

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Život generálporučíka Františka Fajtla

Zuzana Kýrová

Plzeň 2015

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor České dějiny

Bakalářská práce

Život generálporučíka Františka Fajtla

Zuzana Kýrová

Vedoucí práce:

PhDr. Roman Kodet, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2015

.....

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala PhDr. Romanu Kodetovi, Ph.D. za jeho odborné rady, ochotu a trpělivost při vedené mé bakalářské práci.

Dále bych chtěla poděkovat paní Haně Fajtlové, jenž mi poskytla mnoho cenných informací využitých v této práci.

Obsah

| | |
|---|----|
| 1 Úvod | 6 |
| 2 Mládí | 10 |
| 3 Západní fronta | 16 |
| 3.1 Francie | 16 |
| 3.2 Anglie | 18 |
| 3.3 Sestřelen..... | 29 |
| 3. 4 Opět v Anglii | 34 |
| 4 Východní fronta | 40 |
| 5 Život po válce | 47 |
| 6 Závěr | 55 |
| 7 Seznam použité literatury a zdrojů | 58 |
| 7. 1 Nepublikované prameny | 58 |
| 7. 2 Literatura..... | 58 |
| 7. 3 Internet..... | 59 |
| 8 Resumé | 60 |
| 9 Přílohy | 61 |

1 Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na život generálporučíka Františka Fajtla, který bojoval za 2. světové války na západní i východní frontě. Toto téma jsem si zvolila z několika důvodů. Prvním z nich je ten, že dle mého názoru českoslovenští letci bojující v RAF nebyli po válce dostatečně doceněni. Bylo to zapříčiněno minulým režimem, bohužel zlepšení po listopadu 1989 v tomto ohledu není výrazné. Dalším důvodem je to, že mne od útlého dětství zajímají příběhy lidí, kteří tuto válku zažili nebo se jí přímo účastnili. V neposlední řadě je to mé příjemné setkání s manželkou generálporučíka Františka Fajtla v roce 2009 na křtu knihy Jana Vondráčka Po tvém boku pevně stát, z které v práci čerpám. Díky bakalářské práci jsem se s ní mohla setkat znovu.

Cílem této práce je zmapovat celý život Františka Fajtla, od jeho dětství, přes působení ve 2. světové válce, Fajtlův život po ní a jeho skon. Na začátku práce je popsáno jeho dětství, větší část je věnována působení za války a v poslední části je popsán rodinný život a útrapy s minulým režimem. Práce je vedena chronologicky, rozdělena do čtyř základních kapitol. První popisuje jeho mládí, druhá jeho působení na západní frontě, třetí se zabývá východní frontou a v poslední je popsán Fajtlův život po válce. Tato kapitola je částečně věnována také paní Haně Fajtlové.

Studiem Fajtlova života jsem se chtěla více dozvědět o jeho mládí, rodině, z jakých poměrů pocházel, o tom, co jej formovalo jako osobnost. Jaká byla jeho vojenská příprava před válkou. Získat více informací o Fajtlově působení ve Francii a Velké Británii. Také jsem se pokusila popsat jeho činnosti v Sovětském Svazu. Zajímavý je jeho životě po únoru 1948 a to, jak byl jakožto voják působící na západě komunistickým režimem „potrestán“. Zajímalo mne, zda mělo nějaký vliv na jeho uvěznění a posuzování Fajtlovy osoby komunistickými úřady to, že působil i na východní frontě. Proč přesto, že díky boji v Anglii měl na západě kontakty, rozhodl se zůstat v komunistickém Československu. Zda a jaký důsledek měla na jeho chování internace na Mírově. Jak dobu, během níž byl uvězněn, prožívala jeho žena s malou dcerou. Snažila jsem se zjistit, jaká byla povaha generálporučíka Františka Fajtla.

Práce je rozdělena do čtyř kapitol. V první z nich se věnuji Františkovu dětství, popisují zde i prostředí, z kterého pocházel, jeho rodinu, studiu na škole i jeho studiu na Vojenské akademii, která mu byla dobrým základem pro jeho budoucí kariéru letce. Kapitola je zakončena Fajtlovým útekem z Československa do Polska, odkud se dostal do Francie.

Druhá kapitola je rozdělena na čtyři podkapitoly. V první z nich je zmapováno jeho působení ve Francii, kde byl od července 1939 do až do francouzské kapitulace, po které odešel do Velké Británie. Další podkapitola popisuje Fajtlův život v Anglii, kde působil u několika perutí. Stal se velitelem 313. československé stíhací peruti, s níž se účastnil mnoha vzletů a bojů. Tato část je zakončena 5. květnem 1942, kdy byl jako velitel 122. perutě sestřelen nad Francií. Třetí podkapitola se věnuje jeho snaze dostat se po sestřelení z okupované Francie před Vichystickou Francií a Španělsko zpět do Británie. Ukončena je srpnem 1942. V poslední části je opět popsáno jeho působení ve Velké Británii až po jeho přeložení na východní frontu uskutečněné v lednu 1944.

Předposlední kapitola je věnována jeho působení v Sovětském svazu, kde byl velitelem pluku. Kapitola je poměrně krátká a to z důvodu, že na východní frontě František Fajtl již moc nelétal, spíše se věnoval organizačním záležitostem. Část kapitoly se také věnuje Slovenskému národnímu povstání.

Poslední kapitola je snahou zmapovat jeho život po válce. V ní se věnují jeho rodinnému životu a problémům s režimem po roce 1948—internace na Mírově a degradace, které prožil, stejně jako mnoho dalších vojáků působící za války na západní frontě. Dotýká se i života jeho ženy Hany Fajtlové, jež mi velmi ochotně poskytla informace o jejich společném životě. Také je zde zmíněna jeho literární činnost, řády a medaile, které obdržel a další pocty, jichž se mu dostalo—školy, letiště a ulice, které jsou po něm pojmenovány, významná setkání s osobnostmi, besedy, jenž pořádal, o písni, jenž mu byla složena a dalších. Kapitola je zakončena popisem jeho pohřbu a vzpomínkami jeho ženy Hany Fajtlové a jejich dcer.

Ve své bakalářské práci jsem nejvíce vycházela z knihy Jiřího Rajlichy a Jitky Režné (mladší dcery Františka Fajtla), *Generál Fajtl slovem historika, rodiny a objektivem fotografií*, jenž zahrnuje celý jeho život. Informace z této knihy jsem si ověřovala a rozšiřovala z dalších knih, jako například *Na nebi sladké Francie* a *Na nebi hrdého Albionu*, 1.–5. část, jejich autorem je též Jiří Rajlich.

První zmiňovaná popisuje tzv. podivnou válku, kdy bojové akce měly velmi omezený rozsah—od září 1939 do 10. května 1940—kdy německá armáda zaútočila na Belgii, Lucembursko a Nizozemsko, čímž Němci „odřízli“ francouzské vojáky na území Belgie od Francie. Publikace *Na nebi hrdého Albionu* mapují každodenní činnost československých letců na západní frontě. V první části jsou popsány události od června 1940 do konce tohoto roku, kdy v Anglii přistáli první piloti nejen českoslovenští, ale i spojenečtí, kteří byli evakuováni z poražené Francie. Další stránky jsou věnovány

jednáním vojenským a diplomatickým o budoucnosti československých pilotů v RAF v britských perutích, ale i v československých perutích (310. stíhací, 311. bombardovací, 312. stíhací). Dále je zde popsána Bitva o Británii z pohledu britské historiografie i z pohledu Německa. První díl této ságy je nejobsáhlejší. Ve druhém díle jsou popsány chronologické události roku 1941, včetně založení 313. československé stíhací perutě. Třetí část této ságy poskytuje informace o roce 1942, čtvrtá část o roce 1943 a v páté jsou události týkající se roku 1944. Mnoho informací mi poskytly i knihy samotného Františka Fajtla. V první kapitole práce jsem hodně čerpala z knihy Z Donína do oblak, díky níž jsem se dozvěděla o jeho mládí. Jeho sestřelení dne 5. května 1942 a následující cestu zpět na území Velké Británie je dobře zmapována ve Fajtlově knize Sestřelen. Pro třetí kapitolu bakalářské práce-Východní fronta-bylo čerpáno z knih První doma a Podruhé doma, kde bylo popsáno jeho působení v Sovětském Svazu. Život pluku se velmi lišil od života v Anglii nejen tím, že Fajtl zde byl velitelem a musel zabezpečovat jeho činnost a létat pouze služebně. Lišil se i způsob boje, kdy vzdušných soubojů nebylo tolik, jako v Anglii, protože piloti museli zneškodňovat tanky, auta atd. při přesunech německých pozemních jednotek včetně náletů na německá letiště. V poslední kapitole, zabývající se Fajtlovým životem po válce, jsem využila jeho knihy Dva údery pod pás, kde autor popisuje, jak s ním bylo zacházeno po komunistickém převratu v únoru 1948. Dalším zdrojem byla kniha Jana Vondráčka, Po tvém boku pevně stát, kde jsou zachyceny vzpomínky Fajtlovy manželky na jejich společný život, včetně jeho internace na Mírově. Mnoho informací v této kapitole bylo získáno z osobního rozhovoru s paní Hanou Fajtlovou, jenž mě vřele přivítala, ochotně zodpověděla mnou kladené otázky a nechala mne podívat se na soukromé fotografie a dokumenty generálporučíka Františka Fajtla. Album, jenž mi bylo ukázáno vytvářel sám Fajtl, je vedeno chronologicky a jsou v něm fotografie a oficiální dopisy za dobu jeho působení na západní frontě-byla zde zachycena jeho cesta Polskem, Francií a Velkou Británií. Kromě mnoha publikací Jiřího Rajlichy a Františka Fajtla jsem využila v práci i články v časopisech Historie a vojenství a Letectví a kosmonautika, internetové zdroje (nejvýznamnějším byly stránky obsahující fondy archivu bezpečnostních složek MV ČR, jenž byly využity v poslední kapitole). Použito bylo mnoho dalších knih například od Václava Šorela a Michala Kociána knihu s názvem Generál Fajtl, od Francois de Geoffre dílo Normandie-Němen, od Eduarda Čejky knihu Zlomená křídla a Na západní frontě,

na druhé zmiňované pracoval s Tomanem Brodem, od Manuela F. Van Eycka dílo Zemřeli jsme pro Anglii a mnoho dalších knih od různých autorů.

Od Františka Fajtla jsem využila téměř všechna jeho díla. Tyto knihy byly a stále jsou velmi oblíbenými. Zajímavým faktem je, že měl František Fajtl takový talent na psaní knih, přesto, že v dětství doma žádnou knihu neměli. Pokud si přál nějakou přečíst, musel si ji půjčit ve škole. Ve svých dílech píše nejen o sobě a svých zážitcích (například knihy Z Donína do oblak nebo Sestřelen), ale mnoho knih psal o svých přátelích z bojů. Zajímavé je, byť jsou některé knihy Fajtlovou autobiografií, on sám o sobě psal nerad.¹

¹ Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou vedla Zuzana Kýrová, 13. dubna 2015 v Praze.

2 Mládí

František Fajtl se narodil 20. srpna 1912 v Doníně na Lounsku. Otec byl vyučený zedník a původní usedlost o třech místnostech rozšířil o přístavek, stodolu a chlév pro dobytek. Provozoval venkovskou mlékárnu. S vozem taženým koněm jezdil sbírat mléko po okolních vesnicích. Matka byla v domácnosti. František měl dvě sestry, o čtyři roky starší Antonii a o dva roky mladší Annu. Když vypukla 1. světová válka, narukoval otec až do Albánie. Po odchodu otce do války se matka stala živitelkou rodiny. Nedostatek potravin ji donutil prodat krávu, aby mohla zaplatit dluhy. Často byly k obědu placky ze šrotu, k večeři pak jídlo z mouky, mléka a vajíčka. Z války se otec vrátil zdráv.

František nejprve studoval obecnou školu ve Vrbně nad Lesy, následně měšťanskou školu v Peruci, kam dojížděl vlakem. Byl dobrým studentem. Jedním z jeho kantorů byl pan Chládek, jenž se některým svým studentům věnoval i mimo výuku a patřil mezi ně i František. Učil je fotografovat a zval je k sobě domů, kde fotografie vyvolávali. Jednou, když šel František za panem učitelem, stál na pavlači kočárek s plačícím dítětem. Zavolał na paní Chládkovou a ta mu řekla: „*Tak ji pohoupej. Je to naše Hanka, určitě přestane plakat, je hodná.*“² Pohoupal kočárek a Hana ztichla. Netušil tenkrát, že si ji jednou vezme za ženu.

Po ukončení měšťanské školy Fajtlův otec požadoval, aby mu syn pomáhal ve firmě. Matka s oběma sestrami na otce tak dlouho naléhaly, až studium Františkovi povolil. Po úspěšném složení přijímacích zkoušek nastoupil na Českou obchodní akademii v Teplicích. František měl talent na jazyky, jak sám vzpomínal: „*Největším kladem studií na škole pro mne byly cizí řeči-němčina, angličtina, ruština. Angličtinář, velmi přísný profesor Jankovec nám dal maximum ...*“³ Dokonalé zvládnutí základů i konverzace v anglickém i ruském jazyce ovlivnilo jeho život během 2. světové války. „*V Anglii mi v roce 1942 dopomohly k dosazení do funkce velitele ryze britské squadrony, kde dokonalá znalost tohoto jazyka, slovem i písmem byla hlavní podmínkou. Ruština se mi zase náramně hodila na východní frontě.*“⁴ Na obchodní akademii maturoval 24. června 1932.⁵

2 FAJTL, František, *Z Donína do oblak*, Louny 2000, s. 29.

3 Tamtéž, s. 37.

4 Tamtéž, s. 38.

5 RAJLICH, Jiří, REŽNÁ, Jitka, *Generál Fajtl*, Cheb 2012, s. 14–18.

Vojenskou prezenční službu nastoupil 1. října 1932 u Pěšího pluku 9 Karla Havlíčka Borovského v Mostě. Po týdnu byl přeřazen do Vršovic na důstojnickou školu pro pěchotu. Zde se kromě vojenského výcviku věnoval sportu-byl levým křídlem fotbalového týmu a členem běžecké štafety školy a kultuře-zpíval v pěveckém sboru. V lednu 1933 byl povýšen na svobodníka a v květnu, po absolvování zkoušek z teorie i praxe, na desátníka. Praktický výcvik úspěšně absolvoval u minometné čety horského praporu 11 v Bardějově, pak u horského pěšího pluku 4 v Sabinově. Při velkém cvičení v horách byl velitelem družstva, vedl si velmi dobře, díky čemuž byl povýšen na četaře aspiranta s třemi stříbrnými pásky na ramenou. Byl velmi zodpovědný a ctižádostivý.

Po důkladných lékařských prohlídkách v divizní vojenské nemocnici v Praze na Karlově náměstí byl 3. září 1933 přijat na dvouletou Vojenskou akademii v Hranicích na Moravě. „*Kromě tvrdého výcviku na dvoře, v terénu (známá Skalka) jsme šprtali fyziku, matematiku, nauku o střelbě, balistiku, chemii, služební předpisy, válečné dějiny, maďarštinu, francouzštinu a jiné. Každý předmět přednášel důstojník specialista, každá četa měla svoji učebnu.*“⁶ Postup do druhého ročníku byl podmíněn perfektním zdravotním stavem. Fajtl patřil mezi 27 uchazečů, jež zdravotní prohlídkou prošli. Druhý ročník absolvoval v Prostějově na Vojenském leteckém učilišti. „*Denní řád se zde v zásadě od Hranic nelišil. Odpadla němčina a maďarština, přibyly speciální letecké předměty jako navigace, nauka o střelbě a bombardování, meteorologie atd. Senzační novum nám přineslo létání. Podlehl jsem zcela jeho vábení a kouzlu, zamiloval jsem se do něho až po uši.*“⁷ Na školním jednomotorovém dvouplošníku Letov Š–218 vzlétl s instruktorem rotmistrem Hamplem poprvé 29. srpna 1934. Do skupiny pilotů pro dvoumístné letouny, kterou učil rotmistr František Gungala, byl přidělen 5. září téhož roku. Po 117 startech s instruktorem směl Fajtl začít létat sám. Elementární výcvik, během něhož nalétal 78 sólových letů, ukončil 30. ledna 1935. Pokračovací pilotní výcvik probíhal od 31. ledna do 28. června téhož roku a Fajtl ho absolvoval s hodnocením „dobrý“. Vykonal v něm 189 startů o počtu 38,5 leteckých hodin. Pilotem letcem byl jmenován 1. července 1935 a druhý den byl slavnostně vyřazen v hodnosti poručíka letectva.⁸ „*Cítil jsem v rukách i v nohách nejenom cit dozrávajícího pilota, ale i sebevědomí. Věřil jsem si. Do služby u pluku půjdu s klidem a jistotou.*“⁹

6 Tamtéž, s. 19-20.

7 Tamtéž, s. 23.

8 Tamtéž, s. 18–31.

9 FAJTL, *Z Donína do oblak*, s. 52.

Po vyřazení z Vojenského učiliště byl převelen k olomouckému Leteckému pluku 2, k 8/2. letce, kde prováděl orientační a skupinové lety v roji. Dnem 30. září 1935 byl přeřazen k letce 5/2., v níž působil jako pilot i jako pozorovatel do června 1938. V době mezi 3. lednem a 29. červnem roku 1936 absolvoval aplikační letecký kurz v Prostějově, jež zakončil s hodnocením „dobrý“. Po absolvování pozorovatelského výcviku byl 1. července jmenován pozorovatelem letcem. Díky svým organizačním schopnostem a bystrosti zvládl i administrativní práci a 19. října se stal pobočником velitele I/2. peruti. Polním pozorovatelem letcem byl jmenován 1. dubna 1938 a stal se prvním důstojníkem, což prakticky znamenalo, že byl zástupcem velitele letky 5/2. K vyzbrojení letky patřily starší typy letadel Aero Aš-11, Ab-111, AP-32, A-100, A-230, Letov Š-16 a pozorovací dvouplošníky Letov Š-328.¹⁰ Tato letka prováděla převážně pozorovací lety, piloti při fotoletech pořizovali panoramatické záběry pomocí automatických přístrojů namontovaných v podlahách letounů. „*Sami jsme je vyvolávali, lepili do celků a popisovali. Ty zdařilé sloužily pro potřebu vojenského zeměpisného útvaru a k soutěžím.*“¹¹ František Fajtl často a rád létal jako polní pozorovatel-letec se svobodníkem Josefem Františkem na dvouplošníku značky Šmolík Š-328, protože během letu svobodník „*Reagoval hbitě na každé smluvené znamení ... výborně se orientoval.*“¹² Jeho špatná kázeň na zemi, kdy se do kasáren často vracel po večerce, způsobila, že dlouho nemohl být povýšen. Josef František dne 14. února 1938 zahájil stíhací kurz u cvičné letky Leteckého pluku 4 ve Kbelích u Prahy, po jehož ukončení se do Olomouce nevrátil. Josef František bojoval ve 2. světové válce, ve které se s poručíkem Fajtlem setkal v roce 1940 na letišti Northolt u Londýna. Bohužel tuto válku nepřežil. „*Jméno nadporučíka letectva Josefa Františka patří do čela listiny vynikajících válečných stíhacích pilotů.*“¹³

I když měl Fajtl titul polního pilota, nočního letce a pozorovatele, pořád toužil stát se stíhačem. Od 13. června 1938 absolvoval dvouměsíční intenzivní stíhací kurz, během něhož létal na několika typech letadel, na jednomístných letounech, s instruktorem létal na dvouplošníku E-41 a sólové akrobatické lety absolvoval na Avii Bš 122, na Ba-33 a B-534. Během kurzu nalétal 240 letů a ukončil ho s prospěchem „velmi dobrý“. Ke stíhacím pilotům byl přeřazen 1. září 1938. V tento, pro něj tak významný den, se na olomouckém letišti osobně setkal s plukovníkem

10 RAJLICH, REŽNÁ, s. 31–37.

11 Tamtéž, s. 32.

12 FAJTL, František, *Vzpomínky na padlé kamarády*, Praha 1991, s. 17.

13 Tamtéž, s. 35.

Charlesem A. Lindberghem, jemuž byl přidělen jako tlumočník. Druhý den manželé Lindberghovi odletěli do Prahy, kde se zdrželi do 8. září. Navštívili továrnu Walter v Jinonicích, která vyráběla automobily a letecké motory. Setkali se s významnými osobnostmi vojenského, leteckého a politického života. O Lindbergově pobytu v Československu napsal poručík Fajtl článek, jenž byl otisknut v Důstojnických listech č. 38.¹⁴

Československá vláda se obávala sílící moci Německa. Vědoma si nedostatku pilotů pro bombardování, vyhlásila armáda čtrnáctidenní výcvik na vícemotorových letounech ve Kbelích. Piloti létali s instruktorem por. Bartošem dvoumotorovým Marcel Bloch MB 200. Každý provedl tímto letadlem 50 letů, na sovětském dvoumotorovém letadle B-71 stačilo nalétat 13 letů. Tento kurz ukončil Fajtl s hodnocením „velmi dobrý“ a následně byl 15. srpna formálně převelen ke zvědné letce 63/2. Politická situace s Německem se stále zhoršovala. V pohraničí byly přepadány pošty, nádraží, služebny četnictva a policie, drancovaly se české a židovské obchody. Reakcí československé vlády bylo vyhlášení stanného práva v pohraničních okresech. Česká šlechta vyjádřila svou podporu republice slovy: „*Vědoma si svých zděděných povinností k vlasti a ke státu ... který byl domovem našich předků a jehož práva jsme vždy chtěli a i dnes chceme hájit.*“¹⁵ Anglie a Francie vyzvaly nótou 19. září vládu Československa, aby postoupila pohraniční oblasti Německu. Obě země se vyslovily, že v případě konfliktu se Československo stává viníkem války a nebudou se angažovat na jeho straně. Vláda nótu odmítla, 22. září podala demisi a byla nastolena úřednická vláda generála Syrového. Týž den se britský ministerský předseda Chamberlain setkal s Hitlerem, jenž anuloval předchozí dohodu z Berchtesgadenu a vyslovil další požadavky. Jednání ztroskotalo a druhý den Anglie s Francií oznámily, že nebudou nic namítat proti všeobecné mobilizaci československé armády. Československá vláda ji týž den, 23. září 1938 ve 22:30 hodin, vyhlásila. Za několik dní bylo ve zbrani víc než milion mužů.¹⁶ K tzv. Mnichovské dohodě došlo 29. září. Dne 1. října premiér generál Jan Syrový a hlavní velitel generál Ludvík Krejčí pronesli projevy, v nichž bylo zdůrazněno, že se vedení armády spolu s prezidentem Benešem rozhodlo zachovat

14 RAJLICH, REŽNÁ, s. 44–48.

15 Tamtéž, s. 57.

16 Tamtéž, s. 58–61.

životy lidí i za cenu odstoupení pohraničních oblastí Německu. Vyjádřili naději, že armáda s pomocí občanů pomůže časem republice vyjít z této situace se ctí.¹⁷

Poručík Fajtl se 26. září vrátil do Olomouce, druhý den přeletěl s četařem Bartošem na dvoumístném dvouplošníku Aero A-100 ke zvědné letce 63/2. na letišti Přerov-Henčlov, kam dále z Olomouce přeletěly čtyři dvoumotorové B-71, osm jednomotorových dvouplošníků Aero A-100 a jeden spojovací letoun Praga E-39. V den příletu ještě provedl na letadle B-71.46 s četařem aspirantem Brožem let, jehož účelem bylo přezkoušení kompresorů. Následující den, 28. září ráno, startoval s poručíkem Holomuckým na stroji A-100.25 k letu trvajícím 112 minut na prohlídku záměnných letištních ploch. Většinou zde prováděl orientační lety, radiolety, bombardování atd. V Henčlově zastával funkci prvního důstojníka letky, byl zástupcem velitele majora Vojtěcha Skoby. Mohl létat na moderních Avíích B-71 a na Letovech Š-328. Letka 63/2. byla jedinou zvědnou letkou, jenž byla přidělena 2. armádě. Ta měla zjišťovat soustředování německého vojska ve Slezsku okamžitě po vypuknutí konfliktu. Očekával se zde německý pokus o proražení československé obrany. V letech, které Fajtl podnikl, byla obhlídka letišť, na které by se letka přesunula v případě, že by byl Henčlov vyřazen z provozu nepřátelským náletem. Od října 1938 do března 1939 nalétal během 231 letů 47 letových hodin na letounech A-100, Š-328, B-71 a E-39 a v Olomouci na stíhačkách B-534. Poslední let se uskutečnil 4. března 1939 na letadle Aero A-211, kdy přelétal z olomouckého letiště do Henčlova.¹⁸

O několik dní později, 15. března v 6:00 ráno, zahájila německá armáda vpád do Československa, které bylo bez pohraničních hor vojensky nehájitelné a bylo tak vydáno na milost či nemilost. Všichni se museli podrobit kapitulacním rozkazům. Poručík Fajtl byl určen, aby předal veškerý materiál letky Němcům, velitel Skoba byl nemocný. Letiště přebíral nadporučík Schubert, kterého zajímala hlavně letadla. Hangáry a sklady zapečetil, písemnosti velitelství ho nezajímal a žádal, aby hlídání objektů do příchodu německých vojáků zajistili Češi, kterým ponechal malorážky. Ostatní zbraně, včetně loveckých pušek, museli nechat na místě. V tu dobu republiku neopustilo žádné letadlo. Důstojníci byli disciplinovaní a plnili příkazy nadřízených. Mnozí zřejmě uvažovali o odletu, ale rozkazy nadřízených byly zákonem.¹⁹

„Do té doby měl poručík Fajtl ve svém zápisníku letů poznamenáno celkem 1794

17 Tamtéž, s. 67–69.

18 Tamtéž, s. 71.

19 Tamtéž, s. 76–81.

vykonaných letů v celkovém čase bezmála 528 hodin, z toho 263 letů v čase asi 50 hodin absolvoval za řízením stíhačky Avia B-524.²⁰ Ti, kteří zůstali v Českých zemích, se na konci války zapojili do Pražského povstání. Bylo jasné, že boj za osvobození republiky bude možný hlavně ze zahraničí. Otázka kam odejít byla celkem jasná. Obsazení Československa vládou Velké Británie, Francie, SSSR, USA a Polska neuznaly. V těchto státech byla uznávána československá příslušnost. Letectvo bylo elitní zbraní, většinu tvořili vojáci z povolání, jejichž odchod do zahraničí byl organizován Obranou národa (domácí tajná armáda) a též tajným Svazem letců RČS. Tyto organizace sestávaly z letců malé skupinky, vybavovaly je penězi a dávaly kontakt na převaděče. Do Polska se převádělo přes Těšínsko a Ostravsko. Někteří zde zůstali, jiní pokračovali do Francie nebo Sovětského Svazu.²¹ Také poručík Fajtl se rozhodl pro odchod do zahraničí. Z jejich party byly utvořeny dvě skupiny. Jednu vedl poručík Karel Mrázek, druhou skupinu, ve které byl i Fajtl, vedl poručík Otakar Korec. Jako turisté přijeli do obce Hutiska-Solance, kde se s ředitelem školy Machem domluvili podrobnosti přechodu hranice. Hostinský Baroš je autem převážel do lesnatého údolí, odkud je dál vedl učitel Mach až na hranici. Odměnu odmítl. „*Celý odboj jsme toužili tohoto statečného a nezištného muže spatřit, až se vrátíme. Naše přání zůstalo bohužel nevyslyšeno. Cyril Mach padl při květnovém povstání v Praze, v boji o Rozhlas.*“²² Posmrtně byl vyznamenán Československým válečným křížem 1939. Po překročení hranic následoval výslech polskými celníky, kteří následně sepsali protokoly a poslali je do Těšína. Zde už byla internována asi stovka dobrovolníků a strávili tu deset dní. Československé uprchlíky posílali do Krakova, kde fungovala Zahraniční vojenská skupina československá. Polské úřady o naše vojáky neměly zájem, a proto bylo rozhodnuto o přesunu Čechoslováků do Francie. Od května do října 1939 přišlo do Francie na 1200 československých vojáků, z nichž bylo přes 500 letců. V Polsku zůstalo pouze 190 československých letců. Lodní transporty do Francie byly těsně před vypuknutím války zastaveny.²³

20 Tamtéž, s. 83.

21 Tamtéž, s. 87–88.

22 FAJTL, *Vzpomínky na padlé kamarády*, s. 9.

23 RAJLICH, REŽNÁ, s. 92.

3 Západní fronta

3.1 Francie

Poručík Fajtl vyplul 26. července 1939 z Gdyně do Francie švédským parníkem Kastelholm a do Calais doplul o pět dní později. Československých letců se po vylodění v přístavech ujímali československý vojenský a letecký atašé plukovník generálního štábu Václav Kalina nebo jeho zástupce podplukovník Bedřich Beneš, případně štábní kapitán Jan Pernikář, kteří organizovali a soustřeďovali československé letce ve Francii. „*Při československé vojenské správě v Paříži byl zřízen III. odbor-letecký a k francouzskému ministerstvu letectví i k velitelství stíhacího a bombardovacího letectva byli vysláni českoslovenští styční důstojníci.*“²⁴ Dohoda ze 17. listopadu 1939 stanovila, že československé jednotky budou součástí československé armády a budou spojeneckými jednotkami. Letci byli ubytováni v několika kasárnách v okolí Paříže, kde čekali na vyřízení žádostí o vstup do Cizinecké legie. Pětiletý závazek, nutný ke vstupu do legie podepsalo 449 mužů z 510, kteří přijeli do Francie před vypuknutím války. Podle československého statutu, podepsaného 24. ledna 1940, byli příslušníky československé armády. Po tomto kroku následovala 2. března prováděcí směrnice, která měla vyrovnat rozdíly v platu. Byrokratičtí úředníci měli na vše dostatek času, takže mnohým byly doplatky platu poskytnuty před příměřím. Rovněž jednání o zřízení samostatných československých jednotek pod francouzskou armádou se protahovala. Teprve 1. června byla podepsána dohoda o vybudování československých leteckých jednotek. V tuto dobu už měli naši letci zkušenosti z fronty.²⁵

Českoslovenští piloti, včetně četaře Fajtla, se od 10. října 1939 na letecké základně Avord přeškolovali na dolnoplošníky Dewoitine a Morane-Saulnier MS-706. Během Fajtlova školení se 15. prosince uskutečnil hromadný přelet 71 bombardovacích letounů ze základny Avord do Istrie, jenž byl katastrofou. Stroje Marcel Bloch MB-200 a MB-210, staříčké Lioré et Olivier LeO-20, průzkumné Potezy 63.11, dvoumotorové Caudrony C-445M Goéland a jednomotorové Caudrony C-635 Simoun se dostaly do sněhové bouře, devět se jich vrátilo na základnu Avord, ostatní havarovaly nebo musely nouzově přistát. Českoslovenští piloti odjeli 16. ledna 1940 na doškolení do Chartres, kde přecházeli na dolnoplošníky Dewoitine D-500, D-501, D-510 s pevným podvozkem a na Morane-Saulnier MS-406 se zatahovacím podvozkem.

²⁴ ČEJKA, Eduard, BROD, Toman, *Na západní frontě*, Praha 1965, s. 104.

²⁵ RAJLICH, REŽNÁ, s. 97–100.

Mnozí českoslovenští letci se ani po dokončení přeškolení na frontu nedostali. „Nevyznali jsme se v samotném odesílání stíhacích pilotů do pole ... Bylo to snad proto, že Francouzi, od vrchního velení až po nejnižší velitele stále doufali, že podivně klidné válčení na západní frontě vydrží do nekonečna.“²⁶ František Fajtl během doby ve Francii vystřídal několik jednotek: ELD Chartres 18.5.–27.5.40, GC III/9 27.5.–6.6.40, GC III/7 6.6.–17.6. a GC I/6 17.6.–20.6.,²⁷ do bojů létal na stíhačkách Marcel Bloch MB–151 a MB–152. V době, kdy působil u jednotky ELD Chartres, zahájil wehrmacht, 10. května, mohutnou ofenzivu. Na letišti Chartres zaútočily 18. května tři dvumotorové bombardovací Junkersy Ju 88, proti nimž vystartovaly tři stíhačky MS–406. Škody byly minimální. Při tomto útoku nadporučík Fajtl nevzlétl.

Jako příslušník Groupe de Chasse III/9, jejímž sídlem bylo letišti Lyon-Satolas, byl 27. května poslán v čele tříčlenného roje na frontu. Ke Groupe de Chasse III/7, v níž působil i několik Čechoslováků, byl převelen na počátku června 1940. Vybavením této jednotky nebyla jen letadla Dewoitine 520, ale i americké Curtiss Hawk 75. Nadporučík Fajtl se 13. června se zbylými pěti Čechy připojil k ustupující GC I/6. Pod touto stíhací skupinou působila i 1. československá stíhací letka, jenž byla oficiálně založena 5. června 1940. Operace byly ukončeny 17. června, o dva dny později přelétali piloti do Bergeraku, kde svá letadla odevzdali. Tím skončila 1. československá stíhací letka. Kapitán Kulháněk přišel k francouzskému veliteli se slovy: „... a prosím o další rozkazy.“²⁸ Velitel před nastoupenou jednotkou ohlásil: „Už žádné mon Capitaine. Jste volni, rozhodujete se sami.“²⁹ Nadporučík František Fajtl nalétal na frontě celkem 15 operačních hodin.

26 FAJTL, *Vzpomínky na padlé kamarády*, s. 10.

27 RAJLICH, Jiří, *Na nebi sladké Francie*, Praha 2003, s. 447.

28 RAJLICH, REŽNÁ, s. 136.

29 Tamtéž.

3.2 Anglie

Po porážce Francie měly britské zastupitelské úřady na jejím území příkaz, aby zajistily evakuaci československé armády a letectva na britské území. Tento přesun, pod názvem operace Aerial, probíhal od 18. do 25. června 1940. Po podpisu příměří odmítali Francouzi vpustit do přístavů cizí lodě. Až po dlouhém vyjednávání se 24. června přibližně 250 československých pilotů v přístavu Part Vendres nalodilo na loď Apapa a Gouverneur Général Chanzy³⁰, na níž plul i František Fajtl. Druhý den přistáli v Oranu, odkud pak jeli vlakem do Casablanky. Zde se 30. června nalodili na loď Gib-el-Dersa a na ní dopluli do Gibraltaru. „*Do gibraltarského přístavu se sjížděly lodě ... za několik dní vyjely úzkou šíjí okolo Portugalska na širý Atlantik, zformované do mohutného konvoje. Pluly pomalu. Největší plavidla musela rychlost snížit podle nejmenších.*“³¹ Ve dne ponořené ponorky pak v noci útočily na některé lodě, které se dostaly mimo konvoj. Ten střežily britské torpédoorbce, které v případě zásahu lodi, okamžitě pluly zachraňovat trosečníky. Z Gibraltaru pluli na lodi Neuralia do Liverpoolu. Později se různými cestami dostalo do Británie dalších 932 československých letců.

Hitler ve svém projevu v Reichstagu ze dne 19. července 1940 nabídl Velké Británii smír. Odpověď tehdejšího premiéra Churchilla zněla: „... *budeme se bit na mořích a oceánech, budeme se bit s rostoucí silou ve vzduchu, budeme hájit svůj ostrov, budiž cena jakákoli, budeme se bit na pobřeží, budeme se bit na přistávacích plážích, budeme se bit na polích a v ulicích, budeme se držet v horách. Nikdy se nevzdáme.*“³² Hitler reagoval vydáním směrnice č. 16 o přípravách invaze do Anglie. Tuto směrnici pak doplnil směrnici č. 17, ve které bylo napsáno: „*jednotky letectva všemi dostupnými silami zlomí odpor anglického letectva ... nálety budou směřovány především proti leteckým jednotkám, letištím a jejich pozemnímu zařízení, logistickému zajištění, leteckému průmyslu ...*“³³ Dne 21. července byla uznána československá prozatímní vláda v Londýně vládou britskou a později i britskými dominii. Tím se usnadnila jednání o zřízení samostatných československých leteckých jednotek působících pod RAF. Velká Británie připravila letcům velmi dobré podmínky pro vedení dalších bojů, což ve Francii letci postrádali, tam bylo vše chaotické. Vojáci

30 Tamtéž, s. 138–139.

31 FAJTL, František, *Pouta nebes*, Praha 2000, s. 96.

32 RAJLICH, REŽNÁ, s. 142.

33 Tamtéž.

dostali anglické stejnokroje a známky „dvě identifikační na zavěšení na krk ... Na každé šestimístné číslo, u čs. letců obvykle s trojčíslím 787, aby nás v případě potřeby poznali a také zkratku církve, k pohřbu musí být povolán správný kaplan.“³⁴ Bylo také nutné složit přísahu králi. „V době, kdy českoslovenští letci dokončovali svůj výcvik, rozhořela se s plnou silou dosud největší letecká bitva, známá pod názvem bitva o Velkou Británii.“³⁵, která začala 10. července 1940, kdy byly nad Anglii vyslány velké svazy německých bombardérů doprovázených stíhači. Jednou z největších nacistických akcí byl Den orla, která začala „13. srpna 1940 ... začíná letecká bitva o Velkou Británii. Navíc se očekává německá námořní invaze. Proti devíti stovkám stíhačů Göringova Luftwaffe nasazuje téměř dva a půl tisíce strojů.“³⁶ Luftwaffe v bitvě o Británii, tedy v období od 10. července do 31. října 1940 a ztratila 1733 letounů. „Britské letectvo ztratilo v bojích 915 strojů, 375 pilotů bylo zabito a dalších 358 těžce raněno ... Na anglická města dopadlo tehdy na sto devadesát tisíc tun tříštivých pum ... při bombardování Londýna během září a října 1940 bylo zabito takřka třináct tisíc civilních obyvatel a asi dvacet tisíc zraněno.“³⁷ Britské ostrovy zachránil od invaze dokonalý obranný systém, jenž se skládal „z radarů, z hlásné služby, pip-squeaků, operačních válu, stíhacích letounů, dělostřelecké obrany proti letadlům, balonových baráží, spojovacího systému, zaměřovacích radiostanic-gonií a z doplňovacích zařízení.“³⁸ Kromě vyjmenovaných obranných systémů měla „každá stíhací perut' měla svůj volací znak a zpravidla létala v tříčlenných rojích (section) za sebou.“³⁹ Nadporučík Fajtl byl 21. července převelen do československého leteckého depa v Cosfordu. „Zde byl 2. srpna 1940 přijat do svazku RAFVR a oblékl novou šedomodrou uniformu s jedním tenkým proužkem na rukávech. Značil hodnost Pilot Officer odpovídající zhruba československému poručíkovi letectva.“⁴⁰ I Fajtl se v britských jednotkách zúčastnil Bitvy o Británii.

Fajtl se 6. srpna 1940 stal příslušníkem 310. československé stíhací perutě v rámci RAF působící v Duxfordu, jenž oficiálně vznikla 10. července. Zde začal své přeškolení na britskou techniku, dokončil ho u 6. operačně-výcvikové jednotky. „Třistadesítka“ byla 17. srpna 1940 prohlášena za operační, což znemožnilo zacvičovat

34 JÁNSKÝ, Filip, *Vzpomínky nebeského jezdce*, Praha 1999, s. 25.

35 ČEJKA, BROD, s. 198.

36 JÁNSKÝ, s. 29.

37 ČEJKA, BROD, s. 204.

38 FAJTL, *Pouta nebes*, s. 113.

39 FAJTL, František, *Boje a návraty*, Praha 1987, s. 115.

40 RAJLICH, REŽNÁ, s. 146.

záložní piloty. Ti byli odvoláni k nácviku No6 Operational Training Unit (6.OTU), který byl hlavním výcvikovým a přeškolovacím střediskem československých stíhačů pro perutě Fighter Command, jež byly vyzbrojené letouny Hurricane. Tato jednotka byla 1. listopadu přečíslována na No 56 OTU. Zacvičoval se u ní i poručík Fajtl, jež svůj první let uskutečnil 18. srpna 1940 na cvičném dolnoplošníku Miles Master L1961. Létal také na stroji North American Harvard MkII. Většina československých pilotů prošla nejdříve britskými perutěmi.

U britské 1. stíhací peruti v Northoltu byl pouze dva týdny, svůj první přelet mezi základnami Northolt a Wittering absolvoval 12. září na strojích Hurricane Mk.IV7377 (JX-R). Ten den startoval ještě dvakrát na stroji P3396 (JX-Y). O několik dní později, 25. září, byl převelen společně s poručíkem Františkem Kordulou k 17. stíhací peruti k letce B. Později k nim přibyli další českoslovenští piloti, četař Václav Jícha, četař Václav Foglar, poručík Karel Vykoukal a četař Jiří Řezníček.⁴¹ „Velikou výhodou se ukázala skutečnost, že všech nás pět bylo zařazeno do jedné letky. Vytvořili jsme si uprostřed anglického prostředí český ostrůvek, kde jsme se mohli bavit svou mateřštinou.“⁴² Zde už prováděl operační lety-patroly nad konvojem. „U „Sedmnáctky“ konečně protrhl svou dosavadní smůlu a dobyt svá první vzdušná vítězství-ve spolupráci se svými britskými druhy dva německé letouny sestřelil a třetí vážně poškodil. To vše v rozmezí necelých šesti týdnů.“⁴³ Dne 2. října pronásledoval na Hurricane Mk.I P3788/YB-X⁴⁴ spolu se čtyřmi britskými piloty německý Dornier 17, který letěl na Londýn, kde byla jeho cílem letecká továrna Handley Page. „Prostřílený Dornier perfektně nouzově přistál „na břicho“ v oranici pozemku farmy Rookery v Crettinghamu poblíž Pulhamu.“⁴⁵ Vedle německého letounu Dornier musel nouzově přistát s vysunutým podvozkem i František Fajtl, jež neměl dostatek paliva. Společně s ním přistál i nadporučík Blatchford a na sousední pole poručík Ross. Ten opustil letadlo, zamířil k německému pilotovi a „postavil se přede mnou do pozoru, zasalutoval a řekl: „Blahopřeji vám, pane, poskytl jste mi dobrý souboj. Už mi zbývalo palivo jen několik minut. Podejme si ruce.“⁴⁶ vzpomenul Oberltenant Hans Langer, velitel německé osádky Dornieru.

41 Tamtéž, s. 154–157.

42 FAJTL, František, *Létal jsem s Třistatřináctkou*, Praha 1991, s. 11.

43 RAJLICH, REŽNÁ, s. 160.

44 Tamtéž, s. 162.

45 Tamtéž.

46 Tamtéž, s. 167.

Další boj svedl poručík Fajtl (V6553/YB-J) spolu s nadporučíkem Czerninem z Chudenic (Hurricane Mk.IV7408/YB-F) a četařem Hoggem (P2972) 24. října 1940 nad Cambridge s fotoprůzkumným Dornierem Do215 (W.Nr.0060) a sestřelili ho. Poručík Fajtl se zúčastnil 5. listopadu na Hurricane Mk.IV7570 (YB-V) v tříčlenném roji hlídky nad pobřežím Norfolk, kde upozorovali bombardovací Dornier Do 17Z-3 (W.Nr.2856) od útvaru 4./KG3 Blitz. Fajtl na něj střílel, letoun byl poškozen z 25 % a později havaroval u základny Antverpy-Deurne. I po skončení Bitvy o Británii uskutečňovala německá Luftwaffe nálety na Londýn a jiná města. Dne 13. listopadu letěl František Fajtl ve tříčlenném roji Hurricaneů hlídkovat nad pobřežím Suffolku, kde se setkali s osamělým Dornierem Do17Z-3 (W.Nr.2662, U5+BL), jenž se vracel z náletu na Londýn. Velitel sekce major Miller (P3176), poručík Leary (V7241/IB-S) a poručík Fajtl (P3894/IB-V) jej pronásledovali skoro sto kilometrů nad mořem. Dornier byl poškozen z 50 %, ale oni se museli vrátit pro nedostatek munice a paliva. Za svoji dosavadní činnost u RAF byl poručík Fajtl v listopadu oceněn Československou medailí za chrabrost, jenž mu byla připnuta až v následujícím roce u 313. peruti. Společně s dalšími čtyřmi československými piloty byl František Fajtl 27. prosince 1940 povýšen do hodnosti nadporučík. Dne 10. ledna 1941 uskutečnil na dlouhou dobu svůj poslední let, kdy pronásledoval letoun Junkers JU 88 přes 80 km nad moře. Po tomto letu jej postihl zánět slepého střeva, 25. ledna prodělal operaci. Následovala rekonvalescence, která skončila 15. dubna, kdy opět usedl za knipl. Během jeho léčby, v únoru, zahájila 17. peruť přezbrojování z Hurricaneů Mk.I na Hurricany Mk.IIA, které byly výkonnější. V dubnu téhož roku letěla 17. peruť na operační odpočinek na letiště Castletown ve Skotsku, kde hlídali britské válečné loďstvo zakotvené na základně Scapa Flow.⁴⁷ Zde doprovázeli lodní konvoje a prováděli kalibrační testy radarů. „*Prováděli jsme vzdušnou „střelbu“ fotokulometem na letoun kamaráda a nálety na pozemní cíl v moři ... Zásahy jsme snímali fotokamerou.*“⁴⁸

Československým pilotům bylo 26. května oznámeno, že jsou přeloženi k nově utvořené 313. československé peruti. Večer se rozloučili nejen s britskými piloty, ale i s pozemním personálem. Druhý den odjeli vlakem do Elginu, kde se konala další rozlučka, na níž za československé piloty promluvil poručík Fajtl. Svůj projev zakončil slovy: „*Děkujeme vám všem za nezapomenutelné přátelství a fair play přístup. Loučíme se s vámi a přejeme vám všem jenom to nejlepší. Připíjím na vzájemnou shledanou*

47 Tamtéž, s. 168–182.

48 FAJTL, *Létal jsem s Třistatřináctkou*, s. 9.

*po válce, samozřejmě pro nás totálně vítězné!*⁴⁹ K nové 313. peruti se sjížděli českoslovenští piloti, kteří působili u různých britských perutí a u československé 321. peruti. Velká část pilotů, kteří sem byli přeloženi, se zúčastnili Bitvy o Británii a někteří z nich bojovali i ve Francii. Prvním československým velitelem 313. peruti byl major Josef Jaške, který přešel od 312. peruti, kde velel B-letce. I 313. peruť byla rozdělena na dvě letky. Letce A veleli kapitán Mrázek a kapitán Kilmartin, který v té době měl třináct potvrzených sestřelů. Mrázek jmenoval Fajtla svým zástupcem. Ten se zároveň věnoval i psaní kroniky 313. peruti. „*Vedle dobré znalosti vojenských a leteckých reálií oplývají jeho zápisy též dobrou stylistikou a literární úrovní.*“⁵⁰ Letce B veleli kapitán Jan Čermák a kapitán Thomas Gillen. Zdejší pozemní personál prošel jen zrychlenými technickými kurzy bez jakékoliv praxe. Piloti se u této peruti přeorientovali na Spitfiry.

Nadporučík Fajtl, velitel roje, jimi byl přímo očarován. Na různých druzích Spitfirů absolvoval několik typů letů. Na Spitfiru Mk.I X4835 (RY-T) podnikl 28. května první tři seznamovací lety a další tři absolvoval 31. května. Přepad nepřátelského letounu nacvičoval na Spitfiru Mk.IX4652 (RY-B). Orientační let podnikl na Spitfiru Mk.R6604 (RY-F). Na letišti musela být neustálá pohotovost. Luftwaffe podnikala nálety většinou v noci a to stálo noční stíhače hodně sil. Dne 22. června napadlo nacistické Německo Sovětský Svaz. „*Snad nikdy v historii žádný národ, žádná země, nepřijímala svého spojence v boji proti nepříteli s takovým nadšením, jako osamocená Anglie v létě 1941 vítala Sovětský svaz.*“⁵¹ Od léta 1941 začala neustálá ofenzíva RAF. „*V necelém roce si tedy letci RAF s Luftwaffe vyměnili role. Výstroj spojeneckých stíhačů byla vylepšena malým gumovým záchranným člunem, tzv. dinghy ... Už nehrozila smrt podchlazením ve studených vodách hlubokého moře ... Pod trupy spitfirů byly montovány přídavné nádrže benzínu, aby zvětšily jejich dolet a prodloužily čas potřebný k útokům na vzdálené cíle a bezpečný návrat domů.*“⁵² Němci měli velmi dobrou síť výstrahy, díky čemuž získali dost času a mohli se připravit na přílet letadel RAF. Byla to síť hlásek a radiolokátorů včasné výstrahy typu Freya a Würzburg, které zachytily britské letouny, formující se ve výšce 1500 až 2000 metrů. „*V roce 1942 pak Britové přišli s jinou taktikou. Útočné formace se řadily nad Anglii ve výšce kolem 150 metrů, tedy pod radarovou clonou. Za naprostého radiového ticha*

49 Tamtéž, s. 13.

50 RAJLICH, REŽNÁ, s. 194.

51 ČEJKA, Eduard, *Zlomená křídla*, Praha 1968, s. 137.

52 FAJTL, *Pouta nebes*, s. 277.

se pak při hladině Kanálu letouny blížily k pevnině. Těsně před jejím přiletem pak rychle vystoupaly a pobřeží přelétaly v 1500 metrech, pronásledované pobřežním protiletadlovým dělostřelectvem.“⁵³

Od června 1941 postupně odcházeli britští spoluvelitelé, protože českoslovenští velitelé zvládali chod jednotky podle britských předpisů. Pozemní personál byl britský a také několik britských důstojníků u 313. peruti zůstalo. Od 1. července 1941 byla Třistatřináctka přesunuta na letiště Leconfield, kde byla také britská 129. peruť. Jednotka strážila strategický přístav Hall a průmyslová centra ve střední Anglii. „*Naše letecká činnost byla vcelku fádni. Hlíдали jsme lodní konvoje plující podél pobřeží, drželi pohotovost proti nepřátelským náletům ... vypomáhali jsme i při nočních patrolách a stíhání.*“⁵⁴ Další přesun čekal 313. peruť 26. srpna na letiště Portreath, kde byla součástí vyššího útvaru-Portreath Wing. Součástí tohoto útvaru byla i 130. peruť a 66. peruť, která měla základnu v Perranporthu. Všechny tři perutě byly vyzbrojeny Spitfiry Mk.IIA. Výměna Spitfirů Mk.IIA za Spitfiry Mk.VB byla zahájena 22. října 1941. Tyto stroje měly výkonnější motor Rollo Royce Merlin 45, čtyři kulomety ráže 12.6 mm a dva kanony British Hispano ráže 20 mm.⁵⁵ Na základnu Hornchurch u Londýna byla 313. peruť přesunuta 13. prosince 1941, kde se stala součástí Hornchurchského křídla spolu s britskou 64. perutí a kanadskou 411. perutí. Velitel 313. peruti major Jaške byl přeložen a na jeho místo nastoupil major Karel Mrázek, do čela letky A postoupil kapitán František Fajtl, kapitán Stanislav Fejfar zůstal velitelem B-letky.

Hitler byl přesvědčen, že hrozí britská invaze do severního Norska, kterou měla odvrátit Kriegsmarine. Proto bylo rozhodnuto o přeplavbě německých bitevních křižníků Scharnhorst a Gnesenau a lehkého křižníku Prinz Eugen z Brestu do severního Německa.⁵⁶ „*Měly napadat obchodní konvoje v Atlantiku a narušit životně důležitou cestu zásobování Velké Británie.*“⁵⁷ K plavbě průlivem La Manche zvedly kotvy 11. února 1942 ve 22:30 hodin. Cestu jim čistily minolovky a v doprovodu byly torpédoborce, torpédovky, stíhač ponorek, rychlé čluny a další plavidla. Druhý den v 10:25 narazila dvojice Spitfirů na dva hlídkující Messerschmitty. Spitfiry je začaly pronásledovat a v nejužším místě Lamanšského průlivu uviděly křižníky. Pohotovost,

53 RAJLICH, REŽNÁ, s. 313.

54 FAJTL, *Vzpomínky na padlé kamarády*, s. 33.

55 RAJLICH, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 2. část, Cheb 2000, s. 467.

56 RAJLICH, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 3. část, Cheb 2001, s. 44.

57 OSOLSOBĚ, Jiří, *Zbylo nás devět*, Praha 1989, s. 104.

kteře se zúčastnily dalekonosné dělostřelectvo, rychlé torpédové čluny a letouny torpedonosné, bombardovací, bitevní i stíhací byla vyhlášena až v 11:45. Této akce se zúčastnila i 313. peruť a s ní i F/Lt Fajtl. Ve 13:45 dvanáct Spitfirů Mk.VB a osm bitevních Hurricaneů Mk.IIC opustilo Británii a po chvíli objevilo dvě protiletadlové lodě a jeden torpédoborec, což byl zadní voj německé flotily. Jakmile lodě uviděly letadla, spustil protiletadlovou palbu. Hurricaney na ně zaútočily, k nim se později přidaly i tři Spitfiry. Dvě protiletadlové lodě byly zasaženy, přiznáno to bylo pilotům 3. a 313. peruť. Dále flotila ztratila jeden torpédový člun a dalších osm lodí bylo poškozeno. Luftwaffe nárokovala třicet sestřelů.⁵⁸

Německé křižníky pokračovaly ve své plavbě. V 19:55 najel křižník Gneisenau na minu, jeho poškození nebylo rozsáhlé. Další křižník-Scharnhorst, najel na minu ve 21:34 a též neutrpěl rozsáhlejší poškození. O několik dní později byl bitevní křižník Gneisenau při náletu na Kiel zasažen pumou na přídi, jeho poškození již rozsáhlá byla a musel být vyřazen. Prinz Eugen do Norska nedoplul, byl 23. února 1942 torpédován u Trondheimu a musel se vrátit k opravám do Německa. Scharnhorst se do Norska dostal až v březnu 1943.⁵⁹

V letech 1941 a 1942 prováděli piloti operace typu Circus, jejichž úkolem bylo vyprovokování Luftwaffe k obranné protiakci a ničení jejích stíhaček. Na podzim 1941 byla narušena určitá rovnováha sil nasazením německých nových Focke Wulfů Fw 190. Na jaře 1942 mělo britské letectvo větší ztráty než německé, skutečné ztráty byly v poměru 4:1. „Zjistili jsme, že dvě třetiny osádek ve skutečnosti nedokázaly cíl zasáhnout v okruhu pěti mil ... vyvinuli jsme systém zvaný Gee a ... mnohem přesnější systém Oboe.“⁶⁰ Systém pod krycím názvem H₂S byl nasazen začátkem roku 1943. Využití se neomezilo jen na bombardování, ale i pro určování hladinových plavidel na moři a jeho použitím došlo k porážce německých ponorek. Československá 313. peruť se spolu s britskou 64. a kanadskou 411. perutí účastnila 8. března 1942 rozsáhlé ofenzivy, pod názvem Circus 112A. Úkolem operace bylo bombardování elektrárny v Comines. Třistatřináctka se operace zúčastnila jako součást Hornchurchského křídla, jejím úkolem bylo výškové zajištění bombardérů tuctem Spitfirů.⁶¹

58 Tamtéž, s. 43–49.

59 Tamtéž, s. 59.

60 CHURCHILL, Winston S., *Druhá světová válka, IV. díl*, Praha 1994, s. 286.

61 RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu, 3. část*, s. 77.

Startovaly z Horchurch v 15:00. S protivníky se nestřetly a v pořádku se vrátily na základnu v 16:40. Ten samý den proběhla také operace pod názvem Circus 112B, jejímž cílem bylo nádraží v Abbeville a nálet na Fordovy závody v Matfordu u Paříže.⁶² V rámci Hornchurchského křídla prováděla Třistatřináctka 13. března výškové zajištění Bostonů, které měly za úkol bombardovat nádraží v Hazenbroucku. Stíhací piloti se do bojů s Němci nedostali. Operace Circus 116A, probíhající 24. března, měla za úkol bombardovat elektrárnu v Comines. Třistatřináctka se této operace účastnila jako přímý doprovod dvanácti Bostonů.⁶³ Piloti z 313. perutě se 27. března utkali s novými německými stíhačkami Focke Wulf Fw 190. První ztrátou byl poručík Vladimír Michálek na Spitfiru AD197, jenž se zřítil do moře poblíž belgického pobřeží. Pilotům nadporučíkovi Vanclovi a četaři Dohnalovi byly přiznány dvě poškozená německá letadla Bf 109E.

Následující den, v rámci akce Rodeo, odstartovaly čtyři Spitfiry jako doprovod dvou Hurribombrů nad letiště Berck ve Francii. Při akci se střetli s německými stíhačkami Focke Wulf Fw 190A-1 a Fw 190A-2 a Messerschmity Bf 109F-4.⁶⁴ Veliteli perutě major Mrázek (Spitfire P8531, RY-R) byl přiznán sestřel jednoho Bf 109F, poručíku Jíchovi byl přiznán sestřel stíhačky Fw 109A. (Jícha byl jeden z nejlepších stíhačů RAF. V lednu 1943 se stal zalétávacím pilotem Spitfirů, kde zjišťoval příčiny vysazování motorů. Byl vyznamenán Křížem letectva (AFC). Zemřel 1. února 1945 jako pasažér dvoumotorového Ansonu při letecké nehodě ve Skotsku za špatného počasí). Českoslovenští piloti nedostali přímé zásahy, avšak všichni se vrátili bez zranění. Akce Rodeo pokračovala i v odpoledních hodinách. Stíhači startovali v 16:45 a letěli na trase Calais-Le Touquet-St. Omer. Na této trase se opět střetli se stíhačkami Fw 190, čtyři britské letouny byly poškozeny, žádný z pilotů nebyl zraněn. Letu nad nepřátelské území uskutečněného 1. dubna 1942 se zúčastnil i kapitán Fajtl, jehož Spitfire Mk.VB byl poškozen. „*Po přistání mechanici napočítali celkem dvanáct děr v křídlech a trupu. Některé vnikly do zásobníku s kanonovým střelivem a jedna zasáhla roznětku jednoho náboje.*“⁶⁵

Od 3. dubna vodil Fajtl deset dní perutě jako její velitel, jelikož major Mrázek byl na dovolené. Během jeho velení, letěli piloti Třistatřináctky 4. dubna jako podpora dvanácti Bostonů při bombardování nádražního uzlu St. Omer. Ve dnech 5. až 7. dubna

62 Tamtéž.

63 Tamtéž, s. 95.

64 Tamtéž, s. 104.

65 Tamtéž, s. 125.

doprovázeli zkušení piloti lodní konvoj a nováčci trénovali souboje, střelbu s fotokulometry a akrobacií. Druhý den, 8. dubna, vystartovalo 250 letounů na území Dunkerque, St. Olmer, Marquise a Cap Griz Nes, během souboje byl ztracen jeden Spitfire s belgickým pilotem. Kapitán Fajtl předal 9. dubna vedení perutní kroniky poručíkovi Hugovi Slípkovi, který nastoupil na funkci důstojníka obrany letiště. Jedné ze tří operací Rodeo se zúčastnila 10. dubna i Třistatřináctka, kdy v 16:50 odstartovalo celkem 250 letounů. Fajtl pilotoval Spitfire Mk.VB BM117 (R4-F). Během letu se střetl se dvěma německými Bf 109E. Jednoho z nich zasáhl, ten se stal neovladatelným, převrátil se na záda a padal. Poté se kapitán Fajtlovi dostal za záda německý letoun Fw 190. Při manévrování mu na štěstí přišel na pomoc Václav Hájek (AB276/R Y-K), který německý letoun pronásledoval, dokud se nestal neovladatelným. Hájka pak napadly další dva Fw 190, zahaly jej nad Calais, kde čelil střelbě z protiletadlových kanonů. S prostřeleným Spitfirem letěl těsně nad hladinou až do Anglie. Z tohoto boje se Třistatřináctce nevrátili dva piloti. „ ... *po návratu byly peruti přiznány jeden Bf 109 sestřelený (Foglar), jeden Fw 190 pravděpodobně sestřelený (Hájek) a jeden Bf 190 poškozený (Fajtl) ... Po přistání bylo zjištěno, že se nevrátili Sgt. František Pokorný (Spitfire BL 480) a Sgt. Václav Truhlář (AA865, RY-D).*“⁶⁶

Tělo četaře Pokorného nebylo nikdy nalezeno a četař Truhlář po pobytu v nemocnici byl poslán do tábora Dulag Luft, následovaly pobyty v zajateckých táborech a v říjnu 1943 repatriace přes Švédsko do Velké Británie. Po návratu na základnu vyslovili piloti kritiku směrem k britské 64. peruti, že nepřiletěla 313. peruti na pomoc. V rámci operace Circus 122 ze dne 12. dubna 1942 mělo devět dvoumotorových Bostonů od 107. peruti bombardovat nádraží francouzského města Hazebrouck.⁶⁷ Této velké ofenzivní operace se zúčastnila skoro všechna křídla 11. a části 12. skupiny Fighter Command-Tangmere. Československá 313. peruť startovala ve 12:40 jako součást Hornchurského křídla, v sestavě výškového zajištění letěla nejvýše. Vedl ji velitel křídla podplukovník Powell. Po delším letu nebyla stále nepřátelská vidět. „*Nastala kuriózní situace, kdy operační štáb RAF daleko od nás, skrytý hluboko pod zemí, viděl lépe celou naši situaci než my kousek od ní. Nakonec jsme uvěřili, že tam vpravo nahoře skutečně nepřítel je, že se rozděluje a formuje k přepadu. S obnaženými nervy jsme čekali úder pod pás.*“⁶⁸ Pak došlo k soubojům,

66 RAJLICH, Jiří, *313. stíhací peruť*, Plzeň 1996, s. 46.

67 RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu*, 3. část, s. 155.

68 FAJTL, *Létal jsem s Třistatřináctkou*, s. 118.

kteře měly velký význam v tom, že „zachytily první úder stíhačů Luftwaffe, rozrazily jejich sestavu a přinutily je k boji. Odvrátily tak největší nebezpečí od bombardérů, kteří mohli nerušeně pokračovat ve svém úkolu i v cestě k domovu ... Celý svíp zaznamenal úspěch, všechny bombardovací letouny se vracely nepoškozené domů.“⁶⁹ Kapitán Fajtl, který letěl ve Spitfiru Mk.VB BM 127 si nárokoval podíl spolu s četařem Brázdou W3177 (RY-W) na sestřelení jednoho Messerschmitu Bf109. Poručík Jícha potvrdil, že viděl letoun padat v plamenech. Nevrátil se jim Spitfire AD 384 četař Kresty, který byl sestřelen a pilot zajat. Zbylé roky strávil v zajateckých táborech. Sestřelil ho Oberleutnant Hermichen od 7./JG26 jako své 13. vítězství. Dne 18. dubna dostala peruť rozkaz k přeletu do Manstonu, kde již byla 174. i 64. peruť. „Ve zpravodajské místnosti byli velitelé všech tří perutí poučeni o svém úkolu: napadnout pancéřový vlak, v němž jede na inspekci sám velitel německé Luftwaffe, Reichsmarschall Hermann Göring!“⁷⁰ Žádný vlak nebyl během akce objeven, informace byla zřejmě mylná. Výsledkem akce bylo poškození železničních vagónů, olejových nádrží a jedné obchodní lodě.

O šest dní později proběhla operace Circus 132.⁷¹ Třístátřináctka startovala ve 13:55 hodin, jako zadní jištění dvanácti Bostonů při jejich návratu z bombardování doků ve Flushingu. Ve 14:40 mezi Ostende a Calais došlo k souboji s německými Fw 190 skupin JG26. Souboj trval do 15:50 a bojovalo při něm 70 Spitfirů. RAF přišlo o devět Spitfirů, dva byly poškozeny a jeden, který přistál na pobřeží, byl rotný Prokopa Brázdy BM357 (RY-D). Třístátřináctá stíhací peruť byla 28. dubna oceněna návštěvou prezidenta Beneše, který vyznamenal 31 československých pilotů. Všem jim poděkoval a ocenil jejich výbornou spolupráci s britským pozemním personálem.⁷²

Od 313. československé stíhací perute odešel kapitán Fajtl k britské 122. peruti, kde byl 27. dubna povýšen do hodnosti majora a jmenován velitelem této perute. „Stal se tak prvním z pouhých tří Čechů, kteří byli pověřeni velením britských perutí (další dva byli S/L Jiří Maňák, DFC, který v roce 1943 velel 198. peruti operující na Typhoonech Mk.IB, a S/L Otto Smik DFC, ustanovený roku 1944 do funkce velitele 127. perute vyzbrojené Spitfiry LF.Mk.XVII).“⁷³ Den 5. květen 1942 byl pro perute 122. a 313. těžký, zúčastnili se operace Circus 157, jejímž úkolem bylo bombardování

69 Tamtéž, s. 120.

70 RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu, část 3*, s. 183.

71 Tamtéž, s. 190.

72 Tamtéž, s. 227–228.

73 RAJLICH, *313. stíhací peruť*, s. 59.

elektrárny v Lille.⁷⁴ „*Perný den československých stíhačů do 313. a 122. peruti. Obě náležely do sestavy těžce angažovaného Hornchurchského křídla, které odpoledne svedlo rozhořčenou bitvu nad francouzsko-belgickým pomezím.*“⁷⁵ Velitel pluku Powell dal instrukce a pak klidným hlasem pronesl: „*Hodně štěstí, pánové.*“⁷⁶ Obě perutě, společně s 64. perutí, startovaly před 15 hodinou z letiště Hornchurch a ze satelitního letiště ve Fairlopu. Velitelem 313. perutě byl kapitán Fejfar a 122. peruti velel kapitán Fajtl. Ve výšce 3300 m se setkalo 36 Spitfirů s bombardéry Boston a stíhačkami z Dedbenského a Northwealsdkého křídla, které letěly ve spodních patrech. Stíhačky z Třistatřinácté perutě zajišťovaly bombardérům bezpečnost ve výšce 7300 metrů. V této výšce byli piloti přepadeni patnácti německými stíhačkami Fw 190 od Seifertony I./JG26 a s šesti Prillerovými Fw 190. V tomto souboji bylo sestřeleno pět Spitfirů a rovněž jich pět bylo poškozeno. Poručík Jícha se vrátil s prostříleným křídlem a kormidly, poručík Kučera musel letoun pro nedostatek paliva posadit na břicho. Četař Pavlík letěl jako Jíchova dvojka na Spitfiru Mk.VB BM 261 a padl v souboji s Němcem Hptm. Prillerem v okolí Ypru. Pavlíkovo tělo bylo vyproštěno, identifikováno a pohřbeno až na podzim 1944, po osvobození spojeneckými vojsky. Při tomto souboji se německým stíhačkám podařilo prorazit výškové jištění 313. peruti. Následně zaútočili na letouny 122. perutě, které prováděli jištění níže, ve výšce 6800 metrů. Fajtlova peruť ztratila čtyři piloty. Tři z nich se vrátili s poškozenými letouny na základnu. Velitel, major František Fajtl, který letěl na Spitfiru Mk.VB BM210 (MT-F), byl sestřelen německým pilotem poručíkem Arturem Beesem od 1./JG 26 severně od Hazebrouchu.⁷⁷

74 RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu*, 3. část, s. 262.

75 Tamtéž.

76 FAJTL, František, *Sestřelen*, Praha 2002, s. 12.

77 RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu*, 3. část, s. 262–270.

3.3 Sestřelen

Major Fajtl se během boje 5. května 1942 odpoutal od své skupiny. Ta již byla na cestě do Británie. V šesti nebo osmi stopách uviděl osamělého Messerschmitta Bf 109, který o jeho přítomnosti neměl ponětí. Fajtl se jej rozhodl sestřelit, což se mu podařilo, ale vzápětí zjistil, že na něj útočí dalších šest nepřátelských letounů. Ti jej mnohokrát zasáhli motor jeho Spitfiru začal kouřit a z levé strany vyšlehl plamen. „*Stěny kabiny jsou probité a já děkuji jen štěstí a pancíři za zády, že jsem unikl jisté smrti-se směšným zásahem-ustřeleným podpatkem pravé boty.*“⁷⁸ Pro případná sestřelení nad Francií byla vydána tato instrukce: „*Dostat se co nejdříve od svého letounu a zahodit součástky letecké výstroje. Jít ve dne, v noci se hlídkuje. Na obsazeném území se vyhýbat lidským obydlím, skupinám lidí; jednotlivce oslovovat jen v případě, že není nikdo nablízku. Dostat se co nejdříve do neobsazené Francie. V noci se může jezdit vlaky, neboť tyto jezdí v black-outu. Opatřit si dostatek jídla. Z neobsazené Francie se co nejrychleji dostat za pomoci anglického konzulátu do Španělska nebo Portugalska. Je-li někdo zajat, řekne pouze své číslo, hodnost a jméno. Víc nesmí mluvit.*“⁷⁹ Na tato doporučení zřejmě majoru Fajtlovi při dopadu myslel.

Okamžitě vyskočil z letadla a utíkal k domu vzdálenému asi 300 metrů. Bohužel, lidé pracující poblíž domku mu nepomohli, měli strach z Němců. Šestnáctiletý chlapec Mare Vandenabele mu ukázal cestu a řekl: „*Němci jsou tamhle v tom zámku, pane ... Nemůžeme nic dělat, pověsili by nás.*“⁸⁰ Když uviděl zámek, bylo mu jasné, že Němci museli z oken vidět zabořené letadlo s anglickými znaky na křídlech a trupu. Rozběhl se do polí a cestou se marně snažil získat od zemědělců civilní šaty. Při útěku odhodil kožené letecké rukavice a pak se ukryl do strouhy. Němci vše prohledávali, zpovídali Francouze, kteří ho viděli běžet k vesnici. Hlavně prohledávali místa, kde našli jeho rukavice. Zůstal schován ve strouze, rozbalil si dva balíčky, které dostávali piloti před odletem. V jednom bylo dva tisíce franků, v druhém potrava v tabletkách, gumový sáček na vodu včetně desinfekčních tablet, dva kompas, pilníčky a hedvábný kapesník s mapou Francie. Ta byla, bohužel, nečitelná. Kolem půlnoci vylezl ze strouhy a pomalu se plížil k silnici, kterou přeběhl a po kratším plížení se vydal podle hvězd na jih. Šel bez zastávky celou noc, až se dostal na okraj lesa. Tam objevil napajedlo

78 FAJTL, *Sestřelen*, s. 22.

79 RAJLICH, REŽNÁ, s. 283.

80 FAJTL, *Sestřelen*, s. 24.

pro dobytek, naplnil sáček vodou a přidal dvě desinfekční tablety, konečně se napil a mohl pokračovat v cestě.⁸¹ Den po sestřelení, 6. května, došel ke statku, kde se rozehrál ve stáji s kravami a teletem. Ráno do stáje přišla hospodyně, která jej pozvala domů. Tam si pochutnal na kávě a chlebu s máslem a dostal i civilní oblečení. Poté se na slámě ve stodole vyspal až do odpoledne. Další noc už spal v posteli. Po snídani se rozloučil a s lahví kávy, chlebem s máslem a motyčkou se vydal na další cestu. Potkával dost lidí, ale nikdo si ho nevšímal. Pokud se zastavil u některého stavení, lidé se s ním podělili o to málo, co měli. Problémem se staly puchýře a odřeniny na nohou, do kterých se dostaly nečistoty a propocené ponožky se na rány přilepily. V jedné hornické rodině se nejen najedl, ale mohl si ošetřit bolavé nohy a vyspat se v posteli. Po dvou dnech pokračoval v čistém oblečení dál na jih. V jedné vesnici se na něho Němci vyptávali lidí a tak raději pokračoval dál. Kus cesty se svezl bryčkou a stopem se dostal 13. května do Paříže ke svým známým, manželům Formánkovým. „... *nesmírně jsem se zaradoval, když jsem zpozvdálí zahlédl známou, trochu omšelou vývěsní tabuli: ‚V. Formánek, Alimentation Générale‘*“.⁸²

U Formánkových strávil 14 dní, během nichž se zotavil, zahojil si rány a také plánoval přechod hranic do neokupované Francie. Pomohl mu inspektor tajné policie Rossi, který mu opatřil falešné doklady na jméno Francois Fournier⁸³ a 28. května ho doprovodil vlakem do Bourges. Po odchodu Rossiho se o Fajtla staral Rossiho bratr a než odešel i on, vyžádal si od Fajtla falešný občanský průkaz. Při loučení s Formánkovými se Fajtlovi ulevilo, že už je nebude přivádět do nebezpečí. „*Sbohem, drazí přátelé, dá Bůh, že se vám jednou odvděčím. Prokázali jste mi neocenitelné služby a svou odvahou patříte mezi hrdiny.*“⁸⁴ V Bourges zůstal v hotelu několik dní, kde se spřátelil s několika lidmi. Ti mu zařídili donášku jídla do pokoje a 30. května ho odvezli autem ke statku, odkud musel přejít demarkační čáru. Pršelo, byl celý promočený, ale důležité bylo, že hranici přešel.⁸⁵

V neokupované části Francie nechtěl zprvu Fajtlovi nikdo pomoci. Pomohl až Polák Vitek, který mu dal jídlo a nechal ho vyspat. Od něj pokračoval do městečka Levet, kde si stopl auto, jímž se svezl až do St. Amand, odkud pokračoval pěšky. Kus cesty se svezl na žebříňáku, po dalším pěším úseku ho vzal do auta právník, se kterým

81 Tamtéž, s. 24–30.

82 Tamtéž, s. 68.

83 RAJLICH, REŽNÁ, s. 323.

84 FAJTL, *Sestřelen*, s. 77.

85 Tamtéž, s. 67–90.

se dostal do Montluconu. Tam se vydal na nádraží, aby vlakem pokračoval dál. Při čekání trávil volný čas v městském parku. Vlak přijel zpožděný a byl plný. Cestou pozoroval krajinu, ve které se pohyboval s kamarády, kteří s ním byli u stíhací peruti ve Francii. Ráno kolem šesté hodiny dojel do Montpellier, kde zašel k holiči, aby se nechal oholit. Odtud pokračoval autobusem do Béziers.⁸⁶ V něm si na lavičce v parku udělal tři plány další cesty. Koupil si mapu Pyrenejí a pouzdro na legitimaci, do něhož vložil lístek se slovy: „*Monsieur! Jsem český letec, sestřelený v severní Francii. Nemám doklady, nikdo o mně neví. Sloužil jsem v roce 1939 a 1940 ve francouzském letectvu. Nezadržujte mě, prosím! Prchám do Španělska. Děkuji. Vive la France! Vive la Tchécoslovaque!*“⁸⁷ Také se zde seznámil s dívkou Marlene, která mu svou přítomností, kromě jiného, pomohla, že nebyl prohlížen četníky. Na rozloučenou si sundala z krku malý amulet a dala mu ho pro štěstí. Bylo na něm: „*Saint Thérèse, priez pour nous*“⁸⁸ Z Béziers pokračoval vlakem do Argèles-sur-Mer. V malém hotelu požádal o nocleh a v hostinci se nejen najedl, ale získal i informace o další cestě. Ráno se vydal na cestu k italskému uhlíři, který mu dal další rady jak přejít hranice do Španělska.

Po překročení hranic se dostal ke dvěma vojákům civilní gardy. Těm se vzdal jako britský občan a byl odvezen do vesnice Espoly. Sebrali mu nůž, nechali mu jen medailonek svaté Terezie, nic víc u sebe neměl. Na noc ho zavřeli do cely, kde celou noc prochodil. Druhý den jel se čtyřmi četníky do Figureas, tam byl vyslýchán šéfem civilní gardy. Jemu udal svou hodnost, československou příslušnost a místo narození. Zdůraznil, že je válečný zajatec. Následoval přesun do vězení, v němž se setkal s Belgičany a jedním Kanadánem. Po třech dnech byl převezen vlakem do barcelonské věznice Casela Modeo, kde byl ve dnech od 6. do 9. června. Zde je podrobil dalšímu výslechu a musel vyplnit předtištěný formulář. Poté dostal konečně jídlo, protože britský konzul týdně posílal koš jídla pro britské příslušníky. Po třech dnech byl poslán zpět do Figureas a odtud do Mirandy de Ebro, kde byl zajatecký tábor.⁸⁹

Ten byl obehnán kamennou zdí se železnými tyčemi a ostnatým drátem. Na zdi pak byly budky pro strážné. Každý barák měl svého velitele. Zajetí zde byli Belgičané, Poláci, Češi, Francouzi a Angličané. Internovaní mohli sportovat, ve středu se scházet a povídat si o válečných zážitcích. Major Fajtl zde byl internován od 11. června

86 RAJLICH, REŽNÁ, s. 324.

87 FAJTL, *Sestřelen*, s. 94.

88 Tamtéž, s. 99.

89 RAJLICH, REŽNÁ, s. 315.

do 12. srpna 1942. Často se scházel s kapitánem generálního štábu Šedou, jehož prostřednictvím poslal československému vyslanci Formánkovi do Madridu dopis. V něm ho prosil o peněžní půjčku a o to, aby podal zprávu československým vojenským úřadům v Anglii. „*Koncem června jsem dostal od Formánka dopis a tři sta peset. Zaplatil jsem dluh Belgičanům a byl jsem rád, že mohu začít pít denně čerstvé mléko, měl jsem stále churavý žaludek ...*“⁹⁰ V Mirandě uspořádal, po domluvě s Šedou, besedu o leteckých bojích československých pilotů v bitvě o Británii, o bombardování lodních konvojů, Londýna a pokusu Německa získat převahu nad Kanálem a ostrovy tak aby mohlo provést invazi. Zajatci měli informace pouze ze španělských novin, které byly proněmecké. Své vyprávění začal bitvou o Anglii, vyprávěl o britském beznohém letci stíhači Baderovi, Josefu Františkovi, o tom, že prezident Beneš a britský král Jiří IV. vyznamenali nejstatečnější piloty 310. stíhací perutě a další vzpomínky. Jednu středu dostal dopis, kterým byl ustanoven do funkce velitele britských zajatých vojáků. Měl odpovědnost za administrativní otázky Britů. Přestěhoval se do kanceláře po bývalém veliteli Parkerovi. Každou středu se pak zúčastňoval schůzek vojenského přidělence s veliteli skupinek, kde se řešily problémy jejich skupin. Konečně přišel den, kdy se jméno „Fajtl“ ocitlo na seznamu propouštěných. Fajtl se rychle rozloučil s alespoň některými známými a pak pospíchal z brány ven.⁹¹

Jeho a několik dalších zajatců čekala cesta do madridského hotelu, z něhož nesměl nikdo vycházet. Druhý den, 13. srpna, na vyslanectví napsali hlášení a pak očekávali, kdy se vydají do Gibraltaru. Cesta jim zabrala několik dní. Propuštěnci měli pro sebe celou polovinu vagonu. Doprovázeni byli anglickým průvodcem a detektivem. Odpoledne z vlaku přestoupili v La Línea na autobus, který je dovezl k úřadu anglického konzula, kde se museli podrobit poslednímu výslechu. Pak už jeli autobusem do klubovny poddůstojnické jídelny letců na Gibraltaru. Tady do formulářů doplnili pravá jména, následovala lékařská prohlídka a pak procházka ulicemi. Po večeři v důstojnické jídelně uspořádali malou oslavu. Další den ještě chodil Fajtl v civilu a příští ráno, 19. srpna, už u krejčího oblékl stejnokroj. Kolem poledne obletěl ve Spitfiru Gibraltar. Odpoledne odjel taxíkem do hlavního přístavu, kde kotvila bitevní loď Nelson. Zde byl vřele přivítán důstojníky, kterým řekl to hlavní z jeho anabáze po sestřelení. S velitelem si potom prohlédl loď.⁹² Po večeři se převlékl do polního

90 FAJTL, *Sestřelen*, s. 155.

91 RAJLICH, REŽNÁ, s. 315.

92 Tamtéž, s. 315–317.

stejnokroje, zabalil zavazadlo a rozloučil se s přáteli. U letadla, dvoumotorového Lockheed Hudson, čekalo pět pasažerů. Fajtl si přál, aby vyletěli před půlnocí, bylo mu ten den 30 let. „*Odlepili jsme se přesně ve 23:56 dne 20. srpna. Neměl jsem víno k přípitku, držel jsem však na klíně velký hrozen a po celou dobu čtyř minut jsem slavnostně pojídal jednu bobuli za druhou a byl šťasten jako král.*“⁹³

93 FAJLT, *Sestřelen*, s. 201.

3. 4 Opět v Anglii

Z Gibraltaru vzlétali v pozdních nočních hodinách a po sedmé hodině přistáli na letišti Portreath. V důstojnické jídelně se setkal s několika známými, kteří mu řekli, že je zde nadporučík Josef Hybler. Ten byl radostí celý bez sebe, protože myslel, že je major Fajtl po smrti. Doprovodil ho na nádraží, odkud Fajtl pokračoval do Exeteru. Nemohl se dočkat, až se setká s kamarády. Zavolal na letiště, telefon vzal velitel pluku Karel Mrázek. Okamžitě pro něj přijel na nádraží a v jídelně jednotky ho Čechoslováci bouřlivě přivítali. Pak odjel s Karlem Mrázkem do jeho bytu, kde Karel vyprávěl o událostech, které se staly během Fajtlovy nepřítomnosti.

Major Fajtl musel absolvovat výslechy u zpravodajců a další služební povinnosti, než se stal příslušníkem Inspektorátu českého letectva v Londýně. Zde ho přijal hlavní velitel britského stíhacího letectva Sir Trafford Leigh-Mallory. Nabídl mu místo velitele jednoho letiště v Kanadě. Fajtl mu poděkoval, ale nabídku nepřijal, protože chtěl znovu vodit squadrony na svípy. Po skončení všech povinností souvisejících s návratem do Anglie, se 30. srpna rozjel za podplukovníkem Karlem Mrázkem, se kterým strávil dovolenou v přímořském letovisku Torqway. Městečko dobře znal, v roce 1941 zde byl na šestitýdenní rekonvalescenci po komplikované operaci slepého střeva. Navštívili ve středisku Palace spolužáka A/V/M Karla Janouška. Nejvíce času věnovali procházkám po pobřeží.⁹⁴

Od 25. září pracoval týden na velitelství 11. stíhací skupiny Fighter Command a od 2. října byl jako styčný důstojník u 10. skupiny Fighter Command v Rudloe Manor v blízkosti historického města Bath. Major Jaške byl odvelen do Londýna a jeho funkci převzal major Fajtl. Zprostředkoval styk mezi velitelstvím 10. skupiny Fighter Command a jednotkami, které jí byly podřízeny. Velitelství, od 7. května 1942 společně s 310. stíhací perutí, operovaly pod názvem Exeter (Czech) Wing sídlící v Exeteru. Perutě 312. a 313., jenž měly základnu v Church Statonu. Dohromady tvořily Exeterské stíhací křídlo.

Po návratu do Londýna si v ústředním skladu vyzvedl své dvě, poněkud zmuchlané, uniformy a u krejčího pana Marka je nechal dát do pořádku. Dne 28. listopadu 1942 byl Sirem Williamem F. Dicksonem dekorován britským Záslužným leteckým křížem (DFC). Slavnostnímu okamžiku byl přítomen ministr

94 RAJLICH, REŽNÁ, s. 331–333.

zahraničí Jan Masaryk.⁹⁵ Od 1. května 1943 byl povýšen na štábního kapitána letectva. Major Fajtl už létal jen v rámci služebních cest na dvouplošnicích De Havilland Tiger Moth, Miles Master a Percival Proctor. Měl více volného času a méně stresu a tak začal psát. Jeho prvotinou byly Letecké povídky, které vyšly po válce pod názvem Přítel mraků. Pak napsal knihu Sestřelen, která byla vzpomínkou na jeho anabázi po sestřelení.

Na Hurricanu letěl 11. a 12. února 1943 navštívit majora Jaškeho do nemocnice v St. Anthamu. Ležel tam po těžké letecké havárii, kdy s kurýrním letounem Foster Wikner narazili s majorem Čížkem na ocelové lano upoutaného balonu baráže kolem Cardifu.⁹⁶ Z nemocnice odletěl Fajtl do československého depa-tranzitní stanice čekatelů na letecký výcvik. Zde frekventantům přednesl přednášku o bitvě o Velkou Británii. Při návratu z této inspekční cesty u 310. perutě letěl 25. února 1943 za hustého deště a nízkých mraků, kdy použil přístroje pro létání za špatné viditelnosti. Letiště Colerne ho nepřijalo, obrátil se a letěl do Church Stantonu, kde sídlila Třistatřináctka. Zůstal přes noc, popovídal si s piloty na dispersalu i večer v jídelně. Velitel perutě major Jaroslav Himr mu vyprávěl o životě perutě. Byl pozván na svatbu Jury Řezníčka, která se konala 6. března poblíž letiště Fairlop. Piloti 122. perutě se také zúčastnili i s velitelem nadporučíkem Krumlem. Fajtl byl rád, že je se svými bývalými piloty.

V dubnu byl Inspektorátem určen jako poradce k filmu režiséra Jiřího Weisse. Podle přání Ministerstva měl být film propagační, dokumentární a také dramatický. Hlavní role měly být obsazeny československými letci, kteří měli být na dobu tří a čtyř měsíců z operačního létání uvolněni. Ministerstvo kultury scénář filmu vrátilo. Námět poslalo americkému scénáristovi Kerchovi k přepracování.⁹⁷

Na velitelství stíhacího letectva (Fighter Command) v Londýně byl převelen 15. května ke skupině československého styčného důstojníka, kde bylo několik jeho kamarádů. „*Do sídla velitelství stíhacího letectva přicházejí vzácné návštěvy. Jednou z nich byl generál Montgomery, slavný vítěz nad Rommelem v bitvě u El-Alameinu v severní Africe.*“⁹⁸ Na Inspektorátu se Fajtl seznámil se štábním kapitánem Stanislavem Dvorským, který kreslil karikatury důstojníků a požádal jej, zda by mohl ilustrovat jeho povídky. Ten s nadšením souhlasil. Fajtl se se 4. června ve 4:50 hodin zúčastnil vysílání do Ameriky spolu s americkým letcem a polským námořníkem. Toto

95 FAJTL, *Létal jsem s Třistatřináctkou*, s. 155–156.

96 Tamtéž, s. 158.

97 Tamtéž, s. 163.

98 Tamtéž, s. 164.

vysílání bylo v rámci spojenecké propagandy. Režiroval jej žurnalista Georg Hicks. Každý z účastníků řekl jen několik vět, protože Amerika toto vysílání zkrátala.⁹⁹

V Manchesteru přednášel 8. června ve škole St. Mary's Road Central School o Československu. Potom procházeli třídami, kde děti projevíli zájem o Československo tím, že ve volném čase o něm připravovali výstavu. Čtrnáctiletý chlapec se s ním ve jménu spolužáků rozloučil slovy: „*Jménem chlapců vám, pane, děkuji za pěknou a poučnou přednášku o vaší krásné zemi a vašem letectvu, které bojuje v naší zemi. Přejeme vám brzké vítězství a návrat do vaší osvobozené vlasti.*“¹⁰⁰

Dne 15. června 1943 byl přeložen na stanici RAF Churchstanton, kde měl funkci druhého velitele stanice a byl povýšen do hodnosti Wing Commander. Tato hodnost odpovídala československé hodnosti podplukovníka letectva. Československé perutě se stěhovaly 24. června do Skotska na odpočinek a dostaly se tak do podřízenosti 14. skupiny Fighter Command. Třistadesátá peruť byla na základně Castletown, 312. peruť, kde František Fajtl zastával funkci druhého velitele, na základně Skenbrae a 313. na Peterhead. Na Sumburghu na Shetlandských ostrovech se jednotky střídaly v pohotovostech proti německému fotoprůzkumu námořní základny ve Scapa Flow. Piloti létali na zastaralých Spitfirech Mk.VB/VC, na specializované výškové verzi HF.Mk.VI a nejmodernější HF.Mk.VII.¹⁰¹

Od 22. září opět zastával funkci druhého velitele na základně RAF Ibsley v jižní Anglii. Zde po odpočinku působily všechny tři stíhací perutě a společně se zúčastňovaly svípu. Dostaly i nový název Ibsley (Czech) Wing. Jejich úkolem bylo doprovázení bombardovacích letounů většinou nad cíle ve Francii. Z bojů nad Brestem ze dne 24. září se nevrátil velitel 313. perutě major Jaroslav Himr (Spitfire Mk.VC BP856/RV-4) a jeho nástupcem byl jmenován podplukovník Fajtl, který se musel vzdát své hodnosti a přijmout hodnost nižší-Squadron Leader.¹⁰²

Po dlouhé době se 3. října 1943 zúčastnil prvního svípu v čele 313. perutě. Operace měla název Ramrod 257 a jednalo se o boj nad Nizozemskem. Celkem 33 československých Spitfirů Mk. VB/VC krylo doprovod amerických středních bombardérů Marauder od 8. letecké armády USAAF. Přímý doprovod provádělo čtyřicet sedm Spitfirů Mk.IX od 611., 64., 416. a 402. perutě. Cílem bylo letiště Schiphol. Ještě před dosažením cílem na Marandery a Spitfiry začala střílet skupina

99 Tamtéž, s. 166.

100 Tamtéž, s. 167.

101 RAJLICH, REŽNÁ, s. 338–342.

102 FAJTL, *Létal jsem s Třistatřináctkou*, s. 191–192.

těžkých protiletadlových kanonů. Bombardování proběhlo v 11:16 a hned poté přiletělo osm Messerschmittů Bf 109G–6 ze skupiny II./JG3 Udet, které zahaly Spitfiry Mk.I britských a kanadských jednotek. Všichni účastníci se vrátili v pořádku, včetně příslušníků československé letky. Ti do Ibsley dorazili v 11:35 hodin.¹⁰³

Stíhači většinou při svípech operovali nad pobřežím okupované Francie-Normandie a Bretaně. Nejhorší byly nálety na Brest. Velkým problémem byly close escorts-přímé doprovody bombardérů. Výška výhodná pro bombardéry, aby zasáhly cíl, nebyla výhodná pro stíhače, kteří se od nich nesměli hnout a nemohli se vyhybat střelám z protiletadlových kanonů. V Brestu byly čtyři flotily Kriegsmarine: 9. U-Boots-Flottille (ponorková), 24. a 40. Minensuch-Flottille (minolovkové) a 7. Vorpostenboot-Jäger-Flottille (hlídková). Protiletadlová ochrana přístavu disponovala lehkými (20 mm), středními (37 a 40 mm) a hlavně těžkými protiletadlovými děly ráží 75, 88, 105 a 128 mm. Tvořila ji 3. brigáda námořního protiletadlového dělostřelectva (III. Marine-Flak-Brigade). Velel ji kapitan zur See Eugen Richter.¹⁰⁴

V této době se československé stíhací perutě nedostávaly do bojů s Luftwaffe tak často ze dvou důvodů. Jedním bylo vysílení Luftwaffe u Lamanšského průlivu. Druhým bylo vyzbrojení nevyhovujícími Spitfiry Mk.VB/VC, které se nemohly výkonostně rovnat německým novým verzím Focke Wulfů Fw 190A a Messerschmittů Bf 190G. Proto mohli českoslovenští stíhači vykonávat jen defenzivní úkoly. Jako výškové zajištění létaly perutě vyzbrojené Spitfiry verze Mk.IX. Britové vyzbrojovali nejmodernější technikou nejvíc vytíženou 11. skupinu Fighter Command, respektive Air Defence of the Great Britain. Rovněž bylo třeba nejmodernější techniku posílat do Středomoří, kde probíhaly válečné operace.¹⁰⁵

Československé stíhací perutě se 8. listopadu 1943 sloučily a vytvořily 134. československé polní letiště (No 134 (Czechoslovak) Airfield). Toto sloučení mělo být organizačně lepší vzhledem k plánované spojenecké invazi. Dne 7. ledna 1944 byla No 134 včleněna k britské 2. taktické letecké armádě (2nd Tactical Air Force, 2nd TAF). Koncem ledna a začátkem února byly československé perutě přezbrojeny na výkonnější Spitfiry LF.Mk.IXC. V rámci reorganizace 12. května došlo k přejmenování útvarů No 134 (Czechoslovak) Airfeld, který byl součástí 2nd TAF, na No 134 (Czechoslovak)

103 Tamtéž, s. 193–194.

104 RAJLICH, REŽNÁ, s. 350–351.

105 Tamtéž, s. 353–354.

(Fighter) Wing, jeho nadřízený No 19 (Fighter) Wing byl změněn na No 19 (Fighter) Sector.¹⁰⁶

Ještě jako zástupce velitele se zúčastnil 25. listopadu 1943 doprovodu čtyř dvoumotorových Whirlwindů průzkumu kolem ostrovů u Cherbourgu a hned další den doprovázeli osm Whirlwindů k útoku na nákladní koráb Musterland kotvící v suchém doku. Všichni se vrátili, i když měly Spitfiry těžké zásahy od protiletdeckých kanonů.

Nad okupovanou Francií se vydal major Fajtl naposledy na Silvestra 1943. Při svých posledních dvou startech (54. a 55.) letěl v čele československého křídla místo podplukovníka Doležala. V 9:25 odstartovalo v rámci operace Ramrod 118 celkem 33 Spitfirů Mk.VB/VC československých stíhačů. Bylo třeba odlákat pozornost německých stíhačů od svazu čtyřmotorových amerických Flying Fortressů, které letěly k letišťům Bourdeaux Mérignac a Cognac. S Němci se střetly jen dvě britské perutě a američtí stíhači. Ve 12:50 odstartovalo v rámci operace Ramrod 403 celkem 35 Spitfirů Mk.VB/VC od československých perutí jako přímý doprovod čtvrté vlny 72 dvoumotorových amerických Marauderů, které bombardovaly odpalovací rampy bezpilotních střel V-1 v okolí Amiensu.¹⁰⁷ František Fajtl uvažoval: „*Možná, že naše výlety mají hodně společného s Hitlerovými tajnými zbraněmi, možná dokonce že je vše jakousi předehrou k invazi, o které často mluví rádio a píše tisk.*“¹⁰⁸ Československé Spitfiry se vrátily v pořádku na základnu, aniž došlo ke střetu s nepřítelem.

Georgij Sergejevič Žukov, zmocněnec sovětské vlády pro organizaci československých jednotek v SSSR, navázal v létě 1943 jednání s náčelníkem československé vojenské mise v SSSR, Heliodorem Píkou, o vytvoření československého leteckého pluku v Sovětském svazu. Exilové ministerstvo obrany v Londýně (MNO) bylo požádáno o uvolnění třiceti až čtyřiceti stíhačů. Konečné rozhodnutí záviselo na britském Air Ministry, které povolilo dvacet stíhačů. Byl vyhlášen nábor dobrovolníků. Dne 15. ledna 1944 byl major Fajtl povolán do Londýna na Inspektorát československého letectva pilným telegramem. Byl to jeho poslední let Spitfirem v Anglii. V Londýně mu bylo oznámeno, že vyhověli jeho žádosti o jeho účasti na východní frontě. Do této doby nalétal v Československu 593 hodin, ve Francii

106 RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu*, 5. část, Cheb 2003, s. 245.

107 RAJLICH, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 4. část, Cheb 2002, s. 661.

108 RAJLICH, REŽNÁ, s. 357.

100 hodin, ve Velké Británii 500 hodin, z toho 363 hodin na Spitfirech. Dohromady nalétal 1193 hodin.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Tamtéž, s. 358–359.

4 Východní fronta

V září 1941 byla podepsána československo-sovětská dohoda o výstavbě československých jednotek v Sovětském svazu. Iniciátorem této myšlenky byl plukovník letectva Josef Berounský. Jedním z jeho úkolů bylo, spolu s majorem generálního štábu Janem Pernikářem, zdokumentovat shromáždění československých letců a vytvoření samostatné letecké jednotky. Major Pernikář se sovětskými představiteli zahájil jednání 27. září 1941. Až do léta roku 1943 z jednání nevzešel žádný konkrétní výsledek. V této době se iniciativy chopil zmocněnec sovětské vlády Georgij Sergejevič Žukov. Český brigádní generál Heliodor Píka v dopise diviznímu generálovi Sergejovi Ingrovi upozornil, že postavení letky je možné zorganizovat v krátkém čase. Československou žádost předložil generál Píka Žukovovi 5. října 1943. Počítalo se s postavením stíhacího pluku, který by měl mít 32 letounů. Na londýnské MNO byl vznesen požadavek na přesun 30–40 stíhačů do Sovětského svazu. Minimální počet k vytvoření stíhací letky bylo 12–15 stíhačů. Jednání byla obtížná. Českoslovenští letci byli podle dohody z 25. října 1940 příslušníky RAF VR po celou dobu války. Přijatý kompromis z 15. listopadu 1943 umožnil propuštění dvaceti československých stíhačů z RAF. Původním požadavkem bylo uvolnění 30–40 stíhačů, ale povoleno bylo pouze zmiňovaných 20. Náčelník štábu Sir Charles A. Portal s ohledem na plánovanou invazi nechtěl uvolnit více stíhačů. Wing Commander František Doležal, velitel československého stíhacího křídla, sdělil 19. listopadu major Fajtlovi, že byl jmenován velitelem stíhací peruti, která bude vyslána do Sovětského Svazu. Počet přihlášených dobrovolníků na odjezd do SSSR převyšoval určený počet dvaceti. S výběrem stíhačů byl štábní kapitán Fajtl spokojený. Vybraní letci byli 31. ledna 1944 propuštěni ze svazku RAF a 4. února dekoroval inspektor Karel Janoušek některé letce československým válečným křížem a Československou medailí za chrabrost. Československé pilotní odznaky dostali ti, kteří ukončili pilotní výcvik v zahraničí.¹¹⁰

Před odjezdem se piloti učili rusky a postoupili očkování proti nemocem. Štábní kapitán Fajtl se za všechny písemně rozloučil s vrchním velitelem Spojeneckého expedičního letectva (Air Officer Commander in Chief of the Allied Expeditionary Air Force) Sirem Traffordem Leigh-Mallorym. Ten pak popřál celé skupině pilotů hodně štěstí a šťastný návrat domů. Skupina 21 letců se v Liverpoolu nalodila na loď Reina del Pacifico. V této skupině byl i nadporučík Jiří Sehnal, jenž nemohl létat kvůli tomu,

110 Tamtéž, s. 362–366.

že byl slepý na jedno oko, ale v SSSR vykonával funkci Fajtlova pobočníka. Lod' Reina del Pacifico byla součástí konvoje KMF 29, který plul přes Středomoří na Dálný východ. Lod' vyplula na volné moře 21. února 1944. Cesta byla dlouhá 13 000 kilometrů. Po čtrnáctidenní plavbě se krátce zastavili v Káhiře a dál pokračovali vlakem až do Damašku. Další část absolvovali autobusem do Bagdádu, odkud pokračovali vlakem do Teheránu, kam dorazili 28. března. Zde zůstali několik dní a pak je ruský dopravní letoun Douglas C-47 dopravil s mezipřistáním v Baku, do Moskvy.¹¹¹ Druhý den po přeletu byla 1. skupina představena náčelníkovi československé vojenské mise v Moskvě, brigádnímu generálovi Heliodoru Píkovi, brigádnímu generálu Janu Kratochvílovi, veliteli československých vojenských jednotek v SSSR a vyslanci Zdeňkovi Fierlingerovi. Z Moskvy odjela 13. dubna první skupina vlakem do Ivanova.

Piloty přivítal velitel základny plukovník Šumov. Program přeškolení zněl „1. května bude po sněhu a po dalších třech až pěti dnech bude letiště schopné provozu. Do té doby vaši piloti budou znát letištní řád, to je zákon, a dokonale ovládat parametry Lavočkina L-5 FN a jeho kabinu-další zákon.“¹¹² Se svými stroji se letci seznámili 20. dubna. Setkali se tak poprvé s celodřevěným stíhacím letounem Lavočkin La-5 FN (piloty přezdívány Lavočka), který byl jiný, než na jaké byli zvyklí na západní frontě. Postrádali přístrojový panel pro let na slepo, gyroskopické přístroje, umělý horizont a gyrokompas. „V letounu byla sice kyslíková instalace, ale my jsme nebyli vybaveni kyslíkovými maskami (ani lahvemi s kyslíkem)-zřejmě se nepočítalo, že bychom létali příliš vysoko.“¹¹³ S letounem se výborně manévrovalo horizontálně i vertikálně. Základna Ivanovo byla vybavena pro výcvik pilotů před odesláním na frontu. „Také prý tu přecvičili na sovětských strojích i známý francouzský pluk Normandie-Němen ... Byl zasazen v roce 1943 do urputných vzdušných bojů na kurském oblouku.“¹¹⁴ Pluk Normandie-Němen byl podřízen 303. stíhací letecké divizi v Sovětském svazu a po tři roky mu velel generál Zacharov. V pluku byli francouzští piloti-dobrovolníci s vůlí bit se až do zničení fašistického Německa. Uskutečněno bylo více než 5000 bojových vzletů, sestřeleno bylo 273 letounů a zničeno 50 německých letounů stojících na letištích.¹¹⁵ Návrat pluku do Francie doprovodil Stalin slovy: „Pluk odletí do vlasti v plné zbroji, to znamená na svých letounech a s celou výzbrojí přes řeku Labe a dále

111 Tamtéž, s. 377–382.

112 FAJTL, František, *První doma*, Praha 1980, s. 67.

113 VALOUŠEK, Ladislav, *Vzpomínky na Lavočku*. In: *Letectví a kosmonautika*, 1987, 2, s. 8.

114 FAJTL, *První doma*, s. 68.

115 DE GEOFFRE, Francois, *Normandie – Němen*, Praha 1985, s. 175.

*na západ. Považuji za přirozené zachovat pluku materiální vybavení, které užíval v bojích na východní frontě, tak statečně a s takovým úspěchem ...*¹¹⁶

Pod vedením dvoumotorového letadla Petljak Pe-2 (vodič-liděř) odletěli piloti 20. července na letiště Brjansk, které bylo na území Běloruska. Druhý den přelétali na Ukrajinu na letiště Priluky, kde přesпали a ráno pokračovali na letiště Proskurov. Vedení letiště o jejich přiletu nebylo informováno a nemohlo je přijmout. O této situaci štábní kapitán František Fajtl poslal telegramy na velitelství 2. letecké sovětské armády. Další den se u Fajtla ohlásil velitel 516.BAO (batalion aerodromnogo obsluživanije-týlový letištní prapor) a dohodli se, že budou ubytováni u československé paradesantní brigády plukovníka pěchoty Vladimíra Přikryla a stravování zajistí týlový prapor. Všichni chtěli co nejdřív na frontu, čekání se jim zdálo dlouhé. Pluk měl být nasazen, podle zpráv 29. července k leteckým operacím. Nakonec vše bylo jinak, letiště mělo velmi málo pohonných hmot. Z radia se piloti dozvěděli, že na Slovensku vypuklo protiněmecké povstání. Museli čekat na rozhodnutí nadřízených, přestože měli vekou chuť odletět ihned na pomoc.

Koncem srpna vypuklo na Slovensku povstání. Konečně přišel 5. září 1944 rozkaz k přesunu na ukrajinské letiště Stubno. Jednotka ale měla málo benzínu a oleje. Pozemní personál se tedy musel přepravit vlakem a nakonec dvoumotorový letoun Boston přivezl i benzin. Stubno bylo frontové letiště, odkud před několika týdny operovaly německé bitevní Junkersy Ju 87D-5 od III./SG77. Dne 10. září vylétlo pět Lavoček na hlídkový let nad prostorem Stubno-Przemyśl-Krosno-Sanok-Przemyśl-Stubno, kde byla zahájena Karpatsko-dukelská operace. Štábní kapitán Fajtl odletěl 14. září na dvoumístném Polikarповu U-2 k veliteli generálu Krasovskému, od něhož dostal rozkaz, aby s veliteli letek štábním kapitánem Janem Klánem a poručíkem Františkem Cháberou a svým zástupcem nadporučíkem Josefem Stehlíkem, odletěl na letiště Tri duby u Zvolena. Zde měli zjistit, jestli tam jsou dobré podmínky pro operační nasazení celého pluku. Čtyři Lavočky odstartovaly 15. září 1944 v 15:30 moskevského času. Na letiště dosedly v 18:55 též moskevského času. „... štábní kapitáni Fajtl (letěl na La-5 FN č. 58) a Klán (č. 39) a nadporučíci Stehlík (č. 88) a Chábera (č. 02) se stali prvními letci čs. zahraničních jednotek, kteří se vrátili na osvobozené území republiky.“¹¹⁷ Zde se po letech setkal s majorem Tóthem, se kterým sloužil u 2. leteckého pluku v Olomouci. Letiště bylo pěkné, ale Němci znali

116 Tamtéž, s. 169.

117 RAJLICH, REŽNÁ, s. 424.

jeho polohu a bylo chráněno jedinou protiletadlovou baterií a několika lehkými kulomety. Bylo častým terčem útoků Luftwaffe, protože tady přistávaly sovětské i americké letouny přivážející výzbroj, munici a další materiál. Bylo třeba najít bezpečnější letiště, za kterým vyjeli oba štábní kapitáni i s nadporučíkem Stehlíkem a majorem letectva Ondřejem Ďumbalou do vesnice Zolná. Pastvina Dolné lazy vyhovovala povrchem a hlavní bylo, že ze vzduchu byla nenápadná. Olše kolem potoka dobře maskovaly letouny. Dne 17. září se do Zolné přesunul celý pluk. Ubytování byli v hotelu Central ve Zvolenu. V noci byl pozemní personál, součástky a náhradní díly, munice a benzín přemístěny čtyřiceti letouny Lisunov Li-2 z 5. sestavy Orelského bombardovacího leteckého sboru za Zolnou. Podzimní deště způsobily podmáčení půdy, což bylo pro letouny nebezpečné. Pluk se tak musel postupně přemístit na letiště Tri Duby.

Podporu slovenských povstalců a obranu vzdušného prostoru prováděla až do příletu Fajtlova pluku Kombinovaná letka, která měla zastaralé letouny a výzbroj. Všech více než 70 letounů nebylo možné použít k bojové činnosti. Léтали na pěti dvouplošnicích Letov Š-328, čtyřech dvouplošných Avíích B-534/Bk-534 a dvou Messerschmittech Bf 109 E-4, pro které nebylo stífelivo. K pomocným úkolům sloužily dva Heinkely He 72D, dvě Pragy E-39G a jeden Klemm K1 35D. V začátcích měla letka osm pilotů, tři pozorovatele a dvacet pozemních zaměstnanců. Tento počet postupně stoupl. „*Kdybych byl v kůži nepřítele a viděl proti sobě pikovat takové archy, asi bych se urazil. A přece z těch rakví shazovali slovenští kamarádi na nepřítele svou statečnost, bomby i pohrdání.*“¹¹⁸ Luftwaffe operovala proti jednotkám 1. československé armády na Slovensku ze svého klíčového letiště Piešťany. Štábní kapitán Fajtl se svými Lavočkami provedl úspěšné nálety na toto letiště 18. a 19. září 1944. Němci zaútočili nočním náletem v noci z 19. na 20. září za pomoci diverzantů, kteří vystřelili ze země tři rakety, letouny pak shodily osvětlovací fléry a sedm bomb.¹¹⁹ Bylo třeba pročesat okolí a zadržet podezřelé osoby. Toto provedla jednotka dvaceti povstaleckých vojáků, které velel nadporučík letectva Ján Zubrik. Jednotka vedená nadporučíkem letectva Františkem Sládečkem byla určena k trvalé strážní službě na Zolné, aby se podobný nálet neopakoval. Letky přepadaly i minometná a dělostřelecká hnízda, kolony aut, tanků, obrněných vozů a měly podporovat pozemní vojska. Peruť 22. září vylétla na střemhlavé bombardování a ostřelování nádraží

118 FAJTL, *První doma*, s. 112.

119 RAJLICH, Jiří, *První sestřel prvního pluku*. In: *Historie a vojenství*, 2004, 3, s. 45–47.

v Německém Pravně a na transporty na komunikacích. Další dny byly střemhlavě bombardovány německé autokolony a tanky, dělostřelecké pozice a minometná postavení-u Handlové, Diviak a Janové Lehoty, Roztočné a lety uskutečněné po hlášení poplachu, oznamující blížící se německé letouny. Letiště Zolná bylo dobře maskováno, k náletům na ně v té době nedošlo. Začátkem října k žádným operačním letům pro špatné počasí již nedocházelo. Po zlepšení povětrnostních podmínek operace zase začaly.

František Fajtl zavedl stíhací hlídky, protože nejvíc úspěchů bylo, pokud byly letouny ve vzduchu. Hlásná služba nefungovala dobře a zdoluhavý byl i postup předávání zpráv. *„Pro rychlý pohyb fronty bylo třeba evakuovat Zolnou. Všechny potřebné věci byly během dne odvozeny nákladními auty na Tri Duby, ostatní materiál byl zničen ... Tajné dokumenty, plukovní pokladna, ale i kotouče s filmem a kamera byly uloženy do železem pobité bedny, kterou pobočník se dvěma muži odjel ukryt na tajné místo.“*¹²⁰ K přesunu z letiště Zolná na letiště Tri Duby došlo 20. října 1944. Po trase Tri Duby- Krasno odlétali 25. října 1944 dva čtyřčlenné a jeden tříčlenný roj. Velitel pluku Fajtl se svým rojem přistál na letišti Stryj a 26. října odletěl na letiště Převursk. Zde už byla v pohotovosti třetí peruť pluku. Generál plukovník Krasovský vydal rozkaz Františku Fajtlovi: *„Ustanovuji vás velitelem všech letců v Přemyšlu, z nichž budete formovat dva pluky stíhací a jeden pluk pikujících bombardérů IL-2.“*¹²¹ Plukovník Ludvík Budín převzal 29. října tuto funkci. V čele 1. československého stíhacího pluku zůstal štábní kapitán Fajtl, který byl 7. března 1945 povýšen na majora se zpětnou platností od 1. listopadu 1944. *„Zvláště mě těšilo vědomí, že konečně zase dostanu příležitost vodit celou jednotku do vzdušného boje v rámci vyšší letecké jednotky, kde nebudou problémy s benzínem, náhradními díly, navigačním systémem a jiné těžkosti, které mne tížily v Slovenském národním povstání a které mne nutily organizovat a řídit boj ze země.“*¹²²

Ve vznikající 1. československé smíšené divizi nastal konkurenční boj mezi důstojníky. Byly ustanoveny komise československá a potom sovětská. Nikdo ale dodnes nezná kritéria, podle kterých komise posuzovala státní spolehlivost. Později napětí trochu polevilo a poměry se konsolidovaly *„Sovětská vojska zahájila boje o vstup do Moravské brány pod názvem ostravská operace dne 10. března 45 ... Ve*

120 RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří, *Stíhací pilot*, Praha 1991, s. 125.

121 FAJTL, František, *Podruhé doma*, Praha 1984, s. 46.

122 Tamtéž, s. 123.

vrcholné fázi této útočné akce byla do bitvy zasazena i naše letecká divize.“¹²³ Dne 8. února začal přesun pluku na satelitní letiště Beblo, 10. února byl přesun zrušen. Od 20. února se začala divize přesouvat na letiště Iwonez-Krościenko, které mělo betonovou plochu. Ve dnech 7. a 11. dubna 1945 se 1. československé stíhací a 3. československé bitevní pluky přesunuly do Katowic. Provoz nebyl vhodný pro těžké letouny Šturmovik, a tak se divize 12. a 13. dubna přesunula na polní letiště Poreba. Druhý den byly vyslány dvě skupiny po osmi bitevních IL-2 s doprovodem dvou skupin devíti Lavoček. Jejich cílem bylo shromáždiště tanků, polního dělostřelectva u vesnice Olza.¹²⁴ V čele doprovodné skupiny letěl major Fajtl na Lavočce č. 83. Obě akce byly úspěšné bez ztrát. Major Fajtl se tak zúčastnil bojového letu po delší době. Na Slovensku se musel, jako velitel pluku, věnovat organizaci, koordinování a zařizování, aby mohl být pluk funkční. „Nahradím si Slovensko, kde jsem z mnoha důvodů byl odsouzen k řízení bojů na dálku a připoután převážně ke štábní činnosti. Tady to bude docela jiné.“¹²⁵ Další dny se piloti zaměřovali na pozemní cíle kolem Opavy, Moravské Ostravy a Českého Těšína. 1. československá smíšená letecká divize v SSSR měla ve svůj třetí operační den první a poslední sestřel nepřátelského letounu. „Osmičlenná skupina Šturmovníků, bitevních letounů Hjušin II-2 za přímého doprovodu šesti stíhacích Lavočkinů La-5FN vedených mjr. let. Františkem Fajtlem tehdy útočila na nepřátelská postavení v prostoru Olzy ... Kolem 11.10 se o útok pokusily tři stíhací Messerschmity Bf 109G ... Na zbylou nepřátelskou dvojici zaútočil s výškovou převahou 150 až 200 m pár vedený mjr. let. Františkem Fajtlem. Zkušený veterán RAF atakoval na vedoucího německé dvojice.“¹²⁶ Bitevníky, se kterými se Čechoslováci utkali, patřily do stavu 4. bitevní eskadry SG4. „V průběhu 16. dubna 1945 do útoků na postupující sovětské jednotky nasazeno celkem 47 strojů Fw 190 od I./SG4 a dalších 29 strojů téhož typu od III./SG4.“¹²⁷ V bojích 16. dubna byl rotným Husmanem sestřelen pravděpodobně německý letec Feldwebel Max Rahofer, který se toho dne bojů zúčastnil, ale k útvaru se nevrátil. Němci se vzdali a opustili bojiště. Na Lavočce č. 83 svedl major Fajtl 20. dubna svůj poslední boj s protileteckými kanony v oblasti mezi Zabelkau a Bohumínem. Bojová činnost pluku skončila 28. dubna.

123 Tamtéž, s. 170.

124 RAJLICH, REŽNÁ, s. 370.

125 FAJTL, *Podruhé doma*, s. 178.

126 RAJLICH, Jiří, *První a poslední sestřel 1. československé smíšené letecké divize v SSSR*. In: *Historie a vojenství*, 2007, 4, s. 24.

127 Tamtéž, s. 28.

Dne 7. května ve 2:41 hodin ráno byla v Remeši podepsána bezpodmínečná kapitulace Německa. Stalin si pak vynutil opakování kapitulčního aktu v sídle sovětského vedení v Berlíně-Karlshorstu. Od 10. května se začaly všechny tři pluky přesouvat na polní letiště Albrechtický u Příbora a od 15. května do Prahy. Divize přešla znovu do podřízenosti 2. letecké armády. Slavnostní přehlídka 1. československé smíšené divize proběhla 1. června, prezident dr. Edvard Beneš dekoroval její nejzasloužilejší účastníky. Po několika týdnech byla 1. československá divize ze svazku 2. letecké armády uvolněna a 20. července podřízena MNO. Tím skončila účast Františka Fajtla ve 2. světové válce, ve které nalétal 275 operačních hodin—15 ve Francii, 240 ve Velké Británii a 20 v Sovětském svazu.¹²⁸

128 RAJLICH, REŽNÁ, s. 692.

5 Život po válce

Po válce se František Fajtl vrátil do rodného Donína, kde jej vítali jako vojáka-hrdinu. Konalo se setkání, na které dorazili i lidé z okolních obcí. Zde se potkal svojí budoucí manželkou Hanou Chládkovou, která přijela se svým otcem, bývalým Fajtlovým učitelem, který svoji dceru Františkovi představil, ten se na ní podíval a zeptal se „*ta z toho kočárku?*“¹²⁹ Nebylo zde mnoho času, jelikož si všichni chtěli s Františkem popovídat. Následovalo setkání na návštěvě u Chládkových, kam byl Fajtl pozván a na sokolských šibřinkách. Po půl roce známosti následovala svatba, které se účastnil i Jan Masaryk a o rok později, v roce 1948, se jim narodila první dcera Jana.¹³⁰

Nabyté svobody si František Fajtl nemohl užít dlouho. Byť tušil, jak je nakládáno s vojáky, kteří sloužili za války na západní frontě, rozhodl se zůstat v komunistickém Československu. V té době již byl ženatý a měl malou dceru. Dalším důvodem byl slib, jenž dal své matce, že už nikam neuteče. Za války byli jeho rodiče, kvůli jeho útěku na západ, internováni ve Svatobořicích.¹³¹ „*Brzy po válce jsme zaznamenávali politický tlak z východu. Stále sílil a bylo jasné, že kdo se mu poddá, bude zvýhodněn, kdo půjde proti, bude zatracen.*“¹³² Fajtl zastával funkci velitele 1. stíhacího pluku od 7. srpna 1945, 30. října nastoupil do III. ročníku Vysoké školy válečné v Praze. Tato škola zajišťovala odbornou přípravu důstojníků pro vyšší funkce v československé armádě. Školu absolvoval 22. srpna 1946 a 30. září se stal zatímním zástupcem velitele 1. letecké divize v hodnosti podplukovníka. Profesorem stolice letectva na Vysoké škole válečné v Praze se stal 31. března 1948. Zde přednášel letectvo s plukovníkem Pernikářem. „*Museli jsme dávat přednost doktríně východní, přestože posluchači přímo prahli po zkušenostech a zážitcích ze západu. Když jsme žákům vyhověli, politrukové, přísluhovači i špiclové z řad posluchačů to viděli neradi. Jistě i to přispělo, že jsme byli s Pernikářem posláni pryč a propuštěni z armády.*“¹³³ Někteří historikové prohlašovali, že českoslovenští vojáci na západě bojovali za kapitalistickou Anglii. Byla to pravda částečná. „*Motivem čs. letců po celou dobu války bylo bojovat a umírat především pro svou zem, za svou vlast, která byla brutálně a násilně okupována a ničena. V nejkritičtější chvíli pro Anglii, kdy ji v roce 1940*

129 VONDRÁČEK, Jan, *Po tvém boku pevně stát*, Praha 2009, s. 41.

130 Tamtéž, s. 44-45.

131 Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

132 FAJTL, František, *Dva údery pod pás*, Praha 1993, s. 39.

133 Tamtéž, s. 86.

hrozila invaze a nebezpečí područí nacistického Německa, umírali čs. letci hlavně pro ni, neboť šlo o vše ... ale cožpak její vojáci neumírali ve vzduchu i na vodě také pro nás, Čechy a Slováky?“¹³⁴

Po únoru 1948 okamžitě začaly personální čistky, které proběhly ve čtyřech vlnách. Propuštěno bylo cca 6500 důstojníků, letci sloužící na Západě byli postiženi všichni. „V roce 1952 byl důstojnický sbor složen již z 66,5 % z osob, které se staly vojáky z povolání po únoru 1948. Do důstojnických míst byli jmenováni komunisté ... Katastrofálně se snížila kvalita důstojnického sboru.“¹³⁵ Národní shromáždění přijalo 22. února 1949 zákon č. 59/49 Sb. o odnětí vojenské hodnosti některým důstojníkům a poddůstojníkům, kteří byli mimo činnou službu. Další zákon č. 85/50 obsahoval rozšířené důvody k odnětí hodnosti, tj. osobám, které nejsou oddány lidově demokratickému zřízení. Podplukovník Fajtl byl 1. února 1949 poslán na vynucenou dovolenou a 1. listopadu přeložen do výslužby. V té době byl už dva roky ženatý s Hanou Chládkovou a měli roční dceru Janu. Najít si místo nebylo jednoduché. Fajtl nastoupil 1. dubna 1949 v archivu Národního technického muzea v Praze. Dne 2. listopadu 1950 byl degradován z podplukovníka na vojína.¹³⁶

Po domovní prohlídce ho 10. ledna 1950 odvezli na Krajské velitelství Stb, kde po výslechu uslyšel verdikt „odsuzujete se do tábora nucených prací na dobu šesti měsíců.“¹³⁷ Během šesti razíí, které měly kódové označení D, přicházeli na Mírov ti důstojníci, u kterých chyběl zákonný důvod pro odsouzení. Razie s názvem D–1 proběhla 20. dubna 1949, D–2 následovala 22. září a d 10. listopadu. V roce 1950 se uskutečnily zbylé tři: D–3 se 10. ledna, D–4 byla 3. května a dne 11. září poslední D–5. František Fajtl spadl do skupiny D–3.¹³⁸ Z Krajského velitelství Stb byl odvezen spolu s dalšími do Tábora nucené práce na Mírově. Ve spisech, které Stb vedla je kromě jiného návrh na posláni Františka Fajtla do tábora nucených prací. Jako důvod je uvedeno „stýká se s cizími diplomaty a stává zde podezření, že pro tyto zpravodajsky pracuje v neprospěch lid. dem. zřízení. Byl u těchto několikrát na recepci a na večerích ... buď proto dodán do TNP na dobu pokud možno nejdelší.“¹³⁹ V dalším spise Stb je „dokázán“ projev špionáže a nepřátelského zaměření tzv. bývalých lidí na příkladu

134 VAN EYCK, Manuel F., *Zemřeli jsme pro Anglii*, Praha 1993, s. 7.

135 BRACHOVÁ, Věra, *Destrukce důstojnického sboru československé armády po únoru 1948*. In: *Historie a vojenství*, 1992, 3, s. 110.

136 RAJLICH, REŽNÁ, s. 721.

137 FAJTL, *Dva údery pod pás*, s. 47.

138 BRACHOVÁ, s. 123-124.

139 <http://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik5-2007/kap09.pdf> citováno dne 21. 4. 2015.

Františka Fajtla. Jeho manželka s dcerou byly vystěhovány a ubytovaly se u jejích rodičů v Lounech. Dlouho neměla o svém manželovi žádné zprávy, a tak se vydala na policejní stanici ohlásit ho jako nezvěstného. Tam musela udat všechna manželova data. Když uvedla původní zaměstnání důstojník, policejní úředník řekl: „*Je mi líto, manžel spadá pod vojenský úřad a žádný civilní orgán s tím nemá nic společného.*“¹⁴⁰ Kde manžel je, se dozvěděla až z jeho prvního dopisu. „*Po půl roce mohla pí. Fajtlová manžela poprvé navštívit. Setkání trvalo půl hodiny v přesně stanovenou dobu.*“¹⁴¹ Soukromí při rozhovoru nebylo, jednak byly v místnosti současně tři rodiny a u každé stál dozorce, který hovor sledoval. Ti, kdo bydleli blízko Mírova, mohli dostat na víkend propustku. Manželé Vondráčkoví v Zábřehu nabídli paní Fajtlové možnost přespat u nich, pokud dostane Fajtl propustku na jejich adresu. Během víkendu se musel několikrát hlásit na policii. Dopisy se směly psát pouze jedenkrát v měsíci. Fajtlovu vzácnou povahu ukazuje například jeden dopis dceři Janě, ve kterém ji nabádá, aby nikdy nikomu neubližovala, ani panenkám. V jiném dopise ji napsal pohádku.¹⁴² Na Mírově byl členem pěveckého kroužku. „*Náš regenschori Emil Špolc z nás vytvořil vícehlavý sbor. Dokázali jsme nakonec zazpívat Foersterovo ‚Velké, rodné, širé lány‘, ‚Modlitbu‘ i Smetanovo ‚Věno‘. Mráz mi přitom běhal po zádech, když jsem je zpíval a díval se do ztichlého sálu nevinně odsouzených muklů.*“¹⁴³

Režim byl krutý, někteří nepřežili. Vězni vyráběli provázky do samovazačů obilí, skládací metry nebo plechové chrániče úst hlavní pušek. Symbolická finanční odměna byla použita na hrazení nákladů na zdejší pobyt. Chovanci museli vyslechnout v radiu obžalobu doktorky Horákové a dalších. „*Nařízený poslech strašného divadla vzbudil v nás naprosto odlišný dojem, než si přála komunistická justice.*“¹⁴⁴ Na Mírově byli vězněni také příslušníci SS a Gestapa. „*Měli se lépe než naši mazáci v roce 1949 jak na stravu, tak na zacházení. Někteří nacisti se nám pošklebovali ... Mnozí tvrdili, že my to máme horší, neboť nás zavřeli vlastní lidé.*“¹⁴⁵ Posudky na chovance po dobu jejich zařazení v TNP Mírov psal strážmistr Kobza, který popsals Fajtla jako člověka „*hloubavé povahy, obdivující západní politiku.*“¹⁴⁶ Také je zde psáno, že měl dobrý poměr k práci, byl inteligentní, slušný k ostraze i k ostatním chovancům.

140 VONDRÁČEK, s. 48.

141 Tamtéž, s. 49.

142 Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

143 RAJLICH, REŽNÁ, s. 731.

144 FAJTL, *Dva údery pod pás*, s. 95.

145 Tamtéž, s. 78.

146 <http://www.abscr.cz/data/pdf/sbornik/sbornik5-2007/kap09.pdf> citováno dne 21. 4. 2015.

Od poloviny června do poloviny července 1951 došlo k propuštění některých vězňů. Degradovaný František Fajtl byl propuštěn 11. června na příkaz MNB a MNO (Ministerstvo národní bezpečnosti a Ministerstvo národní obrany).¹⁴⁷ Jeho internace trvala sedmnáct měsíců. Jako propuštěný kriminálník „západák“ si těžko hledal práci. Dne 7. srpna nastoupil u stavebního podniku Betona jako nádeník. Později byl přijat ve Sdruženém komunálním podniku v Lounech, kde včetně reorganizace prošel funkcemi od skladníka až k vedoucímu národohospodářské evidence. „*V souvislosti s rozbíhajícím se procesem rehabilitací tisíců neprávem postižených byl v tichosti rehabilitován i on.*“¹⁴⁸ Na MNO mu vrátili hodnost podplukovníka a 1. července 1964 byl povýšen na plukovníka. Jednalo se jen o částečnou rehabilitaci týkající se armády. „*V rámci rehabilitace tedy 17. května 1965 nastoupil u Státní letecké inspekce-SLI (dnešní Úřad pro civilní letectví-ÚCL). Zastával zde místo samostatného inspektora pro vyšetřování leteckých nehod.*“¹⁴⁹ Vyšetřoval většinou nehody malých letadel, ale vyšetřoval i dvě velké letecké katastrofy. Jednalo se o bulharský Iljušin II-18 LZ-BEN, který 24. listopadu 1966 havaroval v Malých Karpatech krátce po startu z letiště Bratislava. Nikdo z osob na palubě nepřežil. Druhou leteckou nehodou byla havárie čtyřmotorového Iljušina II-18D OK-WAI, který patřil ČSA a havaroval 5. září 1967 na New Foundlandu. „*Přestože u SLI pracoval jen tři roky, zanechal za sebou kus dobré práce. Setrval tam do 31. května 1968, kdy jako bývalý voják z povolání mohl ve svých 55 letech odejít do důchodu.*“¹⁵⁰ Nyní se konečně mohl plně věnovat rodině a psaní. Nejvíc si mohl užít druhé dcery Jitky, která se narodila dva roky po jeho propuštění z Mírova. „*Tu si František užíval, viděl, jak od malička roste.*“¹⁵¹ V roli otce byl přísný, dcerám věnoval mnoho času, od dětství jim vedl deníky. Po odchodu do důchodu začal František Fajtl psát své knihy ještě s větší intenzitou. Byť jako malý chlapec neměl doma žádnou knihu, literaturu měl rád. K nápadu, že by mohl být literárně činný, ho přivedl spisovatel František Langer, se kterým se setkal na lodi cestou do Anglie. Radu uposlechl a začal přispívat do časopisu Čechoslovák, jenž byl vydáván v Londýně. Také v Anglii vyšla Fajltova kniha, pod názvem Letecké povídky. Jelikož se ale bál o své rodiče, autorem byl uveden F. Donín. Kniha Františka Fajtla se týkala zážitků z 2. světové války, ať už jeho osobních nebo jeho přátel. Velmi

147 Tamtéž, citováno dne 21. 4. 2015.

148 RAJLICH, REŽNÁ, s. 739.

149 Tamtéž, s. 744.

150 Tamtéž, s. 753.

151 VONDRÁČEK, s. 52.

oblíbenou knihou se stal *Generál nebe*, jenž je příběhem Fajtlova přítele Františka Peřiny. Byť Fajtl nerad psal o sobě samém, kniha *Z Donína do oblak* je o jeho mládí až po odchod z republiky. Příběhy z této knihy nejdříve vycházely na pokračování lounských novinách. Pro velmi kladný ohlas byla nakonec vydána celá kniha. Další jeho dílo, *Sestřelen*, je dodnes velmi oblíbené. Dokonce vyšlo i v japonštině. Jak se později manželé Fajtlovi dozvěděli, knihu v Japonsku vydal muž, jenž byl v naší republice jako student a byla mu doporučena, pravděpodobně spolužákem. Kniha ho tak zaujala, že se rozhodl ji po návratu do Japonska vydat. Za komunistů byly Fajtlovy knihy zakázány. V psaní pokračoval, ale pouze „do šuplíku“.¹⁵² Mimo japonštiny vyšla kniha *Sestřelen* i ve slovenštině, zachován je pravděpodobně jen jediný výtisk, jenž zachránil řidič, který vezl jeho knihy k likvidaci. Mimo knih publikoval František Fajtl i v časopisech českých i zahraničních. Svou literární tvorbou se „... zařadil i mezi respektované spisovatele a publicisty. Jedním z výrazů toho bylo i jeho přijetí za člena Českého centra P.E.N. klubu.“¹⁵³ Seznam Fajtlových knih je v příloze.

František Fajtl se vrátil domů s mnoha vyznamenáními. Čtyřikrát obdržel Československý válečný kříž (8. a 26. října 1942, 20. června a 30. srpna 1945), dvakrát Československou medaili Za chrabrost (25. července 1941 a 5. května 1943), Československou medaili Za zásluhy I. st. (1945), Československou vojenskou pamětní medaili (se štítky F, VB a SSSR), Řád Slovenského národního povstání I. st. (28. srpna 1945). Britové ho ocenili medailemi Distinguished Flying Cross, The 1939–1945 Star with Battle of Britain Clasp Air Crew Europe Star. František Fajtl splňoval podmínky i pro Defence Medal a War Medal, ale zřejmě si o jejich zaslání nepožádal a proto jejich udělení v jeho osobních záznamech není uvedeno. Po válce mu byl udělen jugoslávský řád Partyzánské hvězdy 3. st. (22. března 1946), sovětská medaile Za pobědu nad Germanijej (22. dubna 1946), Řád Rumunské koruny (20. prosince 1947). V listopadu 1989 byl rehabilitován i morálně. Spolu s plukovníkem Mrázkem a plukovníkem Kocfeldou byl 1. května 1990 povýšen na generálmajora a 8. května 2002 na generálporučíka ve výslužbě. Dne 9. května 1991 převzal řád M. R. Štefánika III. třídy. Nositelem řádu Bílého lva Za vítězství III. třídy vojenské skupiny je od 28. října 2004. V listopadu 1994 dostal francouzský vysoký řád Légion d'Honneur.

152 Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

153 RAJLICH, REŽNÁ, s. 793.

V roce 1991 se v Praze setkal s britským následníkem trůnu princem Charlesem a princeznou Dianou. V roce 1996 pak prezident Havel představil generála Fajtla královně Alžbětě II. a jejímu manželovi princovi Phillipovi. Kromě vyznamenání a setkání se známými osobnostmi se dostalo Františku Fajtlovi i dalších poct. V roce 2007 po něm bylo pojmenováno letiště ve Slaném.¹⁵⁴ V květnu následujícího roku byla odhalena na jeho rodném domě pamětní deska. V Praze na Černém Mostě jsou ulice pojmenovány po československých letcích. Jedna z nich patří i tomuto významnému pilotu. Fajtlovo jméno nesou i školy. První z nich je Obchodní akademie a střední odborná škola v Lounech. Druhou je základní a mateřská škola generála Františka Fajtla DFC v Praze 9 Letňanech. Tato škola po něm byla pojmenována v lednu 2002.¹⁵⁵ Nejdříve nabídku, aby se tato škola jmenovala po něm, odmítl s odůvodněním, že pojmenování se dává až po mrtvých. Po několika žádostech nakonec souhlasil a při slavnostním přejmenování děkoval slovy „*přijímám toto uznání s vděčností a pokorou.*“¹⁵⁶

K Františku Fajtlovi chodilo mnoho lidí, kteří rádi poslouchali jeho zážitky z války. Jedním z nich byl i Jiří Rajlich, jenž ho navštěvoval již jako malý chlapec. Později společně s Fajtlovou mladší dcerou Jitkou sepsal knihu *Generál Fajtl*, z níž je v této práci hodně čerpáno. František Fajtl také hodně chodil po různých besedách, kde vyprávěl a odpovídal na dotazy posluchačů. Toto vše dělal s radostí a nikdy by si za tato setkání nevzal žádné peníze. Jeho skromnosti a vstřícnosti si vážila nejen jeho manželka, ale i všichni, co jej znali. Jméno generálporučíka Františka Fajtla není zaznamenáno jen v názvech a knihách, ale i v písni. Tímto slavným jménem se inspirovala country kapela Taxmeni, která složila píseň *Sestřelen*. V ní je zhudebněná nejen anabáze po Fajtlově sestřelení ale i „vděk“, jehož se mu dostalo po únoru 1948 a také ocenění autora Fajtlově statečnosti, s jakou perzekuci komunistického režimu snášel „*Vás ale nezastrašil mocných vládců křik. Vydržel jste jako muž a pravý důstojník.*“¹⁵⁷ Text celé písně je v příloze.

V červenci 1990 se zúčastnil setkání československých válečných leteckých veteránů ve Velké Británii, rovněž oslav 50 let od bitvy o Británii konaných 15. září 1990 v Londýně. Setkal se zde například s Peřinovými, kteří v té době byli v

154 <http://www.letistecr.cz/zajimavosti/tak-jsme-se-po-roce-opet-sesli-v-divadelku-ve-slanem.aspx> citováno dne 21. 4. 2015.

155 <http://www.zsfajtla.cz/page.php?p=29102013111322> citováno dne 21. 4. 2015.

156 Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

157 http://www.taxmeni.cz/diskografie-skladby-detail/253_sestrelen citováno dne 21. 4. 2015.

Americe. „*To bylo hrozně krásný, když oni se vlastně neviděli celou tu dobu, jak se poznávali nebo nepoznávali.*“¹⁵⁸ V Paláci kultury v Praze se pak setkali letci 16. září 1991. Bohužel František Fajtl se dočkal i velkého zklamání. Předběžně byl dotázán, zda se chce zúčastnit odhalení pomníku na břehu řeky Temže, jenž je věnován letcům účastnících se Bitvy o Británii. S nadšením souhlasil. Bylo mu slíbeno, že až se budou vědět bližší informace, bude kontaktován, což se ale nestalo. Pomník, na němž je jeho jméno, viděl pouze na fotografiích.

Své 85. narozeniny a zároveň Zlatou svatbu oslavil řízením dvoumotorového L-200 Moravy OK-WHN ve Kbelích dne 20. srpna 1997. Generálporučík v. v. Ing. František Fajtl zemřel ve věku 94 let dne 4. října 2006. Pohřeb se uskutečnil 13. října ve Velké obřadní síni krematoria v Praze-Strašnicích, kde se s ním rozloučily stovky lidí. „*Za český stát prezident republiky, za armádu náčelník generálního štábu, za válečné veterány předseda Československé obce legionářské, za britské letectvo předseda RAF Bevolent Fundu.*“¹⁵⁹ Celý obřad přenášela Česká televize v přímém přenosu.

Myslím si, že nejvhodnější je uzavřít mojí práci vzpomínkami rodiny na zemřelého manžela a otce. Paní Fajtlová o svých osmdesátinách vzpomíná: „*Náš život byl pestrý, někdy i krutý a všechno bylo k něčemu dobré. Vše, čím jsme si prošli, mělo svůj smysl, protože každá nepřízeň a zkouška byla prověrkou celého našeho vztahu. ... Nic bych tedy neměnila a věřím, že vše je nějakým způsobem řízeno.*“¹⁶⁰ Svůj mnohdy nelehký život se známým letcem shrnula slovy: „*Měla jsem štěstí na příkladné rodiče, výjimečného manžela a krásnou, zdravou a soudržnou rodinu. Jsem šťastná, když jsem obklopena svými blízkými.*“¹⁶¹

Dcera Jitka Režná vzpomíná, jak se její otec s dalšími kamarády aktivně účastnil natáčení filmu Tmavomodrý svět. Premiéra byla 16. května 2001. „*Táta byl nedočkavý a natěšený jako malý kluk. Věděl, že v postavě Františka Slámy si znovu prožije potupné předávání letiště Němcům, krásné kamarádské chvíle pospolitosti v Anglii, ale i obrovskou bezmoc a vztek z Mírova.*“¹⁶² Dne 1. října 2009 navštívila dcera Jitka s manželem syna pilota, který tenkrát jejího otce sestřelil, Christiana Beese. Jeho otec psal kroniku a v ní celou jednu stranu věnoval Františku Fajtlovi. Také se setkala

158 Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

159 RAJLICH, REŽNÁ, s. 793.

160 VONDRÁČEK, s. 56.

161 Tamtéž, s. 59.

162 RAJLICH, REŽNÁ, s. 841.

s mužem, jenž jako malý chlapec pracoval na poli a po Fajtlově sestřelení jej informoval o Němcích sídlících na blízkém zámku.¹⁶³

Dcera Jana Kebrlová vzpomíná, jak se v červenci 1990 s rodiči zúčastnila oslav 50. výročí Bitvy o Anglii. „*Shledání táty se starými kamarády, spolubojovníky, bylo více než dojemné. Mnozí z nich nevěděli, jaký osud připravil v Československu únor 1948 „západním“ letcům a čím vším si mnozí museli projít.*“¹⁶⁴ S otcem se proletěla nad kanálem LaManche, Cambridge a generál Fajtl byl velmi šťastný, že po mnoha letech mohl opět pilotovat letadlo. „*Teprve, když jsme se vrátili domů, uvědomila jsem si, co všechno ti muži prožili, kolik v nich bylo odvahy a odhodlání jít bojovat za svobodu, svou vlast, pravdu a nebát se položit i život. Jsem na Tebe hrdá, táto.*“¹⁶⁵

163 Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

164 RAJLICH, REŽNÁ, s. 826–827.

165 Tamtéž, s. 828.

6 Závěr

Bakalářská práce se věnuje životu generálporučíka Františka Fajtla. V úvodu jsem si položila několik otázek, na které jsem se během studia pramenů snažila získat odpověď. První z nich byla získat informace o jeho mládí, rodině, z jakých poměrů pocházel a co jej formovalo jako osobnost. František Fajtl pocházel z vesnice Donín. Jeho otec svážel z okolních vesnic mléko, matka byla v domácnosti a starala se o děti-Františka a jeho sestry. Během 1. světové války, kdy jeho otec narukoval, musel být Fajtl oporou rodině a matce pomoci uživit rodinu. Zajímalo mne, jaká byla jeho vojenská příprava před válkou. Díky dobrým studijním výsledkům a fyzičce mohl studovat Vojenskou akademii v Hranicích na Moravě a následně Vojenské letecké učiliště v Prostějově, kde se učil létat. Okamžitě si létání oblíbil a pravděpodobně toto předurčilo jeho působení v nadcházející válce. Rozhodl se bojovat proti nacistickému Německu na západě. Utekl i přesto, byť si byl vědom toho, že za jeho rozhodnutí budou rodiče potrestáni.

Druhá kapitola práce mapuje Fajtlovo působení ve Francii a Velké Británii, což je další otázkou v úvodu. Ve Francii prošel několika perutěmi a po francouzském pádu se rozhodl v boji proti Německu pokračovat. Odešel do Británie, kde dosáhl mnoha úspěchů. Byl velitelem 313. československé stíhací peruti, dokonce se stal prvním¹⁶⁶ československým velitelem britské peruti, a to 122. stíhací. Za 2. světové války se podařilo pouze třem Čechoslovákům velet britské peruti. S 313. československou stíhací perutí se účastnil mnoha operací, mezi něž patřily operace s názvem Circus, Rodeo a Ramrod. Jako velitel 122. britské stíhací peruti byl dne 5. května 1942 sestřelen nad okupovanou Francií u hranic s Belgií. Putoval přes Vichystickou Francii a Španělsko, až se 21. srpna téhož roku dostal zpět do Anglie. Důležitým faktem je, že se účastnil Bitvy o Británii.

Práce pokračuje působením Františka Fajtla na východní frontě. V Sovětském Svazu již do bojů nenalétal, spíše se věnoval velení peruti a administrativě. Účastnil se i slovenského národního povstání na konci války. Jako velitel pluku rozhodl o náletu na Piešťany.¹⁶⁷

Po poražení nacistického Německa si bohužel František Fajtl nabyté svobody, vzhledem k politickému vývoji v tehdejší Československu, dlouho neužil. Přestože

¹⁶⁶ Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

¹⁶⁷ RAJLICH, REŽNÁ, s. 451–452.

věděl, jak je po únoru 1948 zacházeno s československými piloty působících za války na západě, rozhodl se zůstat v Československu. Jedna z otázek kladených v úvodu práce je, proč takto učinil. Vliv na toto rozhodnutí neměl jen slib, jenž dal své matce, tak i fakt, že v té době již nebyl svobodný. Po válce se oženil s Hanou Fajtlovou, rozenou Chládkovou a brzy se jim narodila dcera. To, že působil i na východní frontě, mělo vliv jen na tom, že nebyl zatčen mezi prvními, zatkli jej na počátku roku 1950. Další otázkou, je jak jeho internaci na Mírově prožívala jeho manželka s malou dcerou. Uvěznění manžela prožívala velmi těžce. Nejen, že měsíc neměla o manželovi žádné informace, obcházela pražské věznice, aby zjistila, kde je její manžel, byla vystěhována ze společného bytu a s dcerou se musela odstěhovat k rodičům do Loun, ale jeho uvěznění mělo vliv na to, že nemohla sehnat zaměstnání. Jaký důsledek na jeho chování měla internace na Mírově? Po propuštění byl František Fajtl opatrnější, ne příliš důvěřivý. Výhodou bylo, že celý život měl pověstný „čich na lidi“, přesto si přátele vybíral opatrněji. Poslední otázkou z úvodu je, jaká byla povaha generálporučíka Františka Fajtla? Přes všechny útrapy, jenž v životě zažil, nebyl zatrpklý. Společně s manželkou Hanou všechny události a křivdy přijali jako součást života. Jejich společnou snahou bylo udělat si život příjemnější. *„Život se musí brát tak, jak přichází a co přináší a snažit se zpříjemnit si ho.“*¹⁶⁸ František Fajtl byl celý život skromný, což byla vlastnost, jíž si jeho manželka na něm cenila nejvíce. *„Manžel se za žádného hrdinu nepovažoval a já ho proto taky tak brala. Tvrdil, že jít do války byla jejich povinnost, že byla jen náhoda, že vše přežil ... Někdo měl štěstí, někdo už ne.“*¹⁶⁹ Částečně byl rehabilitován ještě za komunistického režimu, plně a morálně však až po listopadu 1989.

Za svoji účast ve válce získal mnoho ocenění a medailí francouzských, britských, sovětských a českých, tím nejvýznamnější je Řád Bílého lva. Kromě těchto ocenění se také setkal s významnými osobnostmi-českými prezidenty Václavem Havlem a Václavem Klausem, britskou královnou Alžbětou II., jejím synem princem Charlesem a lady Dianou. Zúčastnil se velkých londýnských oslav k 50. výročí Bitvy o Británii v červenci 1990. Po generálporučíkovi Františku Fajtlovi se jmenují školy, letiště, ulice. Byla o něm nazpívána píseň, složená jako pocta autora tomuto významnému československému letci. Fajtlovo jméno se zapsalo i mezi české

168 VONDRÁČEK, s. 56.

169 Tamtéž, s. 51-52.

spisovatel. Je autorem mnoha knih-pár svých autobiografií a mnoha příběhů o československých letcích za 2. světové války, jenž byli jeho přáteli.

Generálporučík František Fajtl byl významnou osobností našich novodobých dějin. Díky statečnosti a odhodlání československých pilotů bojujících ve 2. světové válce proti nacistickému Německu, mezi něž patřil i on, můžeme dnes žít ve svobodné zemi. Sám František Fajtl „*mládeži strašně věřil ... a mladé lidi strašně podporoval.*“¹⁷⁰ Jeho ženu, paní Hanu Fajtlovou, děsí současné násilí ve světě. Současné a budoucí generaci by přála „*aby se dožili nějakého světa, kde by bylo více porozumění a víc tolerance a míň nenávisti.*“¹⁷¹ Je tedy na nás, abychom se o takový svět snažili. František Fajtl patří mezi české osobnosti, z jejichž statečnosti bychom si měli vzít příklad a snažit se, aby na něj nebylo zapomenuto.

170 Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou.

171 Tamtéž.

7 Seznam použité literatury a zdrojů

7. 1 Nepublikované prameny

Osobní rozhovor s Hanou Fajtlovou vedla Zuzana Kýrová, 13. 4. 2015 v Praze.

7. 2 Literatura

BŘACHOVÁ, Věra, *Destrukce důstojnického sboru československé armády po únoru 1948*. In: *Historie a vojenství*, 1992, 3, s. 109–127.

ČEJKA, Eduard, BROD, Toman, *Na západní frontě*, Praha 1965.

ČEJKA, Eduard, *Zlomená křídla*, Praha 1968.

DE GEOFFRE, Francois, *Normandie – Němen*, Praha 1985.

FAJTL, František, *Boje a návraty*, Praha 1987.

FAJTL, František, *Dva údery pod pás*, Praha 1993.

FAJTL, František, *Létal jsem s Třistatřináctkou*, Praha 1991.

FAJTL, František, *Podruhé doma*, Praha 1984.

FAJTL, František, *Pouta nebes*, Praha 2000.

FAJTL, František, *První doma*, Praha 1980.

FAJTL, František, *Sestřelen*, Praha 2002.

FAJTL, František, *Vzpomínky na padlé kamarády*, Praha 1991.

FAJTL, František, *Z Donína do oblak*, Louny 2000.

CHURCHILL, Winston S., *Druhá světová válka, IV. díl*, Praha 1994.

JÁNSKÝ, Filip, *Vzpomínky nebeského jezdce*, Praha 1999.

OSOLSOBĚ, Jiří, *Zbylo nás devět*, Praha 1989.

RAJLICH, Jiří, *313. stíhací peruť*, Plzeň 1996.

RAJLICH, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, 2. část*, Cheb 2000.

RAJLICH, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, 3. část*, Cheb 2001.

RAJLICH, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, 4. část*, Cheb 2002.

RAJLICH, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, 5. část*, Cheb 2003.

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

RAJLICH, Jiří, *První a poslední sestřel 1. československé smíšené letecké divize v SSSR*. In: *Historie a vojenství*, 2007, 4, s. 24–35.

RAJLICH, Jiří, *První sestřel prvního pluku*. In: *Historie a vojenství*, 2004, 3, s. 45–51.

RAJLICH, Jiří, REŽNÁ, Jitka, *Generál Fajtl*, Cheb 2012.

VALOUŠEK, Ladislav, *Vzpomínky na Lavočku*. In: *Letectví a kosmonautika*, 1987, 2, s. 5–8.

VAN EYCK, Manuel F., *Zemřeli jsme pro Anglii*, Praha 1993.

VONDRÁČEK, Jan, *Po tvém boku pevně stát*, Praha 2008.

7. 3 Internet

www.abscr.cz.

www.databazeknih.cz.

www.google.cz.

www.letistecr.cz.

www.taxmeni.cz.

www.zsfajtla.cz.

8 Resumé

This bachelor thesis presents an analysis of the life of lieutenant general František Fajtl, from his childhood through work on the western and eastern fronts of the Second World War, and post-war life to his death. Even though this work presents an overview of his entire life, the main focus is on his war activities and their influence on his life after the war. This work is dominantly informed by the existing literature, but at the same time presents new information about Fajtl's post-war life, obtained through the author's personal interview with his wife Hana Fajtlova.

9 Přílohy

Příloha č. 1 – text písně Sestřelen

Kapitáne Fajtle já jsem Vaši knihu čet‘
Jenomže je tomu asi přes padesát let
Byl jste tenkrát po válce nás kluků ideál
Kdybych Vás tak poznat moh‘ co já bych za to dal

Když nad Francií se Spitfirem sestřelen jste byl
Zpátky do Anglie jste se dostat umínil
Nohy byly do krve po dlouhých pochodech
Nevzdal jste to ale nikdy v těchto těžkých dnech

Dneska máte šedý vlas a je z Vás generál
Chci Vám jenom vzdáti čest a nemám co bych dal
A tak prosím přijměte těch veršů pár jen
Od kluka co čet‘ Vaši knihu sestřelen

A ten prostý Francouz jak se o Vás postaral
Že pod teplou duchnou pak jste zase v klidu spal
A když zpátky v Anglii byl u jednotky své
Na rádiu vzkázal jste „Francois et arrivé“

Škoda kapitáne když vrátil jste se sem
Nezachovala se vděčně Vaše rodná zem
Vás ale nezastrašil mocných vládců křik
Vydržel jste jako muž a pravý důstojník¹⁷²

172 http://www.taxmeni.cz/diskografie-skladby-detail/253_sestrelen citováno dne 25. 4. 2015.

Příloha č. 2 – seznam Fajtlových knih

Sestřelen, Dva údery pod pás, Bitva o Británii, Generál nebe, Vzpomínky na padlé kamarády, Boje a návraty, Podruhé doma, Velel jsem stíhačům, Létal jsem s Třistařináčkou, Z Donína do oblak, Hrdina století – Příběh beznohého válečného stíhače RAF Douglase Badera, První doma, Z válečného deníku, Přítel mraků, Pouta nebes¹⁷³

Příloha č. 3 – fotografie generálporučíka Františka Fajtla v kokpitu Spitfiru¹⁷⁴



173 <http://www.databazeknih.cz/autori/frantisek-fajtl-510> citováno dne 25. 4. 2015.

174

https://www.google.cz/search?q=franti%C5%A1ek+fajtl&espv=2&biw=1366&bih=653&tbm=isch&imgil=53NdGnJ31agctM%253A%253BKmUeC9EbyU8tOM%253Bhttps%25253A%25252F%25252Ffcafa.wordpress.com%25252F2011%25252F04%25252F21%25252Ffrantisek-fajtl%25252F&source=iu&pf=m&fir=53NdGnJ31agctM%253A%252CKmUeC9EbyU8tOM%252C_&u sg=__8kye4DyukQNWmlftPvtKKdt-U%3D&dpr=1&ved=0CI0BEMo3&ei=irU7VYr9BcvnasyHgKAP#imgrc=7_PWDKXq_UtgXM%253A%3BByxPJtjZS0Q_k-M%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.i60.cz%252Fobrazky%252Fvelke%252Ffrantisek-fajtl_201208182309064.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.i60.cz%252Fclanek_1687_frantisek-fajtl-letecky-hrdina-jenz-proslavil-ceskoslovensko.html%3B700%3B523 citováno dne 25. 4. 2015.

Příloha č. 4 – Paní Hana Fajtllová u fotografie svého manžela¹⁷⁵



¹⁷⁵ Pořízeno při osobním rozhovoru s Hanou Fajtllovou dne 13. 4. 2015 v Praze.

Příloha č. 5 – fotografie Fajtlových vyznamenání¹⁷⁶



176 Tamtéž.