 429.

¹⁹⁴ KRÓL, W.: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, s. 64; LOUCKÝ, František: *Mnozí nedoletěli*. Praha 1989, s. 171; PI & SM, Archives Ref No. Lot.A.V 44/II/16B. Záznam letů od 22. 10. 1940 do 20. 4. 1941 (LOTY i GODZINY); Tamtéž, Archives Ref No. Lot.A.V 49/29. Záznam od 9. 1. 1941 do 20. 4. 1941; GRETZYNGIER, R. a kol.: *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, s. 110; RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 298–299.

¹⁹⁵ LOUCKÝ, F.: *Mnozí nedoletěli*, s. 171.

¹⁹⁶ Royal Air Force Commands Archive. 51 GP (Group Pool). [online]. © 2013 [citováno 30. 11. 2020]. Dostupné z WWW: <http://www.rafcommands.com/archive/14245.php>.

¹⁹⁷ PI & SM, R.A.F. Form 1580. Airman's record sheet (Active Service) – Kosarz Wilhelm; RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu*, s. 692; PI & SM, Osobní karta letce – Kosarz Wilhelm; GRETZYNGIER, R. a kol.: *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, s. 110.

¹⁹⁸ PI & SM, Osobní karta letce – Kosarz Wilhelm.

¹⁹⁹ KRÓL, W.: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, s. 55.

u sussexského Mayfieldu. Kosarz je pochován na hřbitově polského letectva v Northwoodu, jeho hrob nese označení H-274.²⁰⁰

302. polská stíhací perut' (302. Dywizjon Myśliwski Poznański) navazovala na tradice 3. leteckého pluku z období polské obranné války v září 1939 a na polskou stíhací perut' 1/145, která se zúčastnila bojů v bitvě o Francii v roce 1940. Byla založena 10. července 1940 na letišti v Leconfield v hrabství York ve středu Anglie. Jako bojeschopná byla pak označena 15. srpna 1940. Měla stejně jako 303. perut' zdvojené velitelské funkce obsazené Poláky a Brity. Do bojů zasáhla až 14. září 1940, kdy byla přesunuta na letiště Duxford, ale již 25. září byla zpátky na letišti Leconfield. K jejímu rozpuštění došlo 3. ledna 1947.

Celkem perut' sestřelila 36 a ½ letounu. V sestavě 302. peruti se celkem bitvy o Británii zúčastnilo 29 pilotů, jedním z nich byl seržant Wilhelm Kosarz.

Perut' byla rovněž vyzbrojena letouny Hawker Hurricane Mk.I.²⁰¹

4.3.4 Josef Balejka

Ve kmenovém listě založeném ve Velké Británii je uvedeno, že Josef Balejka dorazil do Británie 24. června 1940. Pilot osobně však uvedl již 21. červen. Může se jednat o chybu v dokumentaci, či v Balejkově tvrzení, rozdíl v datech však s největší pravděpodobností zapříčinila skutečnost, že piloti se na příslušných místech registrovali často až na druhý den, nebo, jako právě v tomto případě, s několikadenním odstupem. Datum 21. června 1940 totiž připadá na pátek, pokud tedy pilot dorazil během tohoto dne, je možné, že se již nestihl zapsat u příslušného vojenského orgánu. Zaregistrování proto proběhlo až v pondělí – tedy 24. června. Stejného dne byl zároveň zařazen do řad polského letectva v Británii. Balejka dle svých slov projevil snahu přestoupit do československého letectva, ale velitelství ho vybízelo, aby dále zůstal u Poláků na znamení spolupráce. Bylo mu přiřazeno polské matriční číslo 782632.²⁰²

Po příjezdu absolvoval lékařskou prohlídku (asi ve Westerby)²⁰³ a 28. června byl přemístěn k RAF Polish Depot, který byl dislokován v Blackpoolu.²⁰⁴ Tam se nacházel dle své výpovědi současně s Pavlovičem, ale podle využitých pramenů není možné dohledat, jak dlouhou dobu. Dne 7. září se s Pavlovičem dozvěděli o úspěších Františka, 10. října pak o jeho smrti.²⁰⁵

²⁰⁰ RAJLICH, J.: *Josef František*, s. 300–301; GRETZYNGIER, R. a kol.: *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, s. 110.

²⁰¹ KRÓL, W.: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, s. 41–55.

²⁰² Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA; Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Zeszyt Ewidencyjny založený ve Velké Británii na jméno Josef Balejka.

²⁰³ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

²⁰⁴ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA; Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

²⁰⁵ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

Ve dnech 19. a 20. září se při příjezdu do Blackpoolu se Balejka setkal s Kosarzem. Následně, 11. listopadu ráno, se dozvěděl o Kosarzově smrti.²⁰⁶

Podal žádost o přeložení k 58. OTU v Grangemouth, jakožto instruktor nových stíhacích pilotů, a to 19. listopadu 1940.²⁰⁷

Dne 20. února 1941 byl Inspektorátem polského letectva vydán rozkaz, aby Balejka obdržel polský pilotní odznak – Polowa Odznaka Pilota Nr. 445, který mu byl následně udělen 27. května 1942 pplk. pil. Jerzym Bajaniem.²⁰⁸

V Blackpoolu Balejka setrval celých deset měsíců mimo bojovou službu. V prostudovaných pramenech není jeho činnost za toto období nijak konkretizována. Lze předpokládat, že jako ve všech depotech i zde probíhal výcvik. Ze shromaždiště polských pilotů byl přesunut až 4. března 1941, a to do Hucknallu, kde absolvoval kurz ve Flying Training School (FTS, Letecká výcviková škola),²⁰⁹ následně byl 3. dubna převelen k 317. polské peruti.²¹⁰

317. polská stíhací peruč byla založena 20. února 1941 a převažovali u ní piloti původních polských eskader číslo 151 a číslo 152. Bojeschopnou byla jednotka uznána 24. dubna 1941. V době Balejkovy služby byla peruč vyzbrojena stroji Hawker Hurricane Mk.I. Po dobu jeho služby tudíž nelétala bojově a byla dislokována na letišti Acklington.²¹¹

Již 7. dubna byl Balejka odeslán, pravděpodobně na doškolení, k 57. OTU (tato jednotka měla charakter doškolovací jednotky pro stíhače a nacházela se v Hawardenu).²¹² O Pavlovičově smrti se dozvěděl 21. dubna 1941. Tehdy ještě nelétal bojově.²¹³

Dne 25. května 1941 byl vyznamenán Polským válečným křížem.²¹⁴

K 303. peruti byl přemístěn 4. června 1941 a setrval u ní 25 dní.²¹⁵ V době jeho služby byla peruč vyzbrojena stroji Supermarine Spitfire Mk.II (od 2. února do 23. září 1941).²¹⁶

V záznamu letů 303. polské peruti z června 1941 ze Sikorského institutu jsou pod jménem sgt. Josef Balejka zaznamenány dva operační lety 11. června 1941 (pravděpodobně, datum je nečitelné) a to od 16.00 do 16.15 hod. na Spitfiru Mk.II s výrobním číslem P-8202. Druhý let od 19.35 do 21.00 hod. na Spitfiru Mk.II výrobního čísla P-8325. Dále vykonal operační let 13. června od 16.35 do 18.20 hod. na Spitfiru Mk.II výrobního čísla P-8325 v prostoru

²⁰⁶ Tamtéž.

²⁰⁷ From memory – to legacy. Josef Balejka. [online]. © 2021 [citováno 16. 1. 2021]. Dostupné z WWW: <https://22elbfh3bde7larbdgzzynay44--fcafa-com.translate.google/2011/12/04/josef-balejka/>.

²⁰⁸ Zaświadczenie. Inspektorat Polskich Sił Powietrznych. Osobní archiv Josefa Balejky; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Evidenční polské listy, Josef Balejka.

²⁰⁹ RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu*, s. 692.

²¹⁰ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²¹¹ KRÓL, W.: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, s. 81.

²¹² Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²¹³ Vlastní archiv Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno.

²¹⁴ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²¹⁵ Tamtéž.

²¹⁶ KRÓL, W.: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, s. 57.

Farnborough. Během půl roku ztratil Balejka tři své blízké přátele a nacházel se v obrovském stresu. Otevřeně zmiňoval, že svoje psychické problémy utápěl v alkoholu. Polští důstojníci ho od tohoto chování odrazovali, protože činnost stíhače vyžadovala po celou dobu letu úplné soustředění a výbornou kondici, psychickou i fyzickou.²¹⁷

V řadách 303. perutě vzpomínal na akce nad Belgií, kde útočili na německé letouny vracející se z bombardování Londýna. Bylo těžké překonat opevněné pobřeží, letouny musely letět velice nízko, aby je protivzdušná obrana nemohla zasáhnout. Dle jeho vzpomínek se oddělil od své peruti, a aby znovu navázal kontakt, vystoupal do osmi tisíc metrů, kde byl napaden asi devítičlennou skupinou německých stíhačů. Unikl jim střemhlavým letem, při čemž dosáhl takové rychlosti a přetížení, že došlo k poškození letounu a jemu popraskaly cévy v očích, měl problémy se sluchem. Následkem toho byla jeho činnost omezena, údajně nesměl nadále létat do větší výšky než 4 000 metrů.²¹⁸ Zranění utrpěl před 15. červnem, o čemž svědčí „pracovní neschopenka“ – sick leave. Podle formuláře Form 295 RAF byl uvolněn ze služby od 15. června do pravděpodobně 28. června 1941 (koncové datum je špatně čitelné). Toto uvolnění bylo buďto důsledkem zranění, které popsal, anebo nervového vyčerpání.²¹⁹ Jeho zranění bylo důvodem k ukončení služby stíhacího pilota u 303. peruti. Dne 29. června 1941 byl evidenčně převelen do Polish Depot, odsud byl stejný den odvelen do Manby k No. 1. AAS (No. 1 Air Armament School), kde působil jako instruktor. Byli zde cvičeni střelci bombardovacích Wellingtonů sedící v zadním střelišti těchto letounů. Balejka na ně se svým strojem útočil, aby tak imitoval útok nepřátelského stroje. Na toto období vzpomíná kladně, jelikož zde létal na jeho oblíbených Spitfirech.²²⁰

Na vlastní žádost byl poté přemístěn k československému letectvu s hodností desátníka, stalo se tak 23. září, 7. října byl pak následně přijat do RAF VR jako AC 2 (Aircraftman 2nd Cl., nemá český ekvivalent, nižší hodnost než vojín)²²¹ a o den později zařazen jako pilot. Souběžně byl povýšen na seržanta.²²²

Dne 21. července požádal dopisem Inspektorát čs. letectva o povolení sňatku s Angličankou Irene Bateson.²²³ K žádosti připsal skutečnost, že nemá své osobní dokumenty. Vysvětloval, že za války v Polsku během jedné z mnoha evakuací musel opustit letiště v letounu, zatímco jeho dokumenty k němu měly být dopraveny automobilem. Ten však padl do rukou Němců a Balejkovi tak zůstala pouze polská legitimace a „šoféřský list“ (tedy řidičský průkaz), který

²¹⁷ Operations Record. Detail of work carried out. By No 303 Polish Squadron. Osobní archiv Josefa Balejky; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

²¹⁸ KRATOCHVÍL, M. – KRATOCVHÍL, J.: *Josef Balejka*, s. 68.

²¹⁹ Form 295. Josef Balejka. Osobní archiv Josefa Balejky.

²²⁰ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>

²²¹ RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu*, s. 696.

²²² Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²²³ Irene Bateson, později Balejková, se narodila 17. září 1911 v Blackpoolu jako britská státní příslušnice. Později, 11. června 1946, vyplnila dotazník, ve kterém uvedla, že je registrována jako členka repatriační mise v Československu. VÚA-VHA, Sbirka 24 – Evidence československých vojenských osob v zahraničí. Questionnaire – Balejka Irene.

zachránil z hořícího letounu. Po přeletu do Bukurešti dostali piloti rozkaz spálit své dokumenty a byly jim vystaveny polským vyslanectvím dokumenty na cizí jméno (kvůli obavě, že by německý konzul mohl žádat rumunské úřady o vydání čs. letců nazpět protektorátním úřadům). Balejka tak obdržel průkaz se jménem Antonín Barzinka, který následně odevzdal ve shromaždišti v Marseille. Doklady zničil společně s Františkem a Pavlovičem, „šoférský list“ si však zašil pod podšívku kabátu. Uvedl, že v Bejrútu se hlásili jako čs. letci, i přes to však byli dále vysláni s polskými důstojníky. Vzhledem k absenci dokumentů nemohl potvrdit, že již není ženat, ale odkázal se na své kamarády, kteří měli tuto skutečnost potvrdit (Oldřich Hlobil, Rudolf Malíček, všichni piloti stíhací školy z Prahy a piloti 37. letky z Piešťan). V dopise dále uvedl, že již dříve byl odkázán na Inspektorát polského letectva, 26. června 1941 tuto instituci požádal o uvolnění z polského letectva za účelem připojení se k letectvu československému. Dále napsal, že vysvědčení zachovalosti jeho snoubenky (tedy výpis z trestního rejstříku) může udělit pouze ředitelství policie v Blackpoolu.²²⁴ Na závěr poprosil o vyhovění jeho žádosti, jelikož již dal slovo, že 12. října 1941 bude svatba, a tento slib chce jakožto československých letec dodržet.²²⁵

Ministerstvo národní obrany (pod které Inspektorát čs. letectva spadal), nemohlo povolení udělit, jelikož Balejka stále nebyl příslušníkem československé armády (vyživovací příspěvky rodinám vojenských osob mohly být totiž odváděny pouze příslušníkům československé armády).²²⁶ Povolení bylo ovšem následně vyřízeno, protože – jak již bylo zmíněno – byl 23. září převelen k československému letectvu. Sňatek se následně uskutečnil 11. října 1941.²²⁷

Další Balejkův pohyb byl následovný:

Dne 28. října 1941 byl povýšen na četaře a přemístěn k No 1. SS (Signals School – Spojovací škola) v Cranwellu, kde působil jako pilot (flying duties). Následně 1. srpna 1942 byl opět povýšen, a to do hodnosti Flight Sergeant (rotný).²²⁸ Poté se 22. září 1942 podruhé přesunul k 57. OTU. Dne 28. října 1942 byl jmenován rotmistrem letectva v záloze, 29. prosince 1942 byl přemístěn k No.2 AGS a 18. ledna 1943 k No 8. AGS (AGS – Air Gunners School – škola palubních střelců).²²⁹ Dá se předpokládat, že zde působil podobně jako v Manby u No. 1. AAS, tedy při výcviku střelců imitoval útok nepřítele. Dne 1. srpna 1943 byl povýšen do hodnosti Warrant officer (praporčík).²³⁰ Dne 5. srpna 1943 mu bylo uděleno vyznamenání 1. Good Conduct Bagde, 7. března 1944 dostal vyznamenání čs. voj. Pamětní medaile 1943 „VB“. Dne 22. března 1944 byl přemístěn k 311. československé bombardovací peruti, kde byl nedostatek pilotů v důsledku velkých bojových ztrát. U této jednotky zažil invazi do Francie. Působil zde v hodnosti Warrant officer (poručík). Byl zařazen do Fligh A (letky A). V době jeho služby jí velel S/Ldr (Squadron Leader) Jan Kostohryz. Balejka sloužil jako druhý pilot v posádce

²²⁴ VÚA-VHA, Sbíрка 24 – Evidence československých vojenských osob v zahraničí. Dopis pro Inspektorát čs. letectva od Josefa Balejky – žádost o povolení k sňatku.

²²⁵ Tamtéž.

²²⁶ VÚA-VHA, Sbíрка 24 – Evidence československých vojenských osob v zahraničí. Ministerstvo národní obrany – Balejka Josef, čet. let. – žádost o povolení k sňatku.

²²⁷ Tamtéž.

²²⁸ RAJLICH, J.: *Na nebi hrdého Albionu*, s. 696.

²²⁹ Tamtéž, s. 690.

²³⁰ Tamtéž, s. 696.

F/O (Flying Officer) Jána Lazara. Letka v této době létala na amerických bombardovacích letounech Consolidated B-24 Liberator. 311. československá bombardovací peruť byla v období jeho služby dislokována na základně Predannack, Nr.Lizard (Lizard Point), v hrabství Cornwall na pobřeží jihozápadní Anglie, a to od 23. února do 8. srpna 1944. Poté byla přesunuta na leteckou základnu Tain v hrabství Ross and Cromarty na pobřeží severovýchodního Skotska, a to až do 3. srpna 1945. Avšak Josef Balejka peruť opustil již 22. srpna 1944.²³¹

Balejkův osobní archiv obsahoval dva sumáře letových hodin za měsíce červen a červenec podepsané velitelem letky Kostohryzem. V nich je potvrzeno, že v červnu nalétal 12 hodin a 5 minut, v červenci pak 21 hodin a 30 minut.²³²

Stroje Consolidated B-24 Liberator GRVI byly vyzbrojeny neřízenými raketovými střelami a protiponorkovými hlubinnými náložemi. Letouny této perute létaly hluboko do Atlantského oceánu, prováděly protiponorkový průzkum a v případě zjištění ponorky na ni útočily zmíněnými hlubinnými náložemi a neřízenými střelami. Vyhledávaly nepřátelské lodě, které se snažily prorazit spojeneckou blokádu a dopravit do Německa důležité strategické suroviny, jako byl kaučuk nebo nikl. Liberatory byly rovněž vybaveny radary. Radarový operátor sledoval mořskou hladinu a vyhledával kontakt s nepřátelskou ponorkou. Byl schopen zachytit i vysunutý periskop ponorky.²³³

Od 22. srpna 1944 byl Balejka opět přemístěn k RAF Czechoslovak Depot. Jedním z důvodů jeho odchodu od 311. bombardovací peruti mohl být zhoršující se zdravotní stav. V jeho kartě letce bylo k 9. říjnu 1944 uvedeno, že může absolvovat pouze neoperační lety v maximální délce šesti hodin, a to po dobu tří měsíců. Stejně nařízení bylo zaznamenáno 22. prosince 1944 s dodatkem, že může operovat jen na území Británie, to se pak opakovalo 13. září 1945. Balejka spadl do zdravotní kategorie A2hBh (která zahrnovala právě výše zmíněná omezení).²³⁴

Každý letec sloužící ve VR (Volunteer reserve) musel projít Depotem. Vojáci zde byli ubytováni a souběžně se cvičili. Přemístění do Czechoslovak Depot probíhalo většinou ve spojitosti s příjmem nováčků do RAF VR, kteří zde v testech předváděli svoje schopnosti a podle výsledku byli dále odesláni k další jednotce (buďto československé, nebo v případě přebytku do jiné), nebo se nadále cvičili v Depotu. Požadována byla rovněž schopnost komunikace v angličtině, z toho důvodu zde probíhala výuka tohoto jazyka. Vojáci zde pak čekali na přidělení k dalším výcvikovým školám, vyslání do zahraničí (často do Kanady), přesunutí k operační jednotce nebo naopak mimo operační činnost. Byli sem umísťováni i

²³¹ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; VÚA-VHA, fond Československé letectvo ve Velké Británii, Kmenový list letce – Kmenový list letce z polského letectva Josefa Balejky; PAJER, Miloslav: *Nad moři a oceanem. 311. čs. bombardovací peruť v období svého působení u Velitelství pobřežního letectva RAF (červen 1943 – červen 1945)*. Cheb 2000, s. 534–535, 541, 539; Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²³² 311 Czechoslovak Squadron, Summary For June 1944, w/o Josef Balejka, Osobní archiv pana Josefa Balejk.; 311 Czechoslovak Squadron, Summary For July 1944, w/o Josef Balejka. Osobní archiv Josefa Balejky.

²³³ PAJER, M.: *Nad moři a oceanem*, s. 529.

²³⁴ Vojenský ústřední archiv. Letecké karty čs. příslušníků RAF. Balejka Josef, Alois. [online].© 2009 - 2010 [citováno 5. 2. 2021]. Dostupné z WWW: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9karty/B/balejka_josefalois_04.03.1914.pdf.

v případě, že absolvovali operační lety u své jednotky a nastoupili na povinnou dovolenou, nebo jim bylo uděleno studijní volno. Nacházeli se zde letci, kteří byli propuštěni z RAF VR z důvodu špatného zdravotního stavu, nekázně, nebo ukončení bojové činnosti jejich jednotky.

První kontingent československých letců dorazil 10. července 1940 z RAF Innsworth v Gloucesteru, později se k nim přidávali další z války v Polsku, východní fronty nebo z Afriky.

Czechoslovak RAF Depots byly dislokovány postupně na několika místech. V Crosfordu od 12. července do 19. prosince 1940 (zde byli letci ubytováni v bloku Fulton), ve Wilmslow od 19. prosince 1940 do 14. února 1942, v St. Athan od 14. února 1942 do 8. května 1944. A od 8. května 1944 do roku 1946 opět v Crosfordu. Balejka tedy pobýval v Depotu právě tam.²³⁵ Dne 28. října 1944 byl povýšen na štábního rotmistra letectva v záloze. Dne 14. března 1945 přemístěn k No. 4 R.S. (pravděpodobně se jednalo o No. 4 Radio School, která byla dislokována v Madley, a on zde absolvoval školení).²³⁶

4.4 Poválečný život Josefa Balejky

Po příletu domů v září 1945 navštívil rodiče svých kamarádů. Rovněž se znovu setkal se svou matkou a dozvěděl se od ní, že po tom, co utekl do Polska v roce 1939, byla zatčena gestapem a vězněna, jako mnozí další příbuzní letců, v internačním táboře ve Svatobořicích u Kyjova.²³⁷

Po válce byl podle výnosu MNO čj. 45526, I/3, odděl., 1945 vtělen k náhradní letce ke 3. náhradnímu leteckému pluku s platností od 1. ledna 1946. Následně byl 30. září 1945 přeložen do I. zálohy. Dne 3. listopadu 1945 byl jmenován podporučíkem letectva. Poté podle zmíněného výnosu k 3. náhradnímu leteckému pluku.²³⁸

Jeho žena se spolu s dalšími anglickými manželkami a dětmi československých letců z Británie dorazila do Československa v říjnu 1945.²³⁹ Chvilí žila u Balejkovy matky, zatímco on sám létal do Anglie pro ostatní repatrianty. V březnu 1946 se rozhodla v návaznosti na žádost britského velvyslanectví pro návrat do Anglie, ovšem plány přerušila nemoc. Její stav byl vážný, Balejka pro ni však zajistil lahvičku vody ze Svatého Hostýna, která ho zázračně vyléčila z nemoci v dětství. Hned na druhý den se stav Irene výrazně zlepšil, což její lékař nedokázal vysvětlit. Po úplném uzdravení Irene se manželé společně vydali poutní místo navštívit.²⁴⁰

²³⁵ From memory – to legacy. Czechoslovak Depots WW2. [online]. © 2021 [citováno 17. 1. 2021]. Dostupné z WWW: <https://fcfa.com/2020/06/21/czechoslovak-depots-ww2/>; Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²³⁶ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA; From memory – to legacy. Josef Balejka. [online]. © 2021 [citováno 16. 1. 2021]. Dostupné z WWW: <https://22elbfh3bde7larbdgzzynay44--fcfa-com.translate.google.com/2011/12/04/josef-balejka/>.

²³⁷ From memory – to legacy. Josef Balejka. [online]. © 2021 [citováno 16. 1. 2021]. Dostupné z WWW: <https://22elbfh3bde7larbdgzzynay44--fcfa-com.translate.google.com/2011/12/04/josef-balejka/>; KRATOCHVÍL, M. – RATOCVHÍL, J.: *Josef Balejka*, s. 75.

²³⁸ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²³⁹ From memory – to legacy. Josef Balejka. [online]. © 2021 [citováno 16. 1. 2021]. Dostupné z WWW: <https://22elbfh3bde7larbdgzzynay44--fcfa-com.translate.google.com/2011/12/04/josef-balejka/>.

²⁴⁰ KRATOCHVÍL, M. – RATOCVHÍL, J.: *Josef Balejka*, s. 79–80.

Propuštěný z činné služby byl Balejka 10. března 1946 a současně mu byl správou 3. náhradního leteckého pluku vyplacen demobilizační příspěvek 35 600 Kčs. Obdržel vyznamenání Československou medailí za chrabrost dne 16. února. Z armády však nadobro neodešel, 12. července nastoupil k dobrovolné službě u dopravního a strážního praporu. Po vítězství Komunistické strany Československa v parlamentních volbách v roce 1946 se však rozhodl, že se přestěhuje do Británie. Povolení k vystěhování za účelem nabytí cizího státního občanství ve Velké Británii získal 12. srpna 1946.²⁴¹

Z dobrovolné služby vystoupil 10. prosince 1946. V témže roce se odstěhoval do Británie. Dne 10. prosince 1948 mu bylo odpuštěno 4. a 5. pravidelné cvičení. Dne 20. března 1949 byl propuštěn z výcvikové skupiny pilotů, 31. května bylo zrušeno jeho vtělení k 3. náhradnímu leteckému pluku. Poslední záznam v jeho kmenovém listu uvádí, že mu byla odňata vojenská hodnost podporučíka letectva v záloze. Další vyznamenání, tentokrát Československým vojenským křížem 1939 mu bylo uděleno 23. září 1949.²⁴²

V roce 1948 získal Balejka britské občanství. Úspěšně pak složil zkoušku dopravního pilota a našel si pracovní pozici obchodního pilota v Jižní Americe. Po skončení pracovní smlouvy se vrátil zpět do Británie, dlouhé odloučení se však relativně projevilo na jeho manželství, Irene se navíc odstěhovala do Austrálie. Zmínil, že se po rozvodu v Británii znovu oženil s Marion Goodger a narodila se mu dcera Ann Victoria. Jeho dcera vzpomínala, že se v Británii pilně věnoval konstrukci různých vynálezů, jako byl například speciální hasicí systém pro požáry na těžko dostupných místech. Po sametové revoluci vrátil domů do Valašských Klobouků, což bylo jeho dlouholeté přání, zároveň se zde potřetí oženil, a to s Marií Ritterovou. Po návratu do Československa vzpomínal na dobu války a na své tři kamarády – Josefa Františka, Matěje Pavloviče a Wilhelma Kosarze, kteří se konce války nedožili. Díky zapsaným a nahraným vzpomínkám víme více i o jejich životech. Zemřel ve svém rodném městě 7. července 2004.²⁴³

²⁴¹ Vlastní archiv Petera Šumichrasta, Kmeňový list založený vo Vel'kej Británii na meno Josef Alois BALEJKA.

²⁴² Tamtéž; Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>.

²⁴³ Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online].© 2021 [citováno 5. 3. 2021]. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>; KRATOCHVÍL, M. – KRATOCHVÍL, J.: *Josef Balejka*, s. 81–82, 87, 92.

Závěr

Přestože Československu nebylo umožněno se přímo bránit s pomocí spojenců německé agresi a české země byly okupovány Němci, mnoho vlastenců nasadilo během druhé světové války své životy a zapojilo se do boje v zahraničí. Právě letci patřili mezi skupiny s největšími obětmi na životech, v zahraničním odboji padlo celkově více než 500 československých letců.

V úvodu práce jsem si jako cíl určila co nejpodrobnější zmapování služby čtveřice stíhačů s důrazem na osobnosti Josefa Balejky, Matěje Pavloviče a Wilhelma Kosarze, jelikož většina autorů se doposud zaměřovala na nejvýraznější postavu čtveřice – Josefa Františka. Snažila jsem se především ověřit v pramenech úřední provenienci informace, které byly sděleny ve vzpomínkách. Této práci jsem věnovala zhruba jeden a půl roku. Za tuto dobu mě téma zcela pohltilo, což se promítlo i do celkového rozsahu práce. Bylo fascinující skládat dohromady jednotlivé střípky událostí z života letců a objevovat nové souvislosti.

Vzhledem k torzovitosti některých pramenů, nebo jejich úplné absenci pro některá období jsem musela často vycházet ze vzpomínek a dosavadní literatury. Nejlépe a nejpodrobněji se mi podařilo popsat životní osudy Josefa Balejky. Tento letec se po válce vrátil do vlasti a také v ní strávil poslední léta svého života, díky čemuž se zachovalo znatelně větší množství jeho osobních dokumentů a také vzpomínky a nahrávky (jejichž páteří byl Balejkův deník, psaný přímo ve dnech války). Právě výpověď Josefa Balejky, ač zprostředkovaná, dodala mé práci větší autenticitu a osobnější ráz.

Velmi mě však zaujal i příběh Matěje Pavloviče, o kterém, na rozdíl od Josefa Balejky, zůstalo mizivé množství informací. Jejich nedostatek příkládám zejména v Polsku a Francii tomu, že obě země byly Němci dobyté a v nastalém chaosu byly mnohé dokumenty (někdy i záměrně) zničeny. Ke ztrátě osobních věcí pak mohlo dojít po smrti vojáka v souvislosti s přesunem dokumentů a rozhodnutím nadřízeného o tom, které předměty a písemnosti budou zachovány pro rodinu a které budou skartovány. Takto byl pravděpodobně ztracen Carnet Individuel Josefa Františka, který se týkal období května až června 1940 ve Francii. O něm právě Josef Balejka prohlásil, že jej viděl včetně záznamů sestřelů, nikdy však nebyl nalezen. Některé detaily z pobytu Matěje Pavloviče ve Francii se mi však povedlo objasnit díky strojopisu vzpomínek Jerzyho Iszkowského, který jsem získala díky pomoci polského historika Bartłomieje Belcarze. Odhalila jsem tak v prostudovaných pramenech úředního původu nezaznamenaný pohyb Pavloviče a další události z jeho osobního života. Předpokládám, že tyto informace v České republice nebyly dosud publikovány.

V budoucnosti bych chtěla na tuto práci navázat a pokračovat v hledání informací o dalších osudech letců. Přesto, že jsem využila mnohé prameny úřední provenienci, se domnívám, že stále existují další, které nebyly k uvedeným letcům vytěženy. To jsou oficiální dobové dokumenty administrativního charakteru polských perutí, přesněji tedy 302. peruti (Kosarz), 303. peruti (František, Balejka, Pavlovič) a 317. peruti (Balejka). Dále dokumenty z polských a československých Depotů, přičemž část těchto archiválií bude uložena v britských archivech a v Polish Institute and Sikorski Museum v Londýně.

Na závěr bych chtěla uvést emotivní vzpomínku mého otce na rozhovor s panem Balejkou. Nikde jinde jsem se s ní nešetkala a vykresluje situaci vojáků, kteří opustili své rodiny a vlast, aby bojovali za její svobodu, o které však tehdy nikdo nestál. Pan Balejka vzpomínal na Vánoce roku 1939 v Paříži. Všichni čtyři letci seděli v místnosti a poslouchali vánoční hudbu z rádia. Vzpomínali na domov. Wilhelm Kosarz plakal a vzpomínal na svoji malou dceru. Pavlovič s Balejkou smutně vzpomínali na domov a František nervózně chodil po místnosti. Následně sprostě zaklel, uchopil rádio, vyrval kabel ze zdi, rádiem mrštil ven z okna a rozbil je o dlažbu...

Seznam pramenů a literatury

Prameny

Polish Institute and Sikorski Museum se sídlem v Londýně, LOT. A

Vlastní archiv Bartłomieja Belcarze

Vlastní archiv Jiřího Jakaba

Vlastní archiv Josefa Balejky

Vlastní archiv Petera Šumichrasta

Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv se sídlem v Praze:

Fond Československé letectvo ve Velké Británii

Osobní karta příslušníka 2. zahraničního odboje – Západ

Sbírka 24 – Evidence československých vojenských osob v zahraničí

Nahrávky vzpomínek

Paměť národa. Pamětníci. iRozhovor s Josefem Balejkou. [online]. © 2021. Dostupné z WWW: <https://www.pametnaroda.cz/cs/balejka-josef-1917>

Vlastní archiv Ing. Jiřího Jakaba, zvukový záznam rozhovoru s panem Balejkou, nedatováno

Literatura

BELCARZ, Bartłomiej: *Francuska odyseja Goelanda nr 154, czyli minister rolnictwa idzie na wojnę*. Gapa. Lotniczy magazyn historyczny 35/2020, s. 44–50.

CUMFT, Olgierd – KUJAWA, Hubert Kazimierz: *Księga lotników polskich. Poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*. Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa obrony narodowej 1989.

ČEJKA, Eduard: *Bitva o Francii*. Plzeň: Mustang 1994.

FIEDLER, Arkady: *Dywizjon 303*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie 1978.

GREEN, William – SWANBOROUGH, Gordon: *Encyklopedie stíhacích letounů*. Praha: Svojtka & Co. 2002.

GRETZYNGIER, Robert a kol.: *Ku czci poległych lotników 1939–1945*. Warszawa: Altair 2006.

JOHN, Miloslav: *Československé letectvo v roce 1938*. Beroun: Baroko & Fox 1996

JOHN, Miloslav: *Září 1938*. 2 díl. Brno: Bonus A 1997.

JOHN, Miloslav: *Září 1938. Role a postoje spojenců ČSR*. Olomouc: Votobia 2000.

- KLIMEK, Antonín – KUBŮ, Eduard: *Československá zahraniční politika 1918–1938. Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů*. Praha: Institut pro středoevropskou kulturu a politiku 1995.
- KLIMEK, Antonín: *Velké dějiny zemí Koruny české*. Díl XII. (1918-1929). Praha a Litomyšl: Paseka 2000.
- KLIMEK, Antonín: *Velké dějiny zemí Koruny české*. Díl XIV. (1929-1938). Praha a Litomyšl: Paseka 2000.
- KRATOCHVÍL, Milan – KRATOCHVÍL, Jakub: *Josef Balejka - valašský rytíř nebes*. Brno: Akademické nakladatelství CERM 2009.
- KRÓL, Waclaw: *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940-1945*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1990.
- KUBÁNEK, Petr: *Stíhači od 303*. Vyškov: Hanácké nakladatelství 1993.
- KUBÍK, Lubomír: *Těšínský konflikt. Dramatické okamžiky česko-polských vztahů*. Olomouc: VOTOBIA 2001.
- LOUCKÝ, František: *Mnozí nedoletěli*. Praha: Naše vojsko 1989.
- MATĚJÍČEK, Luděk: *Chebská křídla*. Cheb: Naše vojsko 2006.
- MORGALA, Andrzej: *Samoloty wojskowe w Polzce 1924–1939*. Warszawa: Bellona 2003.
- PAJER, Miloslav: *Nad moři a oceanem. 311. čís. bombardovací peruť v období svého působení u Velitelství pobřežního letectva RAF (červen 1943 – červen 1945)*. Cheb: Svět křídel 2000.
- PAWLAK, Jerzy: *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1991.
- PEJČOCH, Ivo: *Heinkel He 111. Aero 28*. Nevojice: Jákab Publishing 2017.
- RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří: *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918–1939*. Praha: Naše vojsko 1993.
- RAJLICH, Jiří: *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb: Svět křídel 2010.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. 1. část (1940)*. Praha: Ares 1999.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. 2. část (1941)*. Cheb: Svět křídel 2000.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. 6. část (1945–1946)*. Cheb: Svět křídel 2005.
- RAJLICH, Jiří: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945. 2. část*. Praha: Ares 1998.
- ŚLIZEWSKI, Grzegorz: *Stracone złudzeni., Polskie lotnictwo myśliwskie nad Francją w 1940 roku*. Koszalin: Panda 2000.
- Bitva o Británii. Speciál Letectví a kosmonautika*. Praha: Magnet-Press 1990.

ŠMOLDAS, Zdeněk: *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha: Naše vojsko 1987.

ŠNAJDR, Miroslav: *Consolidated Liberator Mk.III, Mk.V a Mk.VI. Aero 4*. Nevojice: Jakab Publishing 2015.

ŠNAJDR, Miroslav: *Hawker Hurricane Mk. I. 1. díl. Aero 11*. Nevojice: Jakab Publishing 2015.

ŠNAJDR, Miroslav: *Hawker Hurricane Mk. I. 3. díl. Aero 14*. Nevojice: Jakab Publishing 2015.

ŠOREL, Václav: *Letadla československých pilotů*. Praha: Albatros 1979.

TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka*. Letectví a kosmonautika č. 19. Magnet-Press, s. p. 1967.

TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka*. Letectví a kosmonautika č. 23. Magnet-Press, s. p. 1967.

TIKOVSKÝ, Václav: *Příběh pilota Františka*. Letectví a kosmonautika č. 25. Magnet-Press, s. p. 1967.

Výstřížek z časopisu *Skrzydłata Polska*, nedatováno, vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Internetové zdroje

From memory – to legacy. Czechoslovak Depots WW2. [online]. © 2021. Dostupné z WWW: <https://fcfa.com/2020/06/21/czechoslovak-depots-ww2/>.

From memory – to legacy. Josef Balejka. [online]. © 2021. Dostupné z WWW: <https://22elbfh3bde7larbdgzzynay44--fcfa-com.translate.goog/2011/12/04/josef-balejka/>.

Royal Air Force Museum. Online exhibitions. History of the Battle of Britain. Introduction to the Phases of the Battle of Britain. [online]. © 2021. Dostupné z WWW: <https://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/history-of-the-battle-of-britain/introduction-to-the-phases-of-the-battle-of-britain.aspx>.

Šumava.eu. Šumavské noviny. Vzpomínka na pilota Matěje Pavloviče. [online]. © 2021. Dostupné z WWW: <http://obec.sumava.eu/index.php/sumava/102-zpravy/8094-vzpominka-na-pilota-mateje-pavlovice>.

Vojenský ústřední archiv. Letecké karty čs. příslušníků RAF. Balejka Josef, Alois. [online]. © 2009–2010. Dostupné z WWW: http://www.vuapraha.cz/sites/default/files/Leteck%C3%A9%20karty/B/balejka_josefalois_04.03.1914.pdf.

Zdroje Obrazové přílohy:

Obrázek č. 1: RAJLICH, Jiří: *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb 2010, s. 116.

Obrázek č. 2: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 3: RAJLICH, Jiří: *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb 2010, s. 41.

Obrázek č. 4: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 5: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 6: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 7: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 8: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 9: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 10: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 11: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 12: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 13: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 14: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 15: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 16: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 17: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 18: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 19: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 20: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 21: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 22: Foto Kateřina Jakabová.

Obrázek č. 23: Polish Institute and Sikorski Museum.

Obrázek č. 24: Polish Institute and Sikorski Museum.

Obrázek č. 25: Polish Institute and Sikorski Museum.

Obrázek č. 26: Vojenský historický archiv.

Obrázek č. 27: Vlastní archiv Jiřího Jakaba

Obrázek č. 28: Vlastní archiv Jiřího Jakaba

Obrázek č. 29: Vlastní archiv Bartłomieja Belcarze.

Obrázek č. 30: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 31: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 32: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 33: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 34: RAJLICH, Jiří: *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*. Cheb 2010, s. 256.

Obrázek č. 35: FIEDLER, Arkady: *Dywizjon 303*. Poznań 1978, s. 88.

Obrázek č. 36: ŠNAJDR, Miroslav: *Hawker Hurricane Mk. I. 3. díl. Aero 14*. Nevojice: Jakab Publishing 2015, s. 28.

Obrázek č. 37: ŠNAJDR, Miroslav: *Hawker Hurricane Mk. I. 3. díl. Aero 14*. Nevojice: Jakab Publishing 2015, s. 28; autor bokorysu Gustav Hýbner.

Obrázek č. 38: ŠNAJDR, Miroslav: *Hawker Hurricane Mk. I. 1. díl. Aero 11*. Nevojice: Jakab Publishing 2015, s. 4.

Obrázek č. 39: Polish Institute and Sikorski Museum.

Obrázek č. 40: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 41: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 42: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 43: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 44: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 45: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 46: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 47: Polish Institute and Sikorski Museum.

Obrázek č. 48: Vlastní archiv Josefa Balejky via Jiří Jakab.

Obrázek č. 49: Vlastní archiv Josefa Balejky via Jiří Jakab.

Obrázek č. 50: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 51: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 52: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 53: Region Valašsko, dostupné z WWW: <https://www.regionvalassko.cz/archiv-clanku/page/202/> [použito 12. ledna 2021].

Obrázek č. 54: Pomníky letců, dostupné z WWW: <https://www.pomnikyletcu.cz/fotoalbum/pomniky---ceska-republika/ceskoslovensti-letci-1938---1945/pplk.matej-pavlovic/pict0103.html> [použito 12. ledna 2021].

Obrázek č. 55: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Obrázek č. 56: Vlastní archiv Jiřího Jakaba.

Seznam užitých zkratek

| | |
|------------------|--|
| AAS | – Air Armament School |
| AC 2 | – Aircraftman 2nd Cl. (nemá český ekvivalent, nižší hodnost, než vojín) |
| AGS | – Air Gunners School (Škola palubních střelců) |
| C.W.O.L. | – Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa (Centrum školení důstojníků letectva) |
| čs. | – československý |
| ČSA | – Československé aerolinie |
| ČSR | – Československá republika |
| E.F.T.S. | – Elementary Flying Training School (Elementární letecká pilotní škola) |
| FTS | – Flying Training School (Letecká výcviková škola) |
| G.T.S. | – Glider Training School (Škola kluzáků) |
| GB | – Groupe de Bombardement (bombardovací skupina ve Francii) |
| GC | – Groupe de Chasse (stíhací skupina ve Francii) |
| gestapo | – Geheime Staatspolizei (Tajná státní policie nacistického Německa) |
| Luftwaffe | – Německé vojenské letectvo |
| MNO | – Ministerstvo národní obrany |
| Nr | – numer (polsky) |
| OTU | – Operational Training Unit (Operačně výcviková jednotka) |
| PZL | – Państwowe Zakłady Lotnicze (polský výrobce letadel) |
| R.S. | – Radio School (Rádiová škola) |
| RAF | – Royal Air Force (Královské letectvo) |
| RAF VR | – Royal Air Force Volunteer Reserve (Neaktivní rezervy RAF) |
| SdP | – Sudetendeutsche Partei |
| Sgt. | – sergeant |
| SK | – sportovní klub |
| SS | – Signals School (Spojovací škola) |
| SSSR | – Svaz sovětských socialistických republik |
| ŠLD | – Škola leteckého dorostu |

- ŠODL** – Škola pro odborný dorost letectva
- VHÚ-VÚA** – Vojenský historický ústav – Vojenský ústřední archiv
- VLA** – Vojenská letecká akademie
- VÚA** – Vojenský ústřední archiv
- Vz.** – vzor

Srovnávací tabulky vojenských hodností Francie, Československa, Velké Británie a Německa²⁴⁴

| Francie | Československo | Luftwaffe |
|--|-------------------------------|---------------------------------|
| Soldat (Sol.) | vojín (voj.) | Flieger (Fl.) |
| Soldat de 1 ^{ère} classe (Sol./1) | – | – |
| – | svobodník (svob.) | Gefreiter (Gefr.) |
| Caporal (Cpl.) | desátník (des.) | Obergefreiter (Ogefr.) |
| – | – | Stabsgefreiter (St.Gefr.) |
| Caporal–chef (Cpl.Chef) | – | – |
| Sergent (Sgt.) | četař (čet.) | Unteroffizier (Uffz.) |
| Sergent de carrière (Sgt. de Car.) | – | – |
| Sergent–chef (Sgt.Chef) | rotný (rt.) | Feldwebel (Fw.) |
| Sergent–major (Sgt Maj.) | – | Oberfeldwebel (Ofw.) |
| Adjutant (Adj.) | rotmistr (rtm.) | Hauptfeldwebel (Hpt.Fw.) |
| – | štábní rotmistr (šrtm.) | Fahnenjunker–Feldwebel (Fj.Fw.) |
| Adjutant–chef (Adj.Chef) | praporčík (prap.) | Fähnrich (Fhr.) |
| – | štábní praporčík (šprap.) | Oberfähnrich (Ofr.) |
| Aspirant (Asp.) | – | Fahnenjunkeroffizier (Fjr.) |
| Sous–lieutenant (Sous Lt.) | podporučík (ppor.) | – |
| Lieutenant (Lt.) | poručík (por.) | Leutnant (Lt.) |
| – | nadporučík (npor.) | Oberleutnant (Oblt.) |
| Capitaine (Cne) | kapitán (kpt.) | Hauptmann (Hpt.) |
| – | štábní kapitán (škpt.) | – |
| Commandant (Cdt.) | major (mjr.) | Major (Maj.) |
| Lieutenant–colonel (Lt.Col.) | podplukovník (pplk.) | Oberstleutnant (Obstlt.) |
| Colonel (Col.) | plukovník (plk.) | Oberst (Obst.) |
| Général de brigade | brigádní generál (brig. gen.) | General Major (Gen.Maj.) |
| Général de division | divizní generál (div. gen.) | General Leutnant (Gen.Lt.) |
| Général de corps d’armée | – | – |
| Général d’armée | armádní generál (arm. gen.) | General Oberst (Gen.Ob.) |
| Maréchal | – | Generalfeldmarschall (Gen. Fm.) |
| – | – | Reichsmarschall |

²⁴⁴ RAJLICH, Jiří: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*. 2. část. Praha 1998, s. 231; RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945*. 6. část (1945–1946). Cheb 2005, s. 600.

| Československá armáda | | Royal Air Force | | Luftwaffe | |
|------------------------------|-----------|------------------------|-------|----------------------|---------|
| _____ | _____ | Marshal of the RAF | _____ | Reichsmarschall | _____ |
| _____ | _____ | Air Chief Marshall | ACM | GeneralFeldMarschall | GFM |
| _____ | _____ | Air Marshal | A/M | _____ | _____ |
| Armádní generál | arm. gen. | _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ | GeneralOberst | GenObst |
| _____ | _____ | _____ | _____ | General der Flieger | GenFlg |
| Divizní generál | div. gen. | Air Vice Marshal | A/V/M | GeneralLeutnant | GenLt |
| Brigádní generál | brig.gen. | Air Commodore | A/Com | GeneralMajor | GenMaj |
| Plukovník | plk. | Group Captain | G/Cpt | Oberst | Obst |
| Podplukovník | pplk. | Wing Commander | W/Cdr | Oberstleutnant | Obstlt |
| Major | mjr. | Squadron Leader | S/Ldr | Major | Maj. |
| Štábní kapitán | škpt. | _____ | _____ | _____ | _____ |
| Kapitán | kpt. | Flight Lieutenant | F/Lt | Hauptmann | Hptm |
| Nadporučík | npor. | Flying Officer | F/O | Oberleutnant | Oblt |
| Poručík | por. | Pilot Officer | P/O | Leutnant | Lt |
| Podporučík | ppor. | _____ | _____ | _____ | _____ |
| _____ | _____ | _____ | _____ | Fhnenjunker | Fhj |
| Štábní praporčík | šrap. | _____ | _____ | _____ | _____ |
| Praporčík | prap. | Warrant Officer | W/O | _____ | _____ |
| Štábní rotmistr | šrtm. | _____ | _____ | _____ | _____ |
| Rotmistr | rtm. | _____ | _____ | Oberfeldwebel | Obfw |
| Rotný | rt. | Flight Sergeant | F/Sgt | Feldwebel | Fw |
| Četař | čet. | Sergeant | Sgt | Unteroffizier | Uffz |
| Desátník | des. | Corporal | Cpl | Obergefreiter | Obgefr |
| Svobodník | svob. | Leading Aircraftsman | LAC | Gefreiter | Gefr |
| Vojín | voj. | Aircraftsman 1st Cl. | AC1 | Flieger | Flg |
| _____ | _____ | Aircraftsman 2nd Cl. | AC2 | _____ | _____ |

Obrazová příloha



Obr. č. 1: Fotografie čtyřlístku letců pořízená v Paříži 15. listopadu 1939 po jejich příjezdu do Francie (vlevo nahoře Wilhelm Kosarz, vpravo nahoře Matěj Pavlovič, vlevo dole Josef Balejka, vpravo dole Josef František).



Obr. č. 2: Josef František. Tato fotografie s největší pravděpodobností pochází z roku 1934 nebo 1935, kdy nastoupil do VLU Prostějov (krátký sestřih nosili čerstvě odvedení vojáci).



Obr. č. 3: Josef František na předválečném snímku z doby jeho služby v československém letectvu.



Obr. č. 4: Nástup leteckých žáků do učiliště. Nějak takto nastupoval do učiliště i František. Balejka a Pavlovič začínali letecký výcvik v rámci akce 1000 pilotů republiky a až poté nastoupili do speciálního ročníku v učilišti.



Obr. č. 5: Letecké učiliště Prostějov. Výuka konstrukce a obsluhy leteckých kulometů. Na stěně na obraze vpravo konstrukce letecké pumy.



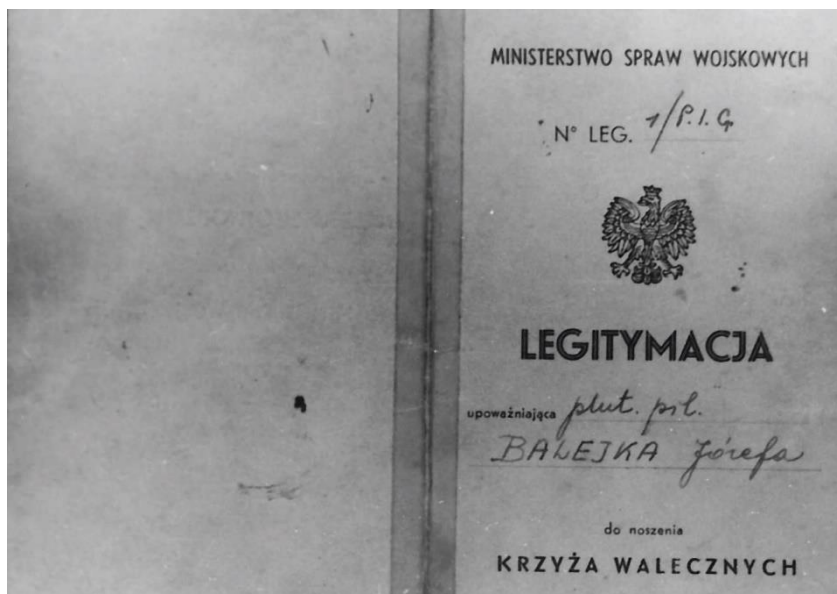
Obr. č. 6: Avia B-534. Na tomto typu létali František, Balejka i Pavlovič těsně před okupací.



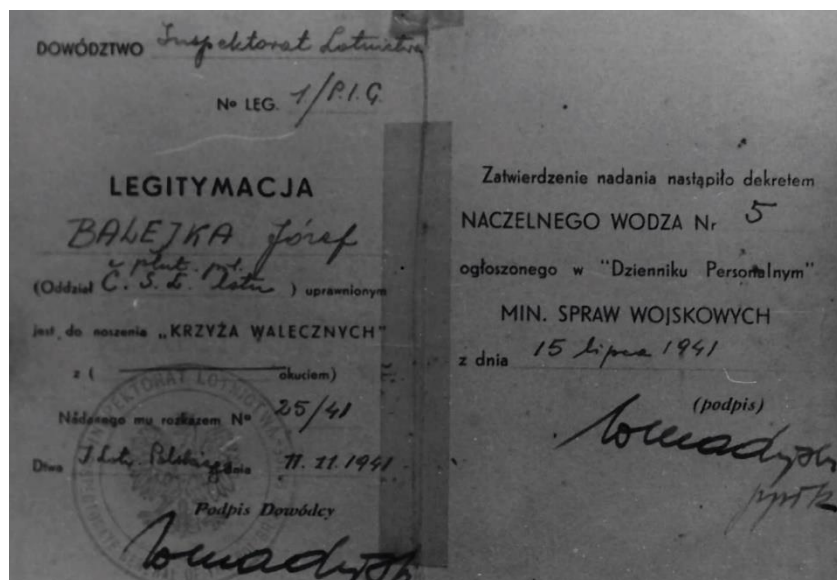
Obr. č. 7: Defilé v táboře v Bronowicach. Zcela vlevo pplk. pěch. Ludvík Svoboda, velitel vojenské skupiny, vedle něj polský důstojník. Tohoto defilé se mohli zúčastnit i František, Pavlovič nebo Balejka.



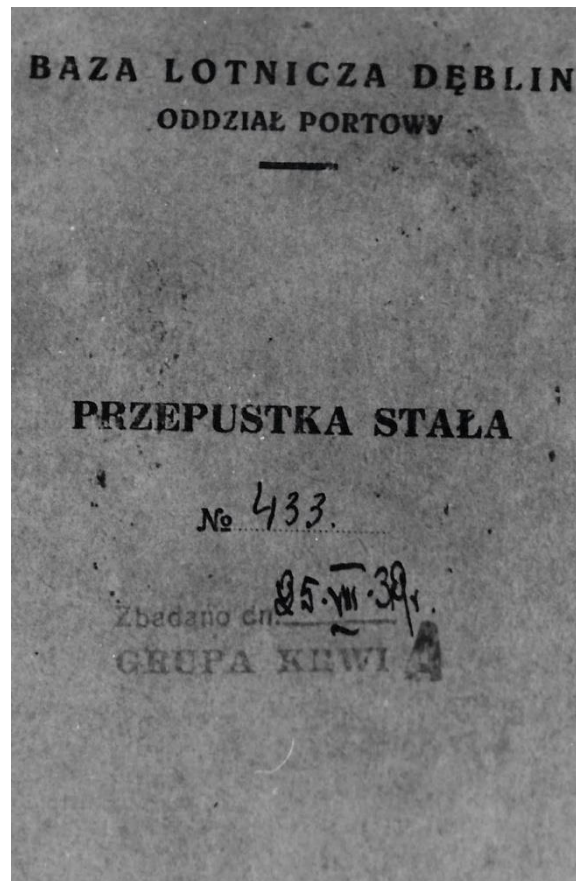
Obr. č. 8: Fotografie Josef Balejky z jeho trvalé propustky v Polsku.



Obr. č. 9: Legitimace pro nošení Krzyża Walecznych (Kříž válečníků), který byl udělen Balejkovi v Británii za jeho bojovou činnost v Polsku.



Obr. č. 10: Vnitřní strana Legitimace. Udělení vyznamenání nabylo platnost 15. července 1941.



Obr. č. 11: Trvalá propustka Balejky na letiště Dęblin, kde se nacházela velká výcviková základna polského letectva.



Obr. č. 12: Wilhelm Kosarz s jeho dcerou Danutou a ženou Gertrudou (za svobodna nesla příjmení Klima).



Obr. č. 13: Wilhelm Kosarz (zcela vlevo) spolu s dalšími dvěma členy akrobatické skupiny. Skupina využívala i československé Avie BH-33, které se vyráběly v Polsku v licenci jako PWS-A.



Obr. č. 14: Wilhelm Kosarz u dvoumístného letounu RWD-8. Balejka jej zmiňoval jako „ervudé“, což byl slangový název v polském letectvu. Letoun byl určený k výcviku (nebyl vyzbrojen) a dále ke spojovacím a nouzově průzkumným úkolům. Právě na tomto typu létali všichni čtyři piloti během kampaně v Polsku. Na této fotografii jsou civilní stroje sloužící k výcviku v aeroklubu, kde Kosarz pracoval jako instruktor létání.



Obr. č. 15: Pokračovací cvičný letoun PWS-26. Na tomto dvouplošniku spolu s letouny RWD-8 čtveřice pilotů přeletěla do Rumunska. Snímky byly pořízeny při návštěvě Muzea polského letectva v Krakově v roce 2018.



Obr. č. 16: Zadní pilotní prostor PWS-26.



Obr. č. 17: Přední pilotní prostor PWS-26.



Obr. č. 18: PWS-26 mohl nést i lehké pumy.



Obr. č. 19: Pohled na zakrytovaný hvězdicový motor letounu PWS-26.



Obr. č. 20: Pohled na přední pilotní prostor letounu PWS-26.



Obr. č. 21: Pohled na svislé a vodorovné ocasní plochy letounu PWS-26.




Obr. č. 22: Tento PWS-26 je vyzbrojen kulometem, sloužil tedy k výcviku ve střelbě. Ze vzpomínek Balejky vyplývá, že létal na nevyzbrojených strojích.


Lit. A. W. 1/28 Lyon 31 80 ✓
 KORPUS OBOJÓW - *lotnictwo* Stosunek do służby *Próbno-ucelowa*
 Nazwisko i imię : *František Josef*
Kromy Benieris Paris (27)

ZESZYT EWIDENCYJNY
I. LISTA EWIDENCYJNA.

Stopień : *plutonary pilot*
 Starszeństwo : *p. roku 1938.*
 Lokals : *✓*



| Przynależność służbowa | Stanowisko zajmowane |
|--|--|
| <i>Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa - Dublin</i> | <i>Pilot instruktora - myśliwski w czasie pokoju</i> |
| <i>W czasie wojny:</i> | |
| <i>do dnia 18 IX 39.</i> | |
| <i>C.V.D.L. (w ewakuacji)</i> | <i>Pilot instruktor</i> |
| <i>od dnia 18 IX - do przekroczenia granicy do 22 IX</i> | |
| <i>współpraca dla Gen Słoneckiego</i> | <i>Pilot łącznikowy</i> |
| " | |



POLISH INSTITUTE AND Sikorski Archiwum
 Archives Ref. No. Lit. A. W. 1/28
 copyright Polish Institute and Sikorski Archiwum

Obr. č. 23: Evidenční sešit (Zeszyt Ewidencyjny) Josefa Františka. Tyto dokumenty vyplnila čtveřice letců po příjezdu do Francie 25. října 1939 na sběrném místě polské armády v Paříži. Popsali v něm svoji vojenskou službu od nástupu k armádě až po příjezd do Francie a osobní údaje.

Lot. A. 15/1330

KORPUS OSOBOWY - *Lotnictwo*
 Stosunek do służby *3-64*
Stalob, parwoława.
 Nazwisko i imię: *Kosarz Wilhelm*
Anna, Katarzyna, Barbara, Bessier.

ZESZYT EWIDENCYJNY
 I. LISTA EWIDENCYJNA.

(7)

Stopień: *plutonowy pilot.*
 Starszeństwo: *z roku 1935.*
 Lokata:



Wersie pokojowym.

| Przynależność służbowa | | Stanowisko zajmowane | |
|---------------------------------|---------------|-------------------------|---------------------------------|
| <i>2 Pułk lotniczy - Kraków</i> | <i>Kraków</i> | <i>Plac myśliwski -</i> | <i>instruktor.</i> |
| <i>Wersie wojennym:</i> | <i>— " —</i> | <i>— " —</i> | <i>D.W.O.L. instruktor.</i> |

Obr. č. 24: Evidenční sešit (Zeszyt Ewidencyjny) Wilhelma Kosarze.


LOT.A.IV.1/39a
 KORPUS OSOBOWY *Lotnictwo* *Wojna*
 Stosunek do służby *Wojny*

Nazwisko i imię : *Pawłowicz Matej* **81**
Rosary, Bessieres Paris

ZESZYT EWIDENCYJNY
 I. LISTA EWIDENCYJNA. **(23)** ✓

Stopień : *Lotnictwo plutonowy pilot*
 Starszeństwo : *1938* *myśliwski*
 Lokata : *?*

| Przynależność służbowa | | Stanowisko zajmowane | |
|------------------------|--|--------------------------|--------------|
| <i>e. w. o. l</i> | <i>w Belgii</i> | <i>Instruktor</i> | <i>pilot</i> |
| | | <i>✓ w czasie pokoju</i> | |
| | <i>W czasie wojny:</i> | | |
| | <i>do dnia 18 IX CWOL</i> | <i>Pilot instruktor.</i> | |
| | <i>w ewakuacji</i> | | |
| | <i>dnia 18 IX do przekroczenia granicy dn. 22 IX</i> | <i>Pilot szeryfowy.</i> | |
| | <i>o pracę dla</i> | | |
| | <i>w Strzeżnińsk. ego</i> | | |



Obr. č. 25: Evidenční sešit (Zeszyt Ewidencyjny) Matěje Pavloviče.

MORPUS OSOBOWY *Lotnictwo*

Lyon
Stosunek
do służby *79* ✓
Cyng

Nazwisko i imię :

Balejka Jozef
Konery Bessieres Paris

Z E S Z Y T E W I D E N C Y J N Y

I. LISTA EWIDENCYJNA.

53

Stopień : *kapral pilot*

Starszeństwo : *1938.*

lokats : *2*



Przynależność służbowa

Stanowisko zajmowane

C.W.O.2. w Dęblinie.

*Instruktor pilot.
w czasie pokoju*

do dnia 18 IX 39
W czasie wojny:

CWO2 w ewakuacji:

Instruktor pilot.

od dnia 18 IX - do przekroczenia granicy d. 22 IX 39.

współpraca dla

Gen Strzeżnińskiego

Pilot Agernikow

Vojenský historický archiv

Kopie materiálů

Kul L

Obr. č. 26: Evidenční sešit (Zezsyt Ewidencyjny) Josefa Balejky.



Obr. č. 27: Českoslovenští letci ve francouzské cizinecké legii.



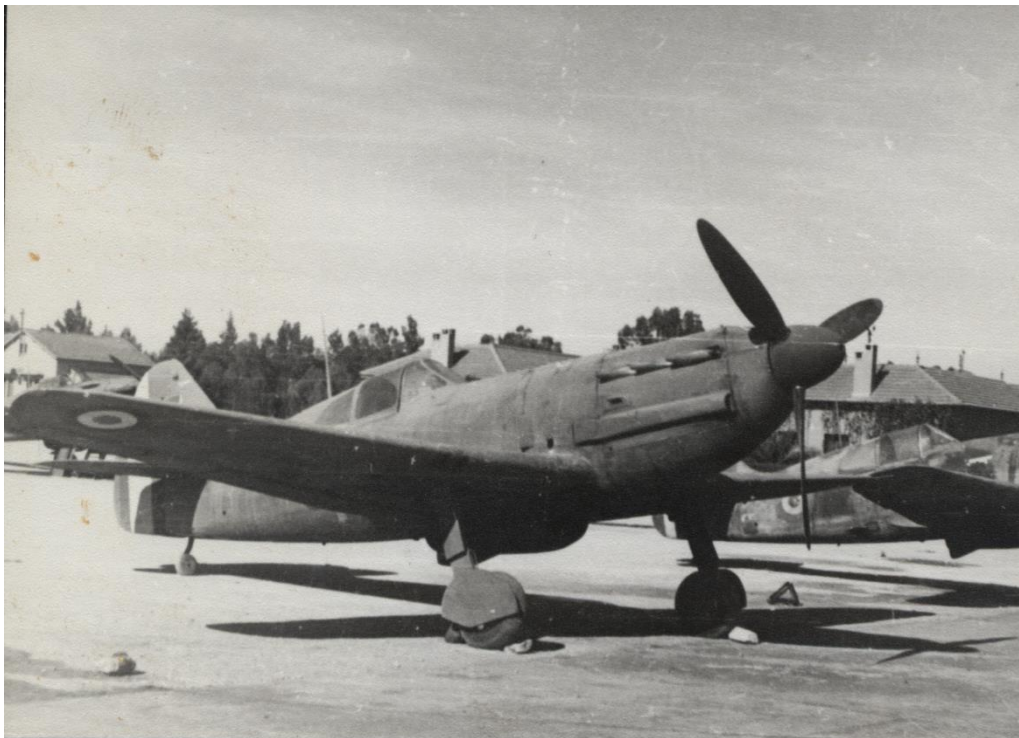
Obr. č. 28: Civilní fotografie Matěje Pavloviče.



Obr. č. 29: Fotografie polské skupiny v Rennes pořizená na jaře 1940. Mezi vojáky se nejspíše nachází i Matěj Pavlovič (s velkou pravděpodobností se může jednat o muže stojícího zcela vlevo v nejvyšší řadě, identifikace je však složitá).



Obr. č. 30: Jedním z letounů, o kterém Balejka hovořil jako o cvičném letounu, na kterém létal, byl i Bloch 151 a 152. Zde na fotografii Bloch 151, před ním jsou českoslovenští piloti.



Obr. č. 31: Dewoitine D-520. Jednalo se o nejlepší francouzský stíhací stroj.



Obr. č. 32: Námořní evakuace československých vojáků z Francie, červen 1940. Takto unikli z obsazené Francie i František, Balejka a Pavlovič.



Obr. č. 33: Přesun evakuovaných letců po příjezdu z Francie do sběrných táborů ve Velké Británii. Jedná se převážně o československé letce ještě ve francouzských uniformách.



Obr. č. 34: Fotografie Josefa Františka z doby působení u 303. polské stíhací peruti. Jedná se o fotomontáž, František domovenku POLAND nikdy nenošil.



20. Znamienny to objaw, że myśliwcy Dywizjonu 303 chętnie się fotografowali: nikt z nich nigdy nie wiedział, czy z walki, do której wyleci za dwie lub trzy godziny, wróci cało na lotnisko. Od lewej: „Tolo” Łokuciewski, Witold Urbanowicz, dr Zygmunt Wodecki, sierżant Frantiszek, John Kent (Brytyjczyk), Witold Paszkiewicz

Obr. č. 35: Fotografie letců 303. peruti pravděpodobně ze srpna až října 1940. Snímek pochází z knihy Arkadyho Fiedlera o 303. peruti, která vyšla poprvé ještě za války v roce 1942 v Londýně. Zajímavé je, že v roce 1943 tato kniha vyšla v okupované Varšavě, a to celkem třikrát a vydalo ji Polské podzemní hnutí. V polských školách se děti učily i o Josefu Františkovi – měly ve svých čítankách články o statečném Čechovi Josefu Františkovi.



Obr. č. 36: Civilní portrét Josefa Františka pravděpodobně z roku 1939.



Obr. č. 37: Františkův Hawker Hurricane Mk.I s výrobním číslem R4175 a volacím kódem RF-R, s kterým létal u 303. polské stíhací peruti. Získal na něm sedm sestřelů a v tomto letounu také zahynul.



Obr. č. 38: Zrestaurovaný Hurricane Mk. I sériového čísla P3351 v markingu svého prvního uživatele, 73. squadrony RAF. Tento stroj vyrobený počátkem roku 1940 v Brooklands přelétl 1. června do Francie a zapojil se do bojů západoevropské kampaně. Zpátky do Británie s ním ustoupil z Nantes 18. června P/O Peter Carter.



Obr. č. 40: Piloti 303. perutě. Pod anténním sloupkem letounu je vidět kruhový znak 303. perutě.



Obr. č. 41: Pilot 303. polské stíhací perutí. Ve stejné výstroji létal i Josef František a ostatní, tedy s leteckou koženou bundou, záchrannou vestou a leteckou kuklou se sluchátky a brýlemi, po levé straně je vidět kyslíková maska pilota.



Obr. č. 42: Fotografie polských letců z roku 1940. Wilhelm Kosarz (první zleva).



Obr. č. 43: Wilhelm Kosarz (druhý zleva), se svými kolegy z 302. stíhací polské peruti.



Obr. č. 44: Hrob Wilhelma Kosarze v Northwoodu s číslem H274. Kosarz padl v boji 8. listopadu 1940, kdy mu při pokusu o opuštění hořícího letounu začal hořet padák.



Obr. č. 45: Matěj Pavlovič u svého Supermarine Spitfire Mk.II u 303. stíhací polské peruti.



Obr. č. 46: Josef Balejka ve Velké Británii.

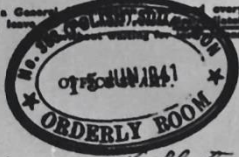
POLINA

Form 295.
(In pads of 100.)

His
Hos-upt } permission to wear plain clothes. Initials of C.O.

ROYAL AIR FORCE.

Sub. LEAVE* } FORM If a General... every airman
Monthly* PASS* } on leave... ready to his
Temporary* } on leave... wearing the uniform



Unit *303 Squadron* Station *Northolt*

Official No. *722632* (Rank) *Sgt.* (Name) *Balejka, J.*

has permission to be absent from his quarters, from *after duty*

hours on *15 June* 19 *41*

to *22.00* hours on *28 June* 19 *41*

for the purpose of proceeding on *Sub. leave*

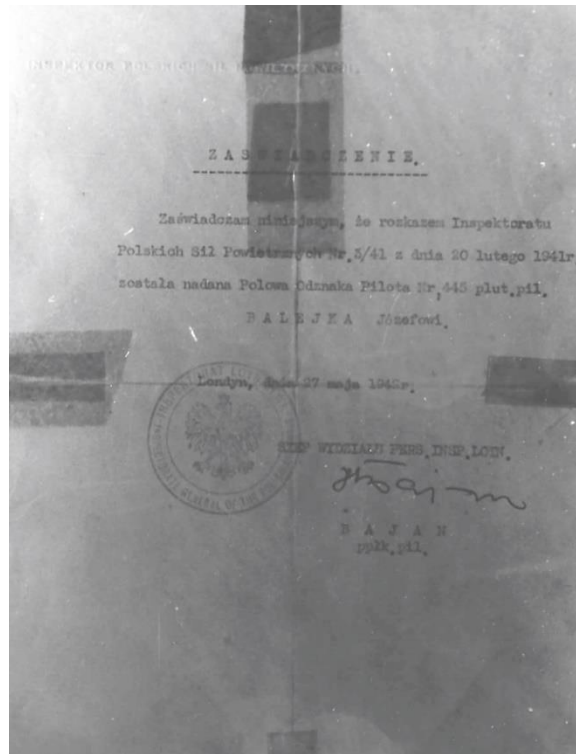
Wentworth F.O.
Commanding Officer.

(Date) *15.6.1941*

*Strike out word or words inapplicable. P.T.O.

CROWN COPYRIGHT RESERVED.

Obr. č. 47: „Pracovní neschopenka“ Josefa Balejky platná od 15. června do pravděpodobně 28. června 1941 může souviset s jeho bojovým zraněním, které utrpěl při střemhlavém letu.



Obr. č. 48: Dne 20. února 1941 byl Inspektorátem polského letectva vydán rozkaz, aby Balejka obdržel polský pilotní odznak – Polowa Odznaka Pilota Nr. 445. Rozkaz na fotografii je podepsán pplk. pil. Jerzym Bajanem.

| DETAIL OF WORK CARRIED OUT | | | | | | SECRET | | PAGE |
|-----------------------------|---------------------------|--------------------|---------------|-------|-------|-----------------------------|-------------------------|------|
| By No. 303 Polish Squadron | | | | | | | | |
| FOR THE MONTH OF June, 1941 | | | | | | | | |
| DATE | AIRCRAFT TYPE & NUMBER | CREW | DUTY | TIME | | DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT | | |
| | | | | UP | DOWN | | | |
| 6.41 | P- 8208 | G/C Pawlikowski | Training | 16.30 | 16.55 | "A" | Practise flying | |
| " | P- 8641 | G/C Mevovoy | " | 10.20 | 11.30 | "B" | " Gun Firing | |
| " | P- 8642 | Sgt. Wojciechowski | " | 10.20 | 11.30 | " | " " " | |
| " | P- 8507 | S/L Lapkowski | " | 11.00 | 11.55 | " | " " " | |
| " | P- 8329 | Sgt. Belza | " | 11.20 | 12.10 | " | " " " | |
| " | P- 8641 | P/O Drecki | " | 12.00 | 12.50 | " | " " " | |
| " | P- 8642 | Sgt. Belc | " | 12.00 | 12.50 | " | " " " | |
| " | P- 8333 | P/O Kustrzynski | " | 10.50 | 11.50 | " | Sector recon. | |
| " | P- 8336 | P/O Kolaczowski | " | 10.50 | 11.50 | " | " " | |
| " | P- 8262 | F/L Jankiewicz | Operation Fl. | 16.05 | 17.40 | " | Patrol Dangens and Man- | |
| " | P- 8335 | P/O Bondar | " | 16.0 | 17.40 | " | stone | |
| " | P- 8331 | F/O Strzembosz | " | 16.05 | 17.40 | " | " " " | |
| " | P- 8641 | Sgt. Belza | " | 16.05 | 17.40 | " | " " " | |
| " | P- 8333 | P/O Lokuciewski | " | 16.05 | 17.40 | " | " " " | |
| " | P- 8336 | Sgt. Belc | " | 16.05 | 17.40 | " | " " " | |
| " | P- 8262 | F/L Jankiewicz | Training | 21.35 | 21.55 | " | Weather test | |
| " | P- 8331 | Sgt. Belc | " | 22.15 | 23.30 | " | Dusk and Night Flying | |
| " | P- 8336 | P/O Kolaczowski | " | 22.15 | 23.30 | " | " " " | |
| " | P- 8333 | P/O Lokuciewski | " | 22.15 | 23.30 | " | " " " | |
| " | P- 8262 | F/L Jankiewicz | " | 22.15 | 23.30 | " | " " " | |
| 6.41 | P- 8189 | W/C Kent | " | 11.45 | 12.00 | "A" | Northolt to Farnboro | |
| " | P- 8330 | Sgt. Szlagowski | Operation Fl. | 11.50 | 13.35 | " | Patrol Grinstead | |
| " | P- 8325 | P/O Gładych | " | 11.50 | 13.35 | " | " " " | |
| " | P- 8382 | Sgt. Wirsche | " | 11.50 | 13.35 | " | " " " | |
| " | P- 8585 | P/O Ferić | " | 11.50 | 13.35 | " | " " " | |
| " | P- 8208 | P/O Lipiński | " | 11.50 | 13.35 | " | " " " | |
| " | P- 8382 | F/L Arentowicz | " | 16.35 | 18.20 | " | " " " | |
| " | P- 8338 | P/O Juszcak | " | 16.35 | 18.20 | " | " " " | |
| " | P- 8208 | P/O Wróblewski | " | 16.35 | 18.20 | " | " " " | |
| " | P- 8325 | Sgt. Balejka | " | 16.35 | 18.20 | " | " " " | |
| " | P- 8330 | P/O Zumbach | " | 16.35 | 18.20 | " | " " " | |
| " | P- 8385 | Sgt. Szlagowski | " | 16.35 | 18.20 | " | " " " | |
| " | P- 8189 | W/C Kent | Training | 14.50 | 15.25 | " | Farnboro to Northolt | |
| " | P- 8325 | Sgt. Damm | " | 20.40 | 21.35 | " | Iocco Flying | |
| " | P- 8385 | Sgt. Szlagowski | " | 22.30 | 23.55 | " | Dusk and night | |
| " | P- 8338 | Sgt. Giermer | " | 22.30 | 24.00 | " | " flying | |
| " | P- 8208 | P/O Paderewski | " | 22.30 | 24.00 | " | " " " | |
| " | P- 8507 | S/L Lapkowski | " | 22.45 | 00.05 | "B" | " " Night | |
| " | P- 8507 | S/L Lapkowski | Operation Fl. | 11.50 | 13.35 | " | Patrol Grinstead | |

Obr. č. 49: Záznam letů 303. polské stíhací peruti pro červen 1941. Podtržený záznam operačního letu Josefa Balejky ze dne 13. června 1941 na stroji Supermarine Spitfire Mk.II P-8325.



Obr. č. 50: Na tomto typu letounu Supermarine Spitfire Mk.II létali u 303. peruti Josef Balejka a Matěj Pavlovič. Na této fotografii je Spitfire Mk.II náležející 310. československé stíhací peruti.



Obr. č. 51: Josef Balejka (zcela vpravo) u 311. československé bombardovací peruti v roce 1944. Na fotografii je Balejka vyfocen spolu se svou posádku a s velitelem F/O Jánem Lazarem (pátý zprava) a neznámou ženou z pozemní obsluhy.



Obr. č. 52: Consolidated B-24 Liberator. Na tomto typu bombardéru létal jako druhý pilot i Josef Balejka u 311. československé bombardovací peruti. Na snímku je stroj již s československými státními znaky po návratu do vlasti.



Obrázek č. 53: Josef Balejka na snímku z 90. let

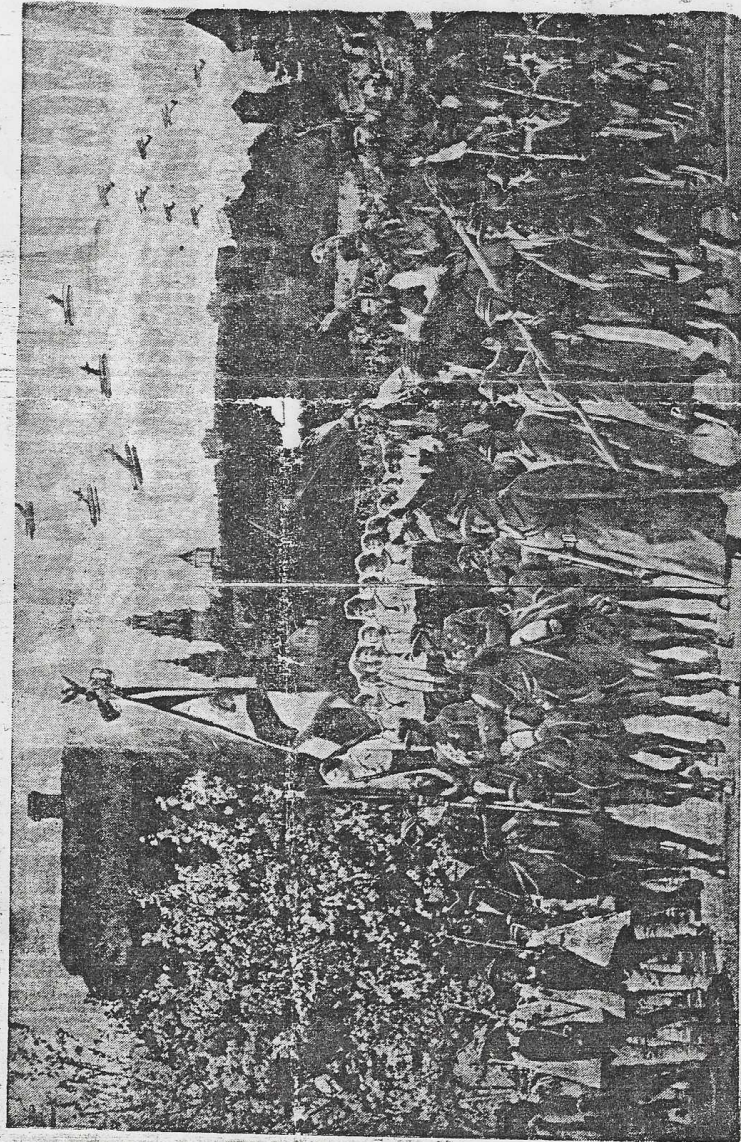


Obr. č. 54: Pomník Matěje Pavloviče v jeho rodných Vlkonících, odhalen byl 8. května 1994 z iniciativy Ing. Antonína Šrámka.

Start Harcerskich Orłów Krakowa w dniu 3 maja do Warszawy.

W dzień Święta Narodowego Polski 3-go Maja, Harcerstwo Polskie stało karnie w szeregach, by wykazać swą tężyzną organizacyjną i siłę.
Prócz udziału w defiladach w tym dniu harcerze kolarze wzięli ze wszystkich zakątków Polski adresy holdownicze dla prefektora Harcerstwa Polskiego Pana Prezydenta Ignacego Mościckiego, jako wyraz gotowości Harcerstwa.

3. MAJ



Złemia Krakowska w Dniu Święta Narodowego.

W roku bieżącym Harcerstwo realizuje idee motoryzacji i uskrzydlenia Polski, przewozi samolotami adresy holdownicze do Warszawy.

Z grodu podwaweskiego

wystartowały w dniu 3 maja do Warszawy 3 samoloty Harcerskiej Eskadry Lotniczej

im. mjr. Idzikowskiego Aeroklubu Krakowskiego, powstałej w r. 1937, Harcerze, którzy przeszli w r. zeszłym pilotaz szkolenowy i motorowy w Aeroklubie Krakowskim, przewiozła lotem do Warszawy kilkadziesiąt adresów holdowniczych ze wszystkich zakątków Chorągwi Krakowickiej. Kierownictwo Harcerskiej eskadry lotniczej Chorągwi Krakowskiej i władze Aeroklubu Krakowskiego włożyły dużo prac w trudną w wyszkolenie młodych pilotów, aby z Krakowa wystartowały wszystkie 3 samoloty eskadry, ofiarowane tejże w r. ubiegłym przez Zarząd Główny L. O. P. P. z fundacji Śląskiej L. O. P. P.

Świadczy to o poziomie pracy o

wspaniałych wynikach eskadry Harcerskiej,

powołanej do życia przez ptk. pilota Kalusa, a przedewszystkiem o entuzjazyzmie takim owiana jest praca w eskadrze Harcerskiej Krakowskiej.

Zaloga samolotów stanowią następujący członkowie eskadry: Labocha Michał, Rutkowski Jan, Zgłobil Zbigniew, Malan-da Jan, Zwierowski Antoni. Dowódcą tej trójki jest Kosarz Wilhelm. Organizacją lotu z ramienia władz harcerskich zajmował się prof. Bugajski Jan, harcmistrz i członek Komendy Chorągwi w Krakowie.

Start samolotów nastąpił o godz. 10-tej przez Klece do Warszawy. Odlatując na młodych lotników harcerzy ścignął na lotnisku w Czynnach władze Aeroklubu Krakowskiego, Harcerskie, drużyna lotowa i kolarska harcerzy pod dowództwem harcmistrza Matuszyńskiego.

Obr. č. 55: Výstrižek článku z neurčených dobových polských novin. Článek informuje o startu tři letounů Harcerskiej Eskadry Lotniczej pod vedením Wilhelma Kosarze k letu do Varšavy. Let se konal u příležitosti státního svátku 3. května 1937.

Harcerska eskadra lotnicza z adresami hotdownicemi wystartowała do Warszawy.

Kraków, 8 maja. (PAT). Dzisiaj w dniu święta narodowego 3-go Maja z Krakowa wystartowały do Warszawy trzy samoloty harcerek eskadry lotniczej aeroklubu krakowskiego im. mjr. Idzikowskiego, powstanej w r. 1937. Harcerze przewieźli lotniczych ze wszystkich zakątków hotdownic gwi krakowskiej.

Zaloga samolotu stanowia następujący członek eskadry: **Labocha Michał, Rutkowski Jan, Zgłobik Zbigniew, Malanda Jan, Zwierowski Antoni**. Dowódcą tej trójki samolotów nastąpił o godz. 10-tej przez Kielec do Warszawy. Odlatujących pilotów w Czyżnach pod Krakowem w lotni-aeroklubu krakowskiego harcerek, wiaździezna motorowa i kolarska harcerek, oraz liczne grono publiczności.

Dzisiejszy start świadczy chlubnie o poziomie pracy i wynikach krakowskiej eskadry harcerek, powołanej do życia przez plk. milota **Kalkusa**.

Samolot lądował na GUBAŁOWCE w Zakopanem.

(Tis) W czwartek po południu po kilkunastu godzinach wylądował na Fulmanowej na Gubałowce samolot. Była to maszyna „R. W. D. 8”, którą pilotował instruktor pilot **Wilhelm Kosarz**, mając jako pasażera p. **Nazarkiewicz**, kierownika szybownictwa w Aeroklubie Krakowskim. Samolot ten przybył na zaproszenie Aeroklubu Zakopiańskiego.

Charakterystyczne, że maszyna lądowała na przestrzni około 90 metrów, i po poswoju 5-godzinnym latwo wystartowała.

Charakterystyczne, że maszyna lądowała na przestrzni około 90 metrów, i po poswoju 5-godzinnym latwo wystartowała.

Podkreślić należy, że jest to pierwsze lądowanie samolotu na szczycie Gubałówki, które odbyło się w tak uciążliwych warunkach.

Zdarzenie to wskazuje jeszcze raz dobitnie, jak bardzo przydałoby się lądowisko w tego rodzaju akcjach, do utworzenia którego — jak widzimy — są możliwości.

Obr. č. 56: Výstřižek článku z neurčených dobových polských novin. Článek informuje o přistání Wilhelma Kosarze na štítě Gubałowka v Zakopanem v Tatrách.