

**Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická**

Bakalářská práce

Českoslovenští stíhací letci v bitvě o Francii

Zbyněk Rak

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Katedra historických věd
Studijní program Historické vědy
Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Českoslovenští stíhací letci v bitvě o Francii

Zbyněk Rak

Vedoucí práce:

PhDr. Roman Kodet, PhD.
Katedra historických věd
Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Na tomto místě bych rád poděkoval PhDr. Romanu Kodetovi, PhD. za obětavý přístup, cenné rady a odborné vedení mé práce.

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2015

Obsah

1	ÚVOD	1
2	CESTA DO BOJE.....	5
	2.1 Odchody do exilu	6
	2.2 Polsko jako přestupní stanice	7
3	FRANCIE.....	10
	3.1 Cizinecká legie	10
	3.2 Vstup do francouzského letectva	12
	3.3 Vybavení a organizace francouzského letectva	14
	3.4 Vybavení a organizace Luftwaffe.....	18
	3.5 Vybavení a organizace RAF	19
4	BITVA O FRANCII.....	21
	4.1 Podivná válka	21
	4.2 Blitzkrieg	23
	4.3 Srovnání úspěchů československých letců.....	27
5	VYBRANÍ ČESKOSLOVENŠTÍ PILOTI VE SLUŽBÁCH ARMÉE DE L'AIR	29
	5.1 Alois Vašátko.....	29
	5.2 František Peřina	31
	5.3 Josef Stehlík.....	33

5.4 Václav Cukr.....	36
5.5 Ladislav Světlík	39
6 ZÁVĚR	41
7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	44
8 RESUMÉ	47
9 PŘÍLOHY	48

1 ÚVOD

Bitva o Francii se do dějin zapsala jako válečný střet, do kterého se poprvé zásadní měrou zapojili i českoslovenští letci. Po podepsání Mnichovské dohody v roce 1938 začalo mnoho politických i vojenských špiček uvažovat o možnosti, že bude okleštěné Československo okupováno. To se stalo v březnu 1939, kdy na československé území vstoupily německé okupační jednotky a následně byl vytvořen Protektorát Čechy a Morava. Vojenským složkám byl vydán rozkaz, aby okupačním vojskům nekladly odpor a složily zbraně. Velká část vojáků se však s touto situací nesmířila a rozhodla se odejít do exilu v naději, že se jako členové zahraničního odboje postaví okupantům na odpor. Stejně smýšleli i českoslovenští piloti, kteří se přes Polsko a Francii dostali do Velké Británie, kde se jakožto členové stíhacích perutí RAF zapojili do boje proti nacistickému Německu. Působení pilotů ve složkách RAF je všeobecně známé, své schopnosti nicméně projevili již dříve ve složkách francouzské Armée de l'Air.

Cílem této bakalářské práce je přiblížit působení československých stíhacích letců, kteří se zapojili do zahraničního odboje a následně do letecké války v letech 1939–1940. Dále zde bude stručně přiblíženo, jaké problémy museli piloti absolvovat, než se mohli zapojit do válečného konfliktu. V neposlední řadě zde budou přiblíženy osudy vybraných pilotů, kteří zasáhli do bojů na francouzském nebi.

Práce je rozdělena do několika kapitol. První část se zabývá událostmi, které následovaly ihned po podepsání Mnichovské dohody a následné okupaci Československa. Popisuje přípravy na odchody vojenských složek do zahraniční a cesty, které musely absolvovat. Nakonec bude přiblížen život v Polsku, které se stalo pro mnohé piloty dočasným útočištěm a zrekapitulován jejich odchod do Francie.

Další kapitola přibližuje situaci, do které se letci dostali po vstupu na francouzskou půdu. Bude vylíčen život v Cizinecké legii, který musela část pilotů absolvovat, než mohla být přijata do francouzského letectva. Poté bude přiblížen jejich vstup do Armée de l'Air, který byl pro některé letce velmi složitý po finanční stránce z důvodů nedostatečných platů. Následuje popis přeškolení československých pilotů na francouzskou techniku. Poslední část této kapitoly představuje technické vybavení a organizaci leteckých jednotek všech zúčastněných stran. Především budou popsány technické parametry a výzbroj stíhacích letounů, které se bitvy o Francii účastnily. U každé země navíc bude vysvětleno operační rozdělení jednotek stíhacího letectva.

Třetí kapitola stručně popisuje průběh vojenských operací. Bude popsáno období takzvané podivné války, kdy se během osmi měsíců válečného stavu mezi Francií, Velkou Británií a Německem prakticky nebojovalo. Posléze budou vystiženy důležité události v rámci samotné bitvy o Francii, která vypukla 10. května spuštěním operace „Gelb“ a skončila kapitulací Francie 24. června 1940. Poslední část této kapitoly se věnuje shrnutí bojových úspěchů všech bojujících stran, ale především podílu československých letců.

Poslední kapitola je věnována příběhům vybraných československých letců, kteří v bitvě o Francii dosáhli značných úspěchů. Stručně bude nastíněn jejich život v Československu, vstup do armády a první letecký výcvik. Převážná část je věnována vybraným bojovým nasazením v barvách Armée de l'Air, která je zakončena životem po odchodu z francouzského letectva.

Ve své práci jsem používal domácí i zahraniční zdroje. Hlavním zdrojem, který jsem využíval, byla kniha doktora Jiřího Rajlichy *Na nebi sladké Francie*. V tomto díle autor detailně popisuje den po dni průběh celého západního tažení od formování československého letectva ve

Francii, až do její kapitulace. Jelikož je kniha zpracována velmi komplexně, stala se podkladem pro většinu kapitol mé bakalářské práce.

Dalším důležitým zdrojem informací byla díla *Když nelétali*, *Odhodláni bojovat* a *Na zemi a obloze západní Evropy*, které napsal historik Ladislav Kudrna. Tyto knihy jsem využil převážně v první a druhé kapitole. Autor v nich popisuje životy letců v době vzniku Protektorátu, útky do exilu, ale také život v Polsku a Francii a především v Cizinecké legii, ale také životem ve Velké Británii. Díla Ladislava Kudrny vycházejí z osobních deníků československých stíhacích pilotů, především z deníku Stanislava Fejfara.

V části druhé kapitoly zabývající se technickými údaji jednotlivých stíhacích letounů jsem využil internetové zdroje z portálu www.forum.valka.cz, kde jsou detailně popsány technické parametry bojových letadel. V této části jsem také využil knihu *French Aces of World War* od Barry Ketleyho, která popisuje stíhací letouny a úspěchy francouzských pilotů během druhé světové války. Informace o německých letounech a organizaci Luftwaffe jsem čerpal z knih *Messerschmitt Bf 109* a *Letadla Luftwaffe 2. část*. První jmenovanou knihu napsal Miroslav Šnajdr a popisuje v ní vývoj a bojové nasazení nejslavnější německé stíhačky v prvních letech války. Druhou zmíněnou publikaci napsal polský autor Marek Murakowski a komplexně v ní rozebírá veškeré letecké vybavení Luftwaffe během druhé světové války. V části věnované britské RAF jsem využil publikací *Cizinci v RAF*, kterou napsal Jan Michl, a knihu *Hawker Hurricane MK I–V* od Martyna Chorltona.

V poslední kapitole využívám další knihu od Jiřího Rajlichy *Esa na Obloze*. Ta pojednává o životech československých letců během druhé světové války. Součástí knihy jsou i tabulkové přílohy, obsahující údaje o nejlepších pilotech všech národností, kteří se účastnili leteckých bojů. Dále bych chtěl rád zmínit knihy *Deník stíhače* od Stanislava Fejfara a

S trikolorou Francie na letounu od Václava Cukra. Jedná se o vydané paměti pilotů, kteří se zúčastnili bojového nasazení ve službách Armée de l'Air i RAF.

Dále bych zmínil několik dalších publikací, které této práci sloužily jako zdroj informací. Na prvním místě se jedná o studie Jiřího Rajlicha *Křest ohněm a Mrtvý z La Targette*. První zmíněné dílo popisuje první letecké úspěchy československých pilotů ve Francii, zatímco druhé padlé letce. Knihy Miroslava Šnajdra *Pád Paříže a Úder blesku*, které se zabývají leteckými souboji během bitvy o Francii. Poslední knihou, kterou bych v úvodu zmínil, je *Why Air Forces Fail: The Anatomy of Defeat*, od editorů Robina Highama a Stephena Harrise. V tomto díle se autoři snaží analyzovat příčiny a důsledky porážek vzdušných sil od první světové války až po válku o Falklandy.

2 CESTA DO BOJE

Myšlenka vzniku zahraničního vojenského odboje se zrodila ještě dříve, než začala německá okupace. Po událostech v Mnichově v roce 1938 se většina vyšších důstojníků a zpravodajců na možné obsazení již připravovala. Jednalo se především o diplomaty a vojenské atašé.¹ Díky diplomatům, kteří se po 15. březnu rozhodli, i přes nátlak z Prahy, nevzdat se svých pozic a nevydat konzuláty do rukou Němcům, se mohla z myšlenky stát realita. Jednou z předních postav, která se zasloužila o organizaci zázemí pro československý odboj, byla osoba dr. Štefana Osuského, diplomata působícího na území Francie.² Ihned po okupaci začal aktivně jednat s francouzskou vládou o možnostech přijetí československých emigrantů. Byl proto vytvořen Ústřední výbor zahraniční akce ve Francii, jehož cílem byla koordinace organizací působících v exilu.³ Dalším bodem jednání s Francouzi bylo přijímání československých emigrantů, kteří by byli pod politickou a právní ochranou československého vyslanectví a konzulátů. Nejdůležitějším bodem však byla možnost organizace československé zahraniční armády ve Francii. O to se společně s dr. Osuským snažil vojenský atašé plukovník generálního štábu Václav Kalina, když jednali s francouzským generálním štábem o možnostech převzetí československých vojáků do francouzských ozbrojených sil.⁴ Tímto byl položen základ pro zahraniční vojenský odboj.

Počátek německého obsazování Čech, Moravy a Slezska znamenal vlnu nevole mezi československými letci i leteckým personálem. Díky rozkazům z politické sféry nemohly žádné vojenské složky proti okupantům zasáhnout. Prakticky ihned po 15. březnu padla veškerá

¹ KUDRNA, Ladislav, *Odhodláni bojovat*, Praha 2010, s. 24.

² RAJLICH, Jiří, *Na nebi sladké Francie*, Cheb 2008, s. 9.

³ Tamtéž, s. 10.

⁴ Tamtéž, s. 11.

letecká technika do rukou německé armády.⁵ Byli to právě oni, kteří položili základ aktivní zahraniční vojenské rezistence.

2.1 Odchody do exilu

V době, kdy se ve Francii rýsovalo zázemí pro zahraniční odboj, začal se také řešit problém, jak dostat personál, který je ochoten přidat se k odboji, na území spojence. Díky práci diplomatů, kteří nevydali své konzuláty do rukou Němců, se začaly využívat dvě cesty, kterými prošla většina letců zapojených do bojových akcí proti Německu.

První a zároveň nejdůležitější cestou byla ta méně náročná přes Polsko. Krátce po začátku okupace, konkrétně v dubnu, se začaly objevovat první pokusy letců, kteří se rozhodli dát plně najevo své vlastenectví, o ilegální přechod hranic s Polskem. Stalo se tak především kvůli příchodům informací o tvořícím se odboji. Později se však tyto občasně akce změnilly na organizované odchody. O uskutečnění těchto útěků se staraly dvě odbojové organizace na domácím území, Obrana národa a Svaz letců.⁶ Je nutné především upozornit na osobu plukovníka Jaroslava Vedrala, který koordinoval obě zmíněné organizace, a pod jehož záštitou se organizovaly útky do exilu.⁷ Příprava odchodů do exilu probíhala v několika bodech. Nejprve musel letec projít vstupním pohovorem na Svazu letců. Zde byl konfrontován otázkami, které měly zabránit tomu, aby některý z letců nebyl německým agentem. V případě úspěšného složení „zkoušky“ byla vytvořena malá skupina letců, kteří dostali instrukce k tomu jak přejít hranice. V rané fázi útěků se k přechodu hranic využívaly důlní šachty na Ostravsku a železnice. Většina letců

⁵ KUDRNA, Ladislav, *Když nelétali*, Praha 2003, s. 13.

⁶ KUDRNA, *Odhodláni bojovat*, s. 32.

⁷ KUDRNA, *Když nelétali*, s. 17.

nicméně přešla hranice pěšky za pomoci předem domluvených převaděčů.⁸

Po napadení Polska se začala využívat druhá trasa, takzvaná „jižní cesta“. Ta byla mnohem náročnější a více nebezpečnější. Vedla totiž přes několik států. Konkrétně přes Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii, Řecko a Sýrii až do jižní Francie.⁹ Především přechod přes Maďarsko, které bylo vůči československým uprchlíkům nepřátelské, znamenal pro mnoho letců velké riziko. V tomto případě se však angažoval francouzský konzulát v Budapešti, který uprchlíky zaregistroval a poskytl jim potřebnou ochranu při pobytu na maďarském území a umožnil jim tak pokračovat dále v jejich výpravě za odbojem.¹⁰ Díky tomu dostali českoslovenští letci možnost se aktivně postavit proti agresorovi, který okupoval jejich vlast. Celkově se do zahraničí tímto způsobem dostalo kolem 1 200 letců, kteří se zapojili do odboje.¹¹

2.2 Polsko jako přestupní stanice

Samotné překročení hranic ještě neznamenal konec všech potíží. V některých případech byli uprchlíci chyceni polskou pohraniční stráží, která je v lepším případě uvěznila na několik dnů a po vyřízení potřebných formalit propustila. Objevily se ovšem i případy, kdy byli emigranti posláni zpět za hranici, v nejhorším případě přímo do rukou německé hlídky. Pokud vše proběhlo v pořádku, mohli se hlásit na konzulátu v Krakově,

⁸ KUDRNA, *Když nelétali*, s. 17.

⁹ KUDRNA, *Na zemi a obloze západní Evropy*, Praha 2007, s. 14.

¹⁰ RAJLICH, s. 65.

¹¹ Tamtéž, s. 67.

kde působil konzul dr. Vladimír Znojemský.¹² Ten, stejně jako francouzský konzulát, nebyl vydán do rukou německé správy.

Pro letce, kteří se dostali až do Krakova, však začala etapa dlouhého čekání a nejistoty. Konzulát, který se staral o ubytování a stravu pro uprchlíky, se s příchody stále nových žadatelů o azyl dostal do problémů. Jelikož veškeré výdaje hradil sám konzulát, jeho prostředky se rychle tenčily. Sami emigranti odcházeli z vlasti nalehko a pouze s tím nejnужnějším, takže někteří v Polsku trpěli hladem a jejich celkové životní podmínky byly velmi špatné. Většina pilotů byla zpočátku ubytována na ubikacích v Rynku Glównym, které byly součástí turistické ubytovny.¹³ Později byl veškerý vojenský personál přesunut do obce Bronowice, kde byl bývalý vojenský tábor.¹⁴

V době, kdy se v Polsku zvětšoval počet emigrantů, představitelé odboje aktivně jednali s Francií a Velkou Británií o možnosti přijetí československých vojáků do řad jejich armád. Polská armáda neměla zájem přijmout československé letce do vlastních řad a její stanovisko se změnilo až se zhoršením vztahů s Německem.¹⁵ Podobný postoj zaujala Velká Británie. Naopak Francie přišla s návrhem, že československé letce přijme, ale pouze jako pěší vojáky v Cizinecké legii na dobu pěti let. Tato nabídka však obsahovala dodatek, že v případě vypuknutí konfliktu byli Francouzi ochotni zařadit československé piloty do svého letectva.¹⁶ Tento fakt vyvolal mezi letci značné pozdvižení a rozhořčenost, jelikož byli připraveni bojovat v kokpitu letounu. „*Ve vojenské skupině propuká nespokojenost, neboť se proslýchá, že budeme zařazeni do cizinecké legie. A tam se nikomu nechce.*“¹⁷ V této situaci však cizinecká legie

¹² KUDRNA, Ladislav, *Formování československého zahraničního odboje v prvním roce okupace*, In: Paměť a dějiny, č. 3, 2009, s. 20.

¹³ RAJLICH, s. 37.

¹⁴ FAJTL, František, *Generál nebe*, Praha 1992, s. 69.

¹⁵ RAJLICH, s. 48.

¹⁶ KUDRNA, *Na zemi a obloze*, s. 14.

¹⁷ FEJFAR, Stanislav, *Deník stíhače*, Hradec Králové 1970, s. 7.

představovala jedinou možnost, jak projevit své vlastenectví a vydat se bojovat za svou vlast. Letci, kteří byli ochotni vstoupit do Cizinecké legie, museli nejdříve podepsat závazek, poté mohli čekat na transport, který je odveze k francouzským břehům.¹⁸ Tuto možnost také uvítal krakovský konzulát. Odliv vojáků do Francie pomohl v jisté míře s problémem ubytování a stravování stále se zvyšujícího počtu vojáků.¹⁹

Přeprava vojenských složek do Francie však byla finančně náročná. Než došlo k procesu přesunu organizovaného konzulátem, byla v průběhu května malá skupina letců odeslána třemi transporty do Anglie.²⁰ První z transportů, který byl určen výhradně pro československé vojenské složky, byl vyslán z přístavu Gdyně 26. května.²¹ Do konce srpna, kdy byl z důsledku špatné politické situace uzavřen gdyňský přístav pro přepravu osob, vyslal konzulát další čtyři transporty. Počet letců, kteří se tímto způsobem do Francie dostali, není nikde přesně uváděn. Podle dostupných informací se jednalo o zhruba pět set osob.²² Pro nemožnost opustit Polsko před vypuknutím konfliktu, zde kolem 190 československých letců zůstalo. Ti pak vstoupili do polského letectva a jako první se aktivně zapojili do boje proti Německu ve druhé světové válce.²³

¹⁸ KUDRNA, *Formování československého zahraničního odboje*, s. 30.

¹⁹ RAJLICH, s. 42.

²⁰ Tamtéž, s. 42–3

²¹ KUDRNA, *Odhodláni bojovat*, s. 46.

²² RAJLICH, s. 47.

²³ KUDRNA, *Formování československého zahraničního odboje*, s. 27.

3 FRANCIE

3.1 Cizinecká legie

Po odjezdu z Polska se letci postupně vylodřovali ve francouzských přístavech Calais, Boulogne a Cherbourg. Vojenského personálu se v docích ujímali československý vojenský a letecký atašé plukovník Václav Kalina, jeho zástupce podplukovník generálního štábu Bedřich Beneš nebo štábní kapitán letectva Jan Pernikář.²⁴ Jejich úkolem byla starost o československé letce a letecký personál do doby, než byly vyřízeny veškeré formality pro přijetí do Cizinecké legie. Většina pilotů byla odeslána do kasáren kolem Paříže, kde jim bylo zařízeno ubytování. Zde vyčkávali, než dostali povolávací rozkaz. Volný čas většina využívala k prohlídce Paříže, poznávání francouzské krajiny a zvyků.

Závazek přidat se do Cizinecké legie po vstupu na francouzskou půdu podepsalo celkem 449 mužů.²⁵ Předběžné přihlášky však museli letci vyplnit již v Polsku. Podle regulí legie byli letci nuceni podepsat službu na pět let. Nicméně se nejednalo o běžný případ nábory nových rekrutů. I přes příslib francouzské vlády, že v případě vypuknutí války budou vojáci zproštěni služby a zařazeni do vznikajících československých jednotek, vyvolával vstup do legie mezi letci značnou nedůvěru a pochybnosti. Francouzské ministerstvo obrany a války také stanovilo podmínky pro přijímání důstojníků cizích armád do Cizinecké legie. Aby si důstojník v legii mohl ponechat svou hodnost, musel již dříve absolvovat některou francouzskou vojenskou školu a splnit závěrečnou zkoušku.²⁶ Do Cizinecké legie bylo takto přijato 25 důstojníků, kteří si mohli hodnost ponechat, 88 důstojníků v hodnosti nižší, než měli

²⁴ RAJLICH, s. 72.

²⁵ Tamtéž, s. 75.

²⁶ KUDRNA, *Odhodláni bojovat*, s. 62.

v československé armádě, a 336 mužů, kteří byli přijati jako vojíni.²⁷ Přísné zdravotní zkoušky zapříčinily, že někteří letci nebyli do legie přijati. Byly také případy, kdy letci nepodali přihlášku vůbec. Přijímání do Cizinecké legie probíhalo průběžně a někteří kvůli rychlému spádu události legií neprošli vůbec.²⁸

Letci, kteří museli službu v legii podstoupit, byli nuceni opustit okolí Paříže a přesunout se do Marseille. Poblíž tohoto přístavního města ležela pevnost Svatého Jana, která sloužila jako přestupní stanice do severní Afriky, konkrétně do města Sidi bel Abbés v Alžírsku, kde bylo hlavní středisko Cizinecké legie.²⁹ Zde na letce čekala první zkouška jejich vlastenectví. Podmínky pro službu v legii byly velmi těžké a vysilující jak fyzicky, tak psychicky. Samotný fakt, že většina mužů byla přijata jako řadoví vojíni, navzdory jejich hodnostem v československé armádě, snižoval u mužstva morálku. Hodnost vojína znamenala v Cizinecké legii nejtvrděší zacházení. Denně byli nuceni vykonávat nejhorší práce v táboře, podstupovali náročné pěší výcviky, ale především s nimi bylo zacházeno velmi potupně, především ze strany poddůstojníků. *„Přece ale nám někteří dávají cítit, hlavně Němci nenávisť. Není to snad pro národnost, spíše proto, že jsme byli přijati jako seržanti. Kdežto každý jiný si musel svoji hodnost vysloužit „od píky“ – jako pouhý vojín.“*³⁰

Vojíni byli například nuceni nosit kameny z pobřeží a stavět zdi, které byli posléze strhnuty, a kameny se odnášely zpět na pobřeží.³¹ *„Nosíme kameny, postavíme kus zdi, na druhý den se zbourá a staví se na druhém konci.“*³² Tuto a řadu podobných prací vykonávali vojíni den co den do doby, než byla vyhlášena válka a mohli být přesunuti do výcvikových

²⁷ RAJLICH, s. 72.

²⁸ RAJLICH, Jiří, *Se Siouxem na letounu: Rotný Otto Hanzlíček (1911-1940)*, In: Hobby Historie, č. 20, 2013, s. 39.

²⁹ RAJLICH, *Na nebi*, s. 75–76.

³⁰ FEJFAR, s. 22.

³¹ KUDRNA, *Odhodláni bojovat*, s. 62.

³² RAJLICH, *Na nebi*, s. 76–77.

center francouzského letectva. Celkem Cizineckou legií prošlo 103 československých letců.³³ Ostatní se kvůli zdlouhavé administrativní práci službě v legii vyhnuli. Dne 1. září 1939 vstoupila německá armáda na půdu Polska. Následně dne 3. září vyhlásily Francie a Velká Británie válku Německu a začal nový světový konflikt. Pro československé letce to znamenalo naději, že opustí Cizineckou legii a přidají se do boje po boku francouzského letectva Armée de l'Air, které bude čelit německé Luftwaffe.

3.2 Vstup do francouzského letectva

Po vstupu Francie do války splnilo ministerstvo svůj slib a zprostilo letce služby v Cizinecké legii. Postupně je začalo zařazovat do leteckých výcvikových základen, kde měli být seznámeni a přeškoleni na leteckou techniku používanou u Armée de l'Air. Piloti, kteří byli v severní Africe, byli odesláni na základny koloniálního letectva v Alžírsku, Tunisu a Maroku. Ostatní piloti, kteří stále pobývali ve Francii, byli přesunuti na tamní letecké základny v Agde, Bordeaux-Mérignac a především v Chartres, kterou prošla většina pilotů bojujících na frontě.³⁴

Je nutné uvést, že proces začlenění československých pilotů do francouzského letectva trval delší dobu, což mělo velký vliv na jejich život v cizí zemi. Především to byla velmi špatná finanční situace, která trápila převážnou většinu letců. Jelikož působili se statutem legionářů, pobírali důstojníci 1,95 franků denně a vojíni 50 centimů. Naopak příslušníci francouzského letectva pobírali žold dosahující sumy několika tisíc franků měsíčně.³⁵ Českoslovenští letci proto využívali každé možnosti, jak si

³³ RAJLICH, *Na nebi*, s. 76.

³⁴ Tamtéž, s. 116–122.

³⁵ KUDRNA, *Odhodláni bojovat*, s. 65.

přivydělat na zlepšení životních podmínek. Někteří prodávali své osobní věci, jiní se zase snažili získat peníze při různých pomocných pracích pro místní občany. Změna přišla až 24. ledna 1940, kdy byl vydán takzvaný „československý statut“, který československým vojákům přiznával zařazení do československé armády.³⁶ Letcům se takto zrušilo zařazení do Cizinecké legie a byl jim přiznán plat, který byl podobný jako u příslušníků francouzského letectva. Zároveň jim bylo přislíbeno finanční vyrovnání se zpětnou platností k datu 2. října 1939, kdy byla podepsána smlouva o vytvoření československé armády ve Francii.³⁷ Administrativě však vyřízení pohledávek trvalo dlouho a někteří se ho s kapitulací Francie vůbec nedočkali.

Se vznikem samostatné československé armády mohlo začít přeškolení letců na francouzskou techniku. První z výcvikových center s československým vedením bylo ve městě Agde na jižním pobřeží Francie. Avšak letecký výcvik na této základně nikdy neprobíhal, pouze se zde probírala teorie v podobě přednášek a sdílely se zkušenosti z předchozí služby v letectvu. Poté byla výcviková základna československého letectva přesunuta na letiště do Bordeaux-Mérignac. Později bylo na této základně soustředěno vedení záznamů všech československých letců na území Francie a veškerá evidence s tím související. Ani tato základna však neposloužila k praktickému výcviku letců, jelikož jediný letoun, který byl pro výcvik použitelný, byl zastaralý dvouplošník Potez 25.³⁸ Pro letecký výcvik bylo tak nutné některé z francouzských výcvikových zařízení.

Většina pilotů sloužící u koloniálního letectva v severní Africe byla převelena na letiště Blida, které se nacházelo jihozápadně od Alžíru. Zde probíhal výcvik na zastaralých strojích typů Potez 25, Potez 29, Morane-

³⁶ KUDRNA, *Když nelétali*, s. 43.

³⁷ RAJLICH, *Na nebi*, s. 90.

³⁸ Tamtéž, s. 118.

Saulnier MS.211, MS.230, Marcel-Bloch MB.200 a několika dalších.³⁹ Po dokončení výcviku na základně v Blidě byli letci převeleni na jiné základny koloniálního letectva v Africe, někteří až na výcviková stanoviště ve Francii. Skupina asi třiceti letců byla poslána na leteckou základnu La Senia v Alžírsku, kde již létali na modernějších strojích Morane-Saulnier MS.406. Na tomto letišti se formovaly stíhací skupiny GC I/9, GC II/9 a později GC I/10.⁴⁰ Po dokončení výcviku na nových strojích byli většinou letci zařazeni k těmto skupinám, ale někteří byli odesláni do Francie k jiným stíhacím jednotkám. Především se jednalo o nově zformovanou stíhací skupinu GC I/6, do které bylo převeleno více českých pilotů.⁴¹

Nejdůležitější leteckou základnou, která poskytovala výcvik československým stíhacím pilotům, se stalo letiště v Chartres, nacházející se jihozápadně od Paříže. Přeskolením na francouzskou techniku zde prošlo kolem 140 stíhačů.⁴² Základní letový výcvik probíhal na zastaralých strojích, ale pro bojový výcvik už byli vybaveni moderními letadly. Jednalo se o stroje typu Morane-Saulnier MS.406, Marcel Bloch MB.151 a MB.152 a Curtiss Hawk 75. S těmito, a několika dalšími typy letounů, se později letci účastnili bojových operací.

3.3 Vybavení a organizace francouzského letectva

Jedním ze zásadních rozdílů v bitvě o Francii byla technická vybavenost Armée de l'Air a německé Luftwaffe. Modernizace francouzského letectva začala v roce 1930, kdy bylo vyhlášeno výběrové řízení na nové stíhací, bombardovací a víceúčelové letouny. Do té doby se francouzské letectvo

³⁹ RAJLICH, *Na nebi*, s. 119.

⁴⁰ Tamtéž, s. 120.

⁴¹ MICKA, Jiří, RAIL, Jan, *Stíhač od Treble One*, Cheb 2011, s. 52.

⁴² RAJLICH, *Na nebi*, s. 122.

spoléhalo na stroje, které byly konstrukcí podobné letounům používaným během první světové války. Pokrok v technologiích však kladl stále vyšší požadavky na konstrukce letounů, což zapříčinilo, že zakázky na nová letadla dostalo více dodavatelů. Naopak ostatní ozbrojené síly se snažily o co nejmenší různorodost letounů. Zásobování náhradními součástkami pro více druhů letadel bylo velmi náročné a prakticky vedlo ke zhroucení francouzského vojenského letectva po logistické stránce.⁴³

Stíhací letectvo Armée de l'Air tak po roce 1930 začalo disponovat modernějšími stroji převážně francouzské výroby. Stíhacímu letectvu byly dodávány hlavně stroje typu Dewoitine D.500, D.501 a D.510. Především Dewoitine D.510 platil ve své době za jednu z nejlepších stíhaček na světě. Avšak rychlý pokrok zapříčinil, že většina těchto letadel byla exportována do zahraničí. Navíc znovuobnovené německé letectvo začalo do své výzbroje zařazovat řadu moderních konstrukcí, včetně jednoplošných stíhacích strojů Messerschmitt Bf 109. Proto francouzská vláda objednala vývoj nových typů, které měly vstupovat do služby od roku 1936.⁴⁴ V roce 1933 byl přijat takzvaný „Plán 5“, podle kterého mělo Armée de l'Air dostat do svých řad novou generaci stíhacích letadel. Podle něj se mělo do roku 1938 celkově jednat o 1 373 nových stíhacích strojů (Tabulka 1).⁴⁵ Ale letecká továrny nebyly schopny takové množství letounů vyrobit. Navíc vzrostl počet typů stíhacích letounů, které francouzské letectvo zařadilo do výzbroje, což znamenalo komplikace v celkové produkci.

Jako první se do výroby dostal letoun firmy Morane-Saulnier. Prototyp letounu Morane-Saulnier MS.405 vzlétl v srpnu 1935 a měl se stát hlavním stíhacím letounem Armée de l'Air. Nicméně značné

⁴³ HIGHAM, Robin, HARRIS, Stephen J. (eds.), *Why Air Forces Fail: The Anatomy of Deafeat*, Lexington 2006, s. 53–58.

⁴⁴ MICHL, Jan, *Bitva o Francii: Příčiny porážky Armée de l'Air*, Praha 2011, s. 11–13.

⁴⁵ KETLEY, Barry, *French Aces of World War 2*, Oxford 1999, s. 8.

technické problémy způsobily, že výroba typu MS.405 byla zrušena a nahrazena upravenou verzí MS.406.⁴⁶ Sériová výroba byla objednána až v dubnu 1937,⁴⁷ ovšem první vyrobený letoun vzletl až 20. května 1938.⁴⁸ MS.406 byl jednomotorový, jednoplošný stíhací letoun se zatahovacím podvozkem. K pohonu sloužil motor Hispano-Suiza 12Y-31 s výkonem 860 koní a dosahoval maximální rychlosti 486 km/h. Letoun byl vyzbrojen jedním kanónem ráže 20 mm a dvěma kulometry ráže 7,5 mm. Do června 1940 bylo vyrobeno 1074 kusů.⁴⁹ Průtahy ve výrobě zapříčinily, že než MS.406 vstoupil do služby, byl již zastaralý a navíc jeho počet nebyl dostačující.⁵⁰

Z tohoto důvodu začali Francouzi hledat vhodná letadla v zahraničí. V roce 1937 se proto vydala delegace do Spojených států amerických, kde uzavřela kontrakt na dodávku stíhacích letounů Curtiss Hawk 75A-1. Tato letadla byla po technické stránce srovnatelná se stroji MS.406. Jednalo se o jednomotorové, jednoplošné stíhačky, poháněné motorem Pratt & Whitney R-1830-13 s výkonem 912 koní, dosahující maximální rychlosti 487 km/h. Vyzbrojena byla čtyřmi kulometry ráže 7,5 mm. Do Francie bylo do roku 1939 dodáno 100 kusů těchto strojů. Dodávky letadel pokračovaly vylepšenými verzemi A-2, A-3 a A-4, které se od sebe lišily silnější výzbrojí a lepšími motory.⁵¹ Celkem byla podepsána smlouva na zakoupení 730 letadel, ale do okupace Francie nebyly všechny dodány, zejména stroje verze A-4.⁵²

Dalším strojem francouzské výroby, který se dostal do řad Armée de l'Air, byl jednomotorový, jednoplošný Marcel Bloch MB.152. První

⁴⁶ VÁLKA, Zbyněk, *Stíhací letadla*, Olomouc 1999, s. 33.

⁴⁷ MICHL, s. 14.

⁴⁸ KETLEY, s. 8.

⁴⁹ <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/p/396276#396276> [8.3.2015]

⁵⁰ KETLEY, s. 9.

⁵¹ <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/p/177724#177724> [8.3.2015]

⁵² PERSYN, Lionel, STENMAN, Kari, THOMAS, Andrew, *P-36 Hawk Aces of World War 2*, Oxford 2009, s. 9.

verze, tedy MB.151, měla stejně jako letouny MS.405 při prvních testech technické problémy. Až verze MB.152 byla v řadách francouzského letectva více rozšířena.⁵³ MB.152 byly vybaveny motory Gnome-Rhone 14N-49 s výkonem 1 200 koní, které dosahovaly rychlosti až 510 km/h. Vyzbrojeny byly dvěma kanóny ráže 20 mm a dvěma kulomety ráže 7,5 mm, jejichž problémem však bylo občasné zamrzání.⁵⁴ Na začátku války bylo letectvu k dispozici 120 bojeschopných MB.151 a MB.152.⁵⁵

Nejmodernějším stíhacím letounem, který se objevil ve francouzském letectvu, byl Dewoitine D.520. Jednomotorový, jednoplošný stroj francouzské konstrukce se mohl technicky rovnat letadlům Luftwaffe. Vybaven motorem Hispano–Suiza 12Y–45 H o výkonu 935 koní dosahoval maximální rychlosti 538 km/h. Ve výzbroji měl jeden kanón ráže 20 mm a čtyři kulomety ráže 7,5 mm.⁵⁶ Se začátkem německého útoku bylo ve výzbroji Armée de l'Air celkem 75 strojů. Na frontu bylo ale vysláno jen 38 z nich v rámci stíhací skupiny GC I/3. Dalších 351 letounů bylo posláno na frontu až v průběhu bitvy o Francii.⁵⁷

Francouzské letectvo bylo organizováno ministerstvem letectvím a vrchním velitelstvím letectva. Francie byla rozdělena na letecké oblasti, ve kterých působily různé letecké pluky, takzvané „Escadre“. Tyto pluky sdružovaly letecké skupiny, nazývané „Groupe“, které sídlily na jedné základně. Stíhací skupiny operovaly pod označením GC, „Groupe de Chasse“, a v jejich výzbroji bylo 25 až 30 letadel.⁵⁸ Každá GC byla rozdělena na dvě až tři letky, známé jako „Escadrille“. Vzdušných operací

⁵³ VÁLKA, s. 36–37.

⁵⁴ <http://forum.valka.cz/topic/view/6433#420200> [29.3.2015]

⁵⁵ KETLEY, s. 10.

⁵⁶ <http://forum.valka.cz/topic/view/1060#4617> [29.3.2015]

⁵⁷ <http://forum.valka.cz/topic/view/19964#164000> [29.3.2015]

⁵⁸ KETLEY, s. 92.

se letky účastnily v rojích, které byly složeny ze tří stíhacích strojů. Běžně letky létaly ve třech rojích.⁵⁹

3.4 Vybavení a organizace Luftwaffe

Hlavním stíhacím letounem německé Luftwaffe byl jeden z nejmodernějších jednomotorových, jednoplošných stíhacích letounů té doby - Messerschmitt Bf 109. První prototyp se objevil v roce 1934, kdy byl testován letoun s označením Bf 109a. Během několika let byla vyrobena další testovací letadla a v roce 1937 byla verze Bf 109 B poprvé vyráběna sériově.⁶⁰ Nejvíce rozšířeným typem na začátku ofenzivy byl stroj s označením Bf 109 E. Verze E-1 byla poháněna motorem Daimler-Benz DB 601 A-1 s výkonem 1 100 koní, dosahovala maximální rychlosti 570 km/h a vyzbrojena byla čtyřmi kulomety ráže 7,92 mm. Pozdější verze Bf 109 E-3 měla zesílenou výzbroj. Dva kulomety umístěné v křídlech byly nahrazeny dvěma kanóny ráže 20 mm.⁶¹ Značný počet letounů Bf 109 byl prodán německým spojencům.⁶² Celkem měla Luftwaffe na začátku západního tažení k dispozici 1 016 stíhacích letounů Messerschmitt Bf 109 několika verzí.⁶³

Jednomotorové letouny Bf 109 byly doplněny dvoumotorovými těžkými stíhačkami Messerschmitt Bf 110. Koncepce tohoto letounu počítala s tím, že díky své konstrukci bude používán víceúčelově. Bf 110 měl být schopen operovat jako stíhací a doprovodný letoun, ale také jako výzvědný. Výběrové řízení na první prototypy letounu byly zadány v roce 1934 a první stroje sériové výroby byly zařazeny do řad Luftwaffe v roce

⁵⁹ MICHL, s. 21–22.

⁶⁰ ŠNAJDR, Miroslav, *Messerschmitt Bf 109: Evropa 1939–1940*, Olomouc, s. 134–150.

⁶¹ <http://forum.valka.cz/topic/view/17239> [29.3.2015]

⁶² ŠNAJDR, s. 149.

⁶³ MURAWSKI, Marek, *Letadla Luftwaffe: Část 2*, Varšava 1997, s. 182.

1938.⁶⁴ Bf 110 byl poháněn dvěma motory Daimler-Benz DB 601 A-1, tedy stejné typy jako u Bf 109 E, což značně usnadňovalo zásobování náhradními díly. Vyzbrojen byl dvěma kanóny ráže 20 mm a čtyřmi kulometry ráže 7,92 mm. V zadní kabině letounu byl pohyblivý kulomet ráže 7,92 mm.⁶⁵ V době útoku na Francii Luftwaffe disponovala 335 letouny Bf 110.⁶⁶

Německá Luftwaffe byla rozdělena do čtyř leteckých armád, takzvaných „*Luftflotte*“. Každé z nich byl přiřazen sektor v Německu, ve kterém operovala. Ty se dále dělily na letecké sbory, „*Fliegerdivision*“, ve kterých působily smíšené letecké divize. Nejvyšší taktickou jednotkou byla eskadra „*Geschwader*“, která měla k dispozici 100–120 letadel. Konkrétně stíhací eskadra nesla označení „*Jagdgeschwader*“. Eskadra byla tvořena ze tří stíhacích skupin, „*Jagdgruppe*“, přičemž jednotlivé skupiny mohly operovat samostatně. Základní taktickou jednotkou byla letka, „*Staffel*“, ve které působily tři čtyřčlenné roje, „*Schwarm*“, létající po dvou dvojicích, „*Rotte*“.⁶⁷

3.5 Vybavení a organizace RAF

Letouny Hawker Hurricane Mk.I tvořily na začátku války hlavní sílu britského stíhacího letectva. Prototyp se sériovým číslem K5083 poprvé vzlétl v listopadu 1935. Jednalo se o jednomotorový, jednoplošný stroj. První sériový letoun byl vyroben v roce 1937.⁶⁸ Mk.I byl poháněn motorem Rolls–Royce Merlin II o výkonu 1 029 koní a dosahoval maximální rychlosti 529 km/h. Výzbroj tvořilo osm kulometů ráže 7,7 mm umístěných

⁶⁴ Tamtéž, s. 191.

⁶⁵ <http://forum.valka.cz/topic/view/76814#282649> [29.3.2015]

⁶⁶ MURAWSKI, s. 195.

⁶⁷ Tamtéž, s. 11–12.

⁶⁸ CHORLTON, Martyn, *Hawker Hurricane MK I–V*, Oxford 2013, s. 9–16.

v křídlech. V době vypuknutí války bylo vyrobeno kolem pěti set strojů Mk.I.⁶⁹ Britské letectvo zároveň disponovalo stíhacími stroji Supermarine Spitfire Mk.I, které ovšem do bitvy o Francii výrazněji nezasáhly.

V roce 1940 bylo britské stíhací letectvo rozděleno do pěti sektorů po celé Anglii, ve kterých mělo operovat. Nejvyšší taktickou stíhací jednotkou bylo „*Fighter Command*“, které se dělilo na stíhací skupiny. Skupina se dále rozdělovala na takzvaný „*Wing*“, který sdružoval nejnižší taktické jednotky, perutě. Perutě, neboli „*Squadron*“, byly základní operační jednotkou Royal Air Force. Každá peruť měla ve své výzbroji 12–16 letadel, které tvořili dvě letky po šesti strojích, létající v roji po třech letadlech. Později v roce 1940 přešla RAF na taktiku roje se čtyřmi letouny, kterou jako první použila německá Luftwaffe.⁷⁰ Mezi britskou a francouzskou vládou existovala dohoda, že v případě vypuknutí války bude do Francie přesunut Britský expediční sbor, jehož součástí byly dvě letecké složky. První složku tvořila Předsunutá letecká útočná armáda AASF (*Advanced Air Striking Force*), která měla za úkol podporu pozemních jednotek expedičního sboru. Druhou skupinu tvořila Letecká složka Britského expedičního sboru AC BEF, jejímž úkolem bylo zajistit stíhací krytí při vyloďování pozemních jednotek.⁷¹ Jejich perutě pak nejvíce zasáhly do bojů během německé invaze.

⁶⁹ <http://forum.valka.cz/topic/view/1355#376075> [4.4.2015]

⁷⁰ MICHL, Jan, *Cizinci v RAF: Stíhači z okupované Evropy od obrany k vítězství*, Český Těšín 2008, s. 17–18.

⁷¹ SHORES, C., EHRENGARDT, C. J., FOREMAN, J., WEISS, H., OLSEN, B., *Začátek cestky: Podivná válka*, London 1991, s. 45–46.

4 BITVA O FRANCII

4.1 Podivná válka

Dne 1. září 1939 vstoupila německá armáda na území Polska, aniž by předtím došlo k vyhlášení války. Německo tak tímto činem rozpoutalo druhou světovou válku. Hned 2. září vyhlásili polští spojenci Francie a Velká Británie všeobecnou mobilizaci.⁷² Nejprve se snažili o vyřešení nastalé situace diplomatickou cestou. Proto 3. září 1939 odeslal britský premiér Neville Chamberlain požadavek Adolfu Hitlerovi, kde se dožadoval stažení vojenských jednotek z Polska. Poté, co na požadavek nebylo odpovězeno, vyhlásila Velká Británie Německu válku. To samé udělala o několik hodin později Francie, jejíž ultimátum také nebylo vyslyšeno.⁷³

Vyhlášení všeobecné mobilizace ve Francii se dotklo i československých pilotů. Válka znamenala zrušení jejich závazku vůči Cizinecké legii a mohli se přidat k francouzskému letectvu. Letci tak byli postupně odesíláni ke svým bojovým skupinám. I přes vyhlášení válečného stavu se však na západní frontě v prvních dnech války neodehrály žádné rozsáhlejší střety, ať už pozemní nebo vzdušné. Německá armáda bojovala v Polsku a Francie ani Velká Británie svému spojenci nepomohly a zůstaly nečinné.⁷⁴ Ani jedna ze zneprátelených stran nechtěla provést první krok k rozpoutání bojových operací na západní frontě. Francouzi provedli útok 7. září v oblasti Sárska, který bez větších bojů skončil 7. října na výchozích pozicích obou armád. Většina

⁷² RAJLICH, *Na nebi*, s. 189.

⁷³ SHORES, C., s. 49.

⁷⁴ RAJLICH, *Na nebi*, s. 196–97.

dalších střetů byla omezena na průzkumné oddíly a občasné dělostřelecké souboje.⁷⁵

První střetnutí mezi stíhači Armée de l'Air a Luftwaffe na západní frontě proběhlo 8. září 1939. Šest stíhacích strojů Curtiss Hawk 75 ze skupiny GC II/4 hlídkovalo v prostoru blízko hranic s Německem. Poté, co přelétly na německé území, se dostaly do palby protiletadlové obrany. Vzápětí na ně zaútočil čtyřčlenný roj stíhaček Bf 109 vedený Wernerem Möldersem, později jedním z nejúspěšnějších německých stíhacích pilotů francouzského tažení. Během leteckého souboje se podařilo francouzským pilotům sestřelit dva stroje, shodou okolností i stroj Wenera Mölderse, což byla první vzdušná vítězství na západní frontě. Po jednom sestřelu si připsali Jean Casenobe a Pierre Villey.⁷⁶

Prvním československým pilotem, kterému byl uznán podíl na vítězství nad nepřátelským letounem v průběhu takzvané podivné války, byl četař Josef Janeba, sloužící u skupiny GC II/5. Spolu s dalšími dvěma stroji Curtiss Hawk 75 hlídkoval 2. března 1940 poblíž německých hranic. V průběhu hlídky Curtissy spatřily průzkumný letoun Dornier Do 17, na který záhy zaútočily. Letoun se jim podařilo několikrát zasáhnout, ale podařilo se mu uniknout do vzdušného prostoru neutrální Belgie, kam ho již nepronásledovaly.⁷⁷ Lehce poškozený stroj se v belgickém prostoru dostal ještě do souboje s třemi belgickými stroji Hawker Hurricane Mk.I. I přesto, že byl průzkumný letoun vybaven pouze třemi kulomety, dokázal si s belgickými piloty poradit. Během vzdušného souboje sestřelil dva Hurricany a třetí těžce poškodil. Jeden z pilotů belgického letounu zahynul. I přes fakt, že průzkumný stroj dorazil na svou základnu jen

⁷⁵ Tamtéž, s. 197.

⁷⁶ SHORES, C., s. 55.

⁷⁷ RAJLICH, Jiří, *Křest ohněm: První vzdušná vítězství československých letců ve 2. světové válce*, In: *Historie a Vojenství*, č. 4, 2008, s. 13–14.

s lehkým poškozením, byl pilotům Armée de l'Air uznán pravděpodobný sestřel.⁷⁸

První potvrzený sestřel nepřátelského letounu získal nadporučík Antonín Mikolášek ze stíhací skupiny GC II/3. Dne 2. dubna 1940 mu byl potvrzen podíl na sestřelu těžké stíhačky Messerschmitt Bf 110, která spolu s dalšími devíti stroji dělala doprovod výzvědnému Dornieru Do 17.⁷⁹ Během Podivné války si vzdušné vítězství nad nepřátelskými letouny připsalo celkem šest československých pilotů. Jednalo se o Josefa Janebu, Antonína Mikoláška, Václava Cukra, Jana Klána, Josefa Jaškeho a Otto Hanzlíčka.⁸⁰

4.2 Blitzkrieg

Přes osm měsíců trvající podivná válka, během nichž aktivně operovaly především průzkumné skupiny, skončila 10. května 1940. Německá armáda v rámci operace „*Gelb*“ napadla bez vyhlášení války neutrální státy Nizozemsko, Belgie a Lucembursko. Zahájila tak západní ofenzívu, jejímž cílem byla porážka Francie. *„Už je to tady. Němci napadli Holandsko a Belgie. Díváme se, jak se nám germánské letouny prohánějí nad hlavou. Létají na amsterodamské letiště, které rozbíjejí.“*⁸¹ Útok na Nizozemsko začal bombardováním strategických cílů, jako byla letiště a komunikační uzly, následovaný výsadem parašutistů. Stejný scénář probíhal i při invazi do Belgie. Útok na tyto státy měl odvrátit pozornost a donutit spojence vyslat velkou část svých motorizovaných jednotek do oblasti, která nebyla chráněna Maginotovou linií. Hlavní průlom však přišel 13. května v oblasti Arden, kde tankové divize překročily přes husté zalesnění nejslabší část francouzského hraničního opevnění. Za silné

⁷⁸ Tamtéž, s. 15.

⁷⁹ Tamtéž, s. 17–18.

⁸⁰ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1136.

⁸¹ CUKR, Václav, *S trikolorou Francie na letounu*, Praha 1946, s. 34.

podpory dělostřelectva a letectva překročily pozemní jednotky řeku Másu poblíž města Sedan.⁸²

Cílem německých náletů se 10. května stala rovněž francouzská letiště. Časně ráno Luftwaffe vyslala bombardéry k útoku na 47 leteckých základen ve snaze vyřadit co nejvíce techniky dříve, než se dostane do vzduchu. Poprvé od vyhlášení války se tak střetlo stíhací letectvo Armée de l'Air s německými svazy bombardérů a poprvé také dopadly letecké pumy na francouzské území.⁸³ Během bombardování přišlo francouzské vojenské letectvo o 50 až 65 strojů různých typů. Britská RAF a její základny umístěné ve Francii se také nevyhnuly ztrátám. Na rozdíl od svého spojence však byly její ztráty podstatně menší, když přišla o pět letounů.⁸⁴ Na rozdíl od útoku na Nizozemsko a Belgii, kde se Luftwaffe podařilo zničit značnou část jejich leteckých sil, úder na francouzské půdě nebyl tak efektivní, jak německé velení očekávalo. Jedním z důvodů proč útok nesplnil očekávání, byl velký počet cílů.⁸⁵ I přesto, že materiální ztráty nebyly první den náletů fatální, po morální stránce znamenalo bombardování pro francouzskou společnost velký šok.⁸⁶

Luftwaffe v první den západního tažení přišla o 304 strojů, přičemž 158 zničených strojů tvořily transportní letouny Junkers Ju 52. Velkou část německých letadel sestřelila britská RAF ve spolupráci s holandským a belgickým letectvem. Část strojů podlehla protiletadlové obraně. Během vzdušných soubojů se německým stíhačům podařilo sestřelit 38 spojeneckých strojů. Armée de l'Air toho dne vykonala 360 bojových vzletů, při kterých se jí podařilo sestřelit kolem 40 strojů, přičemž na pěti

⁸² Tamtéž, s. 380–82.

⁸³ ŠNAJDR, Miroslav, *Úder blesku: Letecká válka 10. května 1940*, Praha 2010, s. 280–81.

⁸⁴ Tamtéž, s. 286.

⁸⁵ RAJLICH, *Na nebi*, s. 394.

⁸⁶ ŠNAJDR, *Úder blesku*, s. 286.

vítězstvích se podíleli českoslovenští stíhači⁸⁷, při vlastních ztrátách čtrnácti letounů.⁸⁸

Poté co německá armáda prolomila 13. května nepřipravenou francouzskou obranu u Sedanu a překročila Másu, mohla rychle postupovat dále do vnitrozemí. Cílem pozemních jednotek bylo co nejrychleji dosáhnout kanálu La Manche. Naopak francouzské velení očekávalo, že je německým cílem samotná Paříž. Postup německých tanků byl navíc tak rychlý, že hrozilo obklíčení spojeneckých sil na severu.⁸⁹ Zároveň 15. května podlehl Nizozemsko, které již nebylo schopné odolávat německému tlaku. Především ničující nálet na město Rotterdam urychlil podepsání kapitulace. Zároveň byl vydán rozkaz k ústupu francouzských vojsk z Belgie, jelikož německá armáda porazila spojence na řece Dyle a přes jih Belgie zaútočili na Maginotovu linii.⁹⁰ „16. květen. Holandsko se vzdalo, Belgie se těžko brání.“⁹¹ poznamenal si Stanislav Fejfar.

Dne 20. května německá vojska dobyla města Laon, Rethel, Arras a Amiens a dostala se k břehům kanálu La Manche, čímž se nejlépe vybavené spojenecké jednotky, které bojovaly v Belgii a Nizozemsku, dostaly do německého obklíčení. Tankové divize se od pobřeží vydaly na sever ve snaze dobýt spojencům přístavy a znemožnit jim ústup přes kanál. Německé obrněné divize zakrátko získaly většinu přístavů a spojenci ustoupili do přístavu Dunkerk, kde byla vytvořena poslední obranná linie, ve které bylo uvězněno až 400 000 mužů.⁹² Snaha o evakuaci sevřených jednotek začala 27. května v rámci operace Dynamo, která byla ukončena 4. června. Za neustálých náletů Luftwaffe na britská

⁸⁷ RAJLICH, *Na nebi*, s. 380–96.

⁸⁸ ŠNAJDR, *Úder blesku*, s. 372–75.

⁸⁹ ŠNAJDR, Miroslav, *Pád Paříže: Letecká válka v deseti červnových dnech roku 1940*, Olomouc 2000, s. 19.

⁹⁰ MICHL, *Bitva o Francii*, s. 262.

⁹¹ FEJFAR, s. 64.

⁹² RAJLICH, *Na nebi*, s. 564.

plavidla se podařilo evakuovat celkem 338 226 vojáků. Zároveň nad Dunkerkem probíhaly těžké letecké boje mezi RAF a Luftwaffe. Za dané období se pilotům RAF podařilo sestřelit 262 letounů při vlastní ztrátě 177 strojů. Belgický král Leopold III. podepsal současně 28. května kapitulaci, což byla pro spojence další velká ztráta.⁹³

Dne 5. června byla zahájena operace Rot, tedy rozhodující německý úder do francouzského vnitrozemí. Francouzská armáda dokázala vytvořit relativně silné obranné pozice, takzvanou Weygandovu linii, ale její odpor byl postupem času zlomen, jelikož neměla příliš času na potřebné přípravy a v následujících dnech se obranná linie posouvala stále více do vnitrozemí. 9. června se německé oddíly dostaly do vzdálenosti 40 kilometrů od Paříže. Proto byla z hlavního města evakuována francouzská vláda a další instituce.⁹⁴ O pět dnů později, 14. června, vstoupila časně ráno německá armáda bez odporu do francouzského hlavního města. Většina obyvatel metropole se snažila, stejně jako vojenské složky, uprchnout dále na jih. Na dobytí Paříže reagovala i britská vláda, která vydala rozkaz svým jednotkám stále bojujícím na francouzské půdě, aby se připravily na stažení zpět do Velké Británie.⁹⁵ Jelikož se Francie dostala do téměř bezvýchodné situace, požádala 17. června francouzská vláda Německo o sdělení podmínek příměří. Značná část francouzských vojáků pochopila tento akt jako kapitulaci, proto přestala s postupujícím německým vojskem bojovat. Hitler sdělil podmínky příměří 21. června, na které francouzská vláda přistoupila. Příměří bylo podepsáno 24. června a vstoupilo v platnost o půlnoci. Veškeré bojové operace na západní frontě byly zastaveny a Francie byla poražena.⁹⁶

⁹³ Tamtéž, s. 637–52.

⁹⁴ Tamtéž, s. 738.

⁹⁵ ŠNAJDR, *Pád Paříže*, s. 529–34.

⁹⁶ MICHL, *Bitva o Francii*, s. 335.

4.3 Srovnání úspěchů československých letců

Od prosince 1939 do závěru francouzského tažení v červnu 1940 bylo ke stíhacímu letectvu Armée de l'Air zařazeno 135 československých stíhačů, přičemž 113 z nich bylo nasazeno na západní frontě a 22 v severní Africe. Českoslovenští letci tak tvořili 12 % z celkového stavu francouzského stíhacího letectva během bitvy o Francii. Vykonali téměř 3000 bojových letů, během kterých se jim podařilo podílet se na 78 jistých sestřelech a 14 pravděpodobných. Francouzské letectvo získalo celkem 684 vítězství, což znamená, že českoslovenští letci měli podíl na zhruba 12% z nich. V bitvě o Francii zahynulo 18 československých stíhacích pilotů.⁹⁷

Armée de l'Air ztratila kolem 1500 příslušníků leteckého personálu a mezi 800–1200 letadly.⁹⁸ Přesný počet zničených strojů se podle dostupných zdrojů odlišuje. Během května a června 1940 bylo zničeno 142 stíhaček Morane–Saulnier MS.406, 104 stíhaček Marcel Bloch MB.152, 70 stíhaček Curtiss Hawk 75 a 56 stíhaček Dewoitine D.520. Britská RAF během stejného období dosáhla 744 jistých sestřelů. Sama ovšem přišla o 1029 letounů, 578 z těchto strojů operovalo z letišť na francouzské půdě. Ze stíhacích letounů přišla o 386 strojů Hawker Hurricane Mk.I a 67 Supermarine Spitfire. Dohromady přišla o 1526 členů leteckého personálu.⁹⁹ Bojů nad Francií se v barvách francouzského letectva zúčastnilo i 136 polských stíhacích pilotů. Podařilo se jim celkem získat 52 sestřelů při ztrátě 16 stíhačů.¹⁰⁰

⁹⁷ RAJLICH, *Na nebi*, s. 141–45.

⁹⁸ Tamtéž, s. 1014.

⁹⁹ Tamtéž, s. 1014–18.

¹⁰⁰ MICHL, *Bitva o Francii*, s. 387.

Německá Luftwaffe si v bitvě o Francii nárokovala 1472 sestřelů spojeneckých letadel, přičemž sama ztratila 1345 strojů různých typů. Během bojových operací přišla o 3008 mužů leteckého personálu.¹⁰¹

Českoslovenští stíhací letci tak na francouzském nebi prokázali své pilotní a bojové schopnosti, které následně využili po přesunu na britské ostrovy ve službách RAF.

¹⁰¹ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1014–18.

5 VYBRANÍ ČESKOSLOVENŠTÍ PILOTI VE SLUŽBÁCH ARMÉE DE L'AIR

5.1 Alois Vašátko

Alois Vašátko se narodil 25. srpna 1908 v Čelákovcích do rodiny truhláře. Absolvoval obecnou školu a v roce 1927 odmaturoval na Učitelském ústavu v Hradci Králové. Stal se učitelem v Litoměřicích a v roce 1928 vstoupil do vojenské služby. Nejdříve byl zařazen k dělostřeleckému pluku, kde dosáhl hodnosti nadporučíka. V roce 1935 byl zařazen k leteckým pozorovatelům zbraní se sídlem v Prostějově.¹⁰² Po dokončení kursu pozorovatele byl převelen na základnu Leteckého pluku 2 do Olomouce. Tam absolvoval leteckou praxi a v roce 1936 přešel od dělostřelectva k letectvu. Po okupaci Československa se rozhodl přidat k zahraničnímu odboji. V roce 1939 přešel hranice do Polska, přes které se dostal na území Francie. Do Armée de l'Air byl zařazen v hodnosti poručíka. Po vzniku československé armády ve Francii mu nicméně byla vrácena hodnost nadporučíka a později byl povýšen na kapitána. Přeškolení na francouzskou techniku absolvoval na základně v Chartres. Alois Vašátko získal bojový výcvik na strojích americké výroby Curtiss Hawk 75 a 11. května 1940 byl odeslán na frontu jako velitel roje ve stíhací skupině GC I/5.¹⁰³

Krátce po převelení ke skupině, konkrétně 14. května, se musela celá GC I/5 stáhnout více do vnitrozemí před postupujícími německými jednotkami. V následujících týdnech se Alois Vašátko zapojil do těžkých bojů na francouzském nebi.¹⁰⁴ Již 17. května dosáhl svých prvních vzdušných vítězství. Celkem dvanáct strojů Curtiss Hawk 75 od GC I/5 bylo ve večerních hodinách vysláno jako podpora pozemních jednotek

¹⁰² RAJLICH, Jiří, *Esa na obloze*, Praha 1995, s. 32.

¹⁰³ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1164–65.

v prostorech Le Chesne, Stonne a Inor. Luftwaffe do zmíněné lokality nasadila osm strojů Messerschmitt Bf 109 ze skupiny JG 76. Vzdušný souboj se odehrál na nebi poblíž Sedanu. Piloti Curtissů tento střet vyhráli a po návratu na základnu nárokovali dva úspěšné sestřely, které byly nejdříve uznány jako pravděpodobné, ale později byly přiznány jako jisté. Mezi sedmi piloty, kterým byly tyto sestřely uznány, byl i Alois Vašátka, což byla jeho první dvě vzdušná vítězství ve druhé světové válce.¹⁰⁵

Hned následujícího dne byla skupina vyslána k ochraně nádraží ve městě Fismes. Devět strojů od GC I/5 se střetlo s jedenadvaceti bombardéry Heinkel He 111 patřící k bombardovací skupině KG 55. Bylo nárokováno celkem šest sestřelů německých bombardérů, přičemž na třech z nich se podílel i Vašátka¹⁰⁶ Během dvou dnů tak sestřelil pět nepřátelských letounů, díky čemuž získal statut leteckého esa. V následujících týdnech se z něj stal nejúspěšnější československý stíhací pilot v bitvě o Francii.

Poslední sestřel v Armée de l'Air byl Vašátkovi přiznán 12. června 1940. Tři stroje Curtiss Hawk byly kvůli poplachu vyslány do prostoru Troyes. Letoun Henschel Hs 126 tam prováděl taktický průzkum oblasti. Výzvědný letoun byl sestřelen a přiznán jako jistý sestřel ve spolupráci.¹⁰⁷ Alois Vašátka francouzské tažení ukončil 20. června 1940, kdy se svojí skupinou opustil Francii a odletěl na základnu do Alžíru. Tam opustil řady poražené Armée de l'Air a lodí se vydal do Velké Británie, kde vstoupil do služeb britské Royal Air Force.¹⁰⁸ Během bitvy o Francii sestřelil dvanáct nepřátelských letounů jistě a dva pravděpodobně, což byl nejlepší

¹⁰⁴ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 33.

¹⁰⁵ RAJLICH, *Na nebi*, s. 505–6.

¹⁰⁶ Tamtéž, s. 522–26.

¹⁰⁷ Tamtéž, s. 886–87.

¹⁰⁸ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 33.

výsledek, kterého československý pilot dosáhl ve službách francouzského letectva.¹⁰⁹

Royal Air Force přijala Vašátka do svých služeb 16. srpna 1940. Byl zařazen do formující se 312. československé stíhací peruti. Stal se hlavní osobností při vzniku samostatného československého stíhacího křídla v rámci stíhacích perutí RAF. Během působení v RAF zaznamenal další tři sestřely nepřátelských letounů. Alois Vašátka padl 23. června 1942, když v boji s německými stroji Focke Wulf 190 narazil do jednoho ze svých protivníků a se svým strojem se zřítil do moře.¹¹⁰

5.2 František Peřina

František Peřina se narodil 8. dubna 1911 ve vesnici Morkůvky na Břeclavsku. Po absolvování měšťanské školy se vyučil soustružníkem na odborné škole v Brně a začal pracovat v První brněnské strojírně. Po navštívení leteckého dnu v červnu 1929 se začal intenzivně zajímat o pilotování letadel.¹¹¹ Přihlásil se proto k letectvu a mezi lety 1929–1931 navštěvoval leteckou školu v Prostějově. V roce 1932 prodělal stíhací výcvik v letecké škole v Chebu.¹¹² Díky svým pilotním schopnostem byl v létě 1937 vybrán, aby spolu s dalšími letci reprezentoval Československo na IV. ročníku mezinárodního leteckého mítinku v Curychu. Zde se setkal se svými budoucími spolubojovníky ve službách francouzského letectva. Například s budoucím velitelem jeho letky Jeanem Accartem.¹¹³ Stejně jako mnoho ostatních letců se i František Peřina rozhodl opustit Československo a 26. června 1939 uprchl přes

¹⁰⁹ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1170.

¹¹⁰ Tamtéž, s. 1166–67.

¹¹¹ FAJTL, *Generál nebe*, s. 9–15.

¹¹² RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 40.

¹¹³ Tamtéž.

Polsko do Francie. Čekal ho podobný osud jako Aloise Vašátka. V Armée de l'Air byl zařazen do skupiny GC I/5 operující na strojích Curtiss Hawk 75.¹¹⁴

Prvních sestřelů v bitvě o Francii dosáhl 10. května 1940, tedy v době, kdy Německo napadlo neutrální státy Belgie, Lucembursko a Nizozemsko. Německé bombardéry Dornier Do 17 ze skupiny KG 2 ten den dostaly za úkol provést nálet na letecké základny v okolí Remeše.¹¹⁵ Dva Curtissy z GC I/5 pilotované Peřinou a jeho velitelem Jeanem Accartem se v této oblasti dostaly do střetu s pěti Dornieri. Jednoho z nich se jim podařilo sestřelit. Jednalo se o první vítězství československého pilota v bitvě o Francii.¹¹⁶ Ve stejný den se terčem taktického bombardování stala i základna GC I/5. Luftwaffe pro tento nálet vyčlenila dvacet jedna Dornierů Do 17 ze skupiny KG 3, kterým dělalo doprovod šest těžkých stíhaček Messerschmitt Bf 110. Na obranu letiště vzlétlo devět strojů a ihned začali souboj s nepřítelem. Piloti GC I/5 si toho dne nárokovali deset sestřelů. Peřinovi byl uznán podíl na sestřelení třech Dornierů, což znamenalo, že během jediného dne zaznamenal sestřelení čtyř nepřátelských letounů.¹¹⁷ O den později byla GC I/5 vyslána proti devíti strojům Heinkel He 111 od bombardovacího útvaru KG 53. Po krátkém boji byly nárokovány sestřely tři strojů. František Peřina byl u jednoho sestřelu, což znamenalo, že se během dvou dnů stal leteckým esem. Je nutné zmínit, že byl vůbec prvním československým letcem, kterému se podařilo dosáhnout pěti vzdušných vítězství ve druhé světové válce.¹¹⁸

Aktivně se účastnil leteckých operací až do 3. června 1940, kdy Luftwaffe vyslala v rámci operace „Paula“ velký svaz bombardérů Dornier

¹¹⁴ Tamtéž, s. 41.

¹¹⁵ RAJLICH, *Na nebi*, s. 380.

¹¹⁶ Tamtéž, s. 386.

¹¹⁷ Tamtéž, s. 387–392.

¹¹⁸ Tamtéž, s. 407.

Do 17, jejichž úkolem bylo zničit taktické cíle v oblasti Paříže.¹¹⁹ Kvůli pozdnímu vyhlášení poplachu byl svaz zastižen až na zpáteční cestě. V těžkém boji byl František Peřina raněn a byl nucen vrátit se zpět na základnu. Utrpěl průstřel pravé ruky, střepiny mu poranily pravé lýtko a byl nucen zůstat v nemocnici. Avšak z nemocnice musel kvůli postupujícím německým jednotkám uprchnout. Do bitvy o Francii už nezasáhnul a přes Afriku se dostal do Anglie, kde vstoupil do britského letectva.¹²⁰ František Peřina zaznamenal v bitvě o Francii jedenáct jistých a dva pravděpodobné sestřely.¹²¹

Do RAF byl přijat 5. září 1940 jako člen formující se 312. československé stíhací squadrony. Účastnil se bitvy o Británii a později dalších leteckých operací, ve kterých zaznamenal jeden sestřel. Od 25. prosince 1942, kdy skončil jako stíhací pilot, působil u RAF jako štábní důstojník. Ve vojenské službě pokračoval i po návratu do Československa, kde zastával funkci instruktora v pilotní škole v Olomouci. V roce 1949 byl kvůli strachu z uvěznění nucen uprchnout do exilu. Vrátil se zpět do Anglie a v roce 1959 se usadil v Los Angeles. V roce 1993 se přestěhoval zpět do Čech. František Peřina zemřel 6. května 2006 ve věku osmdesáti sedmi let v Praze.¹²²

5.3 Josef Stehlík

Narodil se 26. března 1915 v obci Pikarec, okres Nové Město na Moravě. Vyučil se soustružníkem a elektromechanikem v Tišnově. V roce 1935 nastoupil do letecké služby a absolvoval kurs leteckých mechaniků. Mezi lety 1936–1937 prodělal kurs pilotního výcviku v Praze–Kbelích a poté byl

¹¹⁹ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 43.

¹²⁰ RAJLICH, *Na nebi*, s. 714.

¹²¹ Tamtéž, s. 1171.

odeslán do stíhacího kursu v Hradci Králové. 5. června 1939 odešel ilegálně z Československa a přidal se do zahraničního odboje. Do služeb Armée de l'Air vstoupil 2. prosince 1939 a byl zařazen do stíhací skupiny GC III/3, která disponovala stroji Morane-Saulnier MS.406.¹²³

Josef Stehlík byl jedním ze tří československých stíhačů, kteří se poprvé účastnili vzdušného souboje. Stalo se tak 21. prosince 1939, kdy v průběhu podivné války deset stíhačů doprovázelo průzkumný letoun Potez 63 za Maginotovu linii.¹²⁴ Během zpáteční cesty se český roj ve složení Josef Stehlík, Jindřich Beran a Josef Keprt odtrhl od sestavy a začal hlídkovat. Během několika minut narazili na průzkumný letoun Henschel Hs 126, na který roj zaútočil. Po několika neúspěšných pokusech o jeho sestřelení se však německému stroji podařilo v malé výšce ztratit se letcům z dohledu.¹²⁵

První vzdušné vítězství si připsal 12. května 1940, kdy spolu s Jindřichem Beranem vzlétli proti svazu bombardérů Heinkel He 111. Nedaleko letiště se ovšem dostali do boje s přesilou v podobě čtrnácti stíhaček Messerschmitt Bf 110 patřící do skupiny ZG 26. Jednu ze stíhaček dokázali společnými silami sestřelit. Vzápětí se ale na letoun Jindřicha Berana zaměřila přesila těžkých stíhaček, jejichž útokům podlehl a zřítíl se na belgickém území. Stal se prvním československým letcem, který padl ve vzdušném souboji na západní frontě. Ve stejný den se Josef Stehlík účastnil dalšího leteckého souboje. Spolu s dalšími stroji MS.406 bojovali s trojicí bombardérů Heinkel He 111 od skupiny KG 54. Dva stroje se jim podařilo sestřelit, třetí během souboje unikl zpět na základnu.¹²⁶

¹²² Tamtéž, s. 1174–75.

¹²³ Tamtéž, s. 1188.

¹²⁴ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 54–55.

¹²⁵ Tamtéž, s. 55.

¹²⁶ RAJLICH, *Na nebi*, s. 438–39.

Dalšího úspěchu dosáhl 19. května 1940, kdy mu byl spolu s dalšími devíti stíhači uznán sestřel průzkumného letounu Henschel Hs 126.¹²⁷ Poté byla jednotka GC III/3 přezbrojena na moderní stíhací letouny Dewoitine D.520. Prvního úspěchu v kokpitu nového stroje dosáhl Josef Stehlík 5. června, kdy se podílel na sestřelu bombardéru Dornier Do 17 ze skupiny KG 76.¹²⁸

Poslední sestřel v barvách francouzského letectva získal o den později, tedy 6. června. Stíhači GC III/3 se utkali v souboji s přesilou stíhaček Messerschmitt Bf 109. I přes početní převahu se pilotům Armée de l'Air podařilo zničit tři nepřátelské letouny. Josef Stehlík si připsal sestřel jednoho z nich.¹²⁹ 19. června opustil se svým strojem Francii a odletěl do Afriky, odkud putoval lodí do Velké Británie. Během francouzského tažení se mu podařilo sestřelit šest strojů jistě a jeden pravděpodobně.¹³⁰

Do RAF byl přijat 5. září jako jeden ze zakládajících členů 312. československé stíhací perutě. Během jeho služby v RAF se mu podařilo sestřelit další dva nepřátelské stroje jistě a dva pravděpodobně. Poté, co v roce 1941 opustil aktivní službu, se stal leteckým instruktorem.¹³¹ V roce 1944 odplul spolu s dalšími piloty do Sovětského svazu, kde se stal členem 1. československého samostatného stíhacího leteckého pluku a pokračoval aktivně jako stíhací pilot. Společně se svým plukem se zúčastnil Slovenského národního povstání, během něhož se mu podařilo zaznamenat poslední dva sestřely. Po válce se vrátil do Československa, kde působil jako letecký instruktor.¹³² V roce 1949 byl uvězněn pro podezření z napomáhání ilegálním odchodům do zahraničí. Po propuštění

¹²⁷ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 55.

¹²⁸ RAJLICH, *Na nebi*, s. 762.

¹²⁹ Tamtéž, s. 785.

¹³⁰ Tamtéž, s. 1188.

¹³¹ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 53.

¹³² Tamtéž, s. 54.

z vězení se k letectvu již nikdy nevrátil. Zemřel 30. května 1991 ve věku 76 let.¹³³

5.4 Václav Cukr

Václav Cukr se narodil 16. října 1913 v Praze. Vyučil se elektromechanikem a v roce 1932 se přihlásil do Školy pro odborný dorost letectva v Prostějově, kterou ukončil v roce 1934 a byl odeslán k pozorovací letce. Po roce služby působil od roku 1935 jako učitel létání v Prostějově, kde skončil v roce 1937 a nastoupil k bombardovací letce působící v Praze–Kbelích a Německém Brodu. Václav Cukr do začátku okupace absolvoval přibližně 1500 letových hodin, což bylo nejvíc ze všech pilotů, kteří odešli do zahraničního odboje. 14. června 1939 překročil hranice s Polskem a vydal se na československý konzulát do Krakova. Po splnění potřebných formalit se přesunul do Francie a 8. března 1940 byl přidělen ke stíhací skupině GC II/3, vybavené letouny Morane–Saulnier MS.406.¹³⁴

Prvního vzdušného boje se účastnil ještě během takzvané podivné války. 20. dubna 1940 byl vyhlášen poplach a z letiště, kde měla sídlo GC II/3, vzlétlo šest strojů MS.406. Jejich cílem bylo několik výzvědných letounů typu Heinkel He 111 a Dornier Do 17. Václav Cukr společně s dalšími Morany začali pronásledovat Heinkel He 111. Poblíž belgických hranic se jim podařilo stroj poškodit. Heinkel se jim poté ztratil z dohledu nad Belgií. Neutrální Belgie však proti průzkumnému letounu vyslala své stíhače a uvedla do pohotovosti protivzdušnou obranu, která letoun sestřelila. Václav Cukr posléze začal stíhat výzvědný Dornier Do 17. Pronásledoval ho až nad belgické území. Kvůli technickým problémům

¹³³ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1188–90.

svého letounu byl však nucen nouzově přistát. Vzhledem k neutralitě Belgie byl četníky zatčen: „*Hned jsou u mne belgičtí četníci a vojáci a zvěstují mi, že mne zajmou a že budu internován až do konce války*“.¹³⁵ V belgickém vězení strávil tři týdny a propuštěn byl až v době, kdy Německo porušilo neutralitu této země. Poté se vrátil ke své jednotce, která byla mezitím přezbrojena na moderní stíhačky Dewoitine D.520.¹³⁶

Dalšího boje se Cukr zúčastnil již v kabině nového stroje. 22. května 1940 vzlétlo osmnáct strojů D.520 ze skupiny GC II/3 proti přibližně třiceti pěti nepřátelským střemhlavým bombardérům Junkers Ju 87. Hned po prvním útoku se mu podařilo jeden stroj sestřelit. Avšak těžký boj si vyžádal značnou spotřebu paliva a při zpáteční cestě byl nucen vzhledem k prázdné nádrži nouzově přistát nedaleko letiště. Když se chystal na přistání, ze země na jeho letoun začal střílet kulomet. Jednalo se o francouzské vojáky.¹³⁷ Do deníku si poznamenal: „*Pitomci! Myslím si. Po více méně akrobatickém přistání vylézám z mašiny a dávám hned ruce nahoru. Přesto však nějaký čarostřelec na mne vystřelil.*“¹³⁸ Po domluvě se mohl vrátit na základnu.

Dne 7. června 1940 se Václav Cukr podílel na sestřelu pozorovacího balonu. Devět strojů od GC II/3, spolu s dalšími stroji od jiných skupin, bylo vysláno na podporu bombardovacích letounů. Po přiletu do prostoru, kde měli chránit bombardéry, spatřili stoupat pozorovací balon. Hned vzápětí na balon zaútočili a sestřelili ho. Po bližším průzkumu zjistili, že se jednalo o průzkumný balon německé obrněné divize. Václav Cukr se tak stal jediným československým pilotem, který sestřelil pozorovací balon.¹³⁹

¹³⁴ Tamtéž, s. 1176.

¹³⁵ CUKR, s. 33.

¹³⁶ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 72–73.

¹³⁷ RAJLICH, *Na nebi*, s. 588.

¹³⁸ CUKR, s. 37.

¹³⁹ RAJLICH, *Na nebi*, s. 799.

Posledního sestřelu dosáhl den poté, tedy 8. června 1940. Patnáct strojů Dewoitine D.520 vzlétlo proti jedenácti Junkersům Ju 87. První útok provedli piloti Armée de l'Air, když z výškové převahy zaútočili a pokusili se nepřítele rozptýlit. Při druhém náletu se však podařilo zadním střelcům, ve snaze ochránit své letouny, sestřelit Cukrův stroj. Několik kulek prošlo pilotní kabinou a český pilot byl zraněn. I přes svá zranění stále držel spoušť svých zbraní a podařilo se mu jeden stroj sestřelit.¹⁴⁰ „*Při druhém útoku právě tisknu spoušť, když v tom cítím, že mne něco kleplo do hlavy.*“¹⁴¹ Se svým letounem dokázal nouzově přistát na poli poblíž obce Cramaille. Bylo to již na území, kde byly německé jednotky, ale podařilo se mu vyhnout zajetí. Sestřelený bombardér byl jeho osmým a zároveň posledním uznaným sestřelem, kterého dosáhl během druhé světové války.¹⁴²

24. června 1940 uprchl do severní Afriky. Byl přijat do RAF v hodnosti seržant 5. srpna 1940 a byl přidělen k 310. československé stíhací peruti. Vzhledem k nadbytku pilotů byl odeslán na přeškolení a poté zařazen k 43. peruti a později k 253. peruti. Dne 23. září byl sestřelen a znovu musel nouzově přistát, což mělo za následek, že se vrátily problémy se zraněním, které utrpěl ve Francii. Byl uvolněn z aktivní služby a začal působit jako instruktor a později jako zalétávací pilot. Během jednoho testovacího letu se srazil se svým kolegou. Podařilo se mu včas vyskočit, ale utrpěl vážná zranění, ze kterých se léčil až do konce války. V roce 1946 se vrátil do Československa, ale již o dva roky později odešel do exilu. V roce 1959 se pod jménem Vicky Eric Cooper usadil na Novém Zélandu, kde žil až do své smrti 24. října 1989.¹⁴³

¹⁴⁰ RAJLICH, *Na nebi*, s. 823–824.

¹⁴¹ CUKR, s. 41.

¹⁴² RAJLICH, *Na nebi*, s. 825.

¹⁴³ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 71–72.

5.5 Ladislav Světlík

Ladislav Světlík se narodil 23. března 1917 v Plzni. Byl vyučeným soustružníkem a pracoval ve Škodových závodech. Základní pilotní výcvik získal v rámci navštěvování Západočeského aeroklubu v Plzni–Borech. Mezi roky 1936–1937 absolvoval pilotní školu v Prostějově. Poté narukoval do armády, kde prodělal výcvik stíhacích pilotů. 10. června 1939 překročil spolu s několika dalšími piloty hranice s Polskem. Hned za hranicemi byl ovšem zatčen a strávil dva týdny v policejní vazbě v Těšíně. Po propuštění pokračoval do Krakova a 30. července 1939 odplul do Francie. Jako mnoho dalších musel projít službou v Cizinecké legii, než byl přijat jako stíhací pilot. Dne 2. prosince 1939 byl v první skupině československých pilotů, kteří byli odesláni na frontu. Byl zařazen ke stíhací skupině GC II/5 létající na strojích Curtiss Hawk 75.¹⁴⁴

Prvního sestřelu na nebi Francie dosáhl 16. května 1940. Pět strojů ze skupiny GC II/5 vzletlo na hlídku mezi městy Metz a Etain. V kokpitech letounů seděli i dva Češi, Ladislav Světlík a Josef Jaške. V průběhu patroly zahlédli průzkumný letoun Henschel Hs 126. Při následném útoku se na německém stroji vystřídalo všech pět stíhačů a svého protivníka sestřelili. Všem zúčastněným pilotům byl přiznán jistý sestřel ve spolupráci. Ještě téhož dne oba zmínění letci vzletli znovu. Během patroly narazili na skupinu patnácti bombardérů He 111. Během tohoto souboje byl Josef Jaške sestřelen, ale podařilo se mu nouzově přistát a vyvážnout bez zranění.¹⁴⁵

Během svého působení v Armée de l'Air zaznamenal Ladislav Světlík jistý sestřel čtyř nepřátelských letounů a tři pravděpodobné. Když se blížila porážka Francie, odletěl se svým Curtissem do severní Afriky, odkud se dostal do Velké Británie a vstoupil do řad RAF. 19. září 1940 byl

¹⁴⁴ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1194.

¹⁴⁵ Tamtéž, s. 497–500.

přidělen k 312. československé peruti. Poslední sestřel a zároveň sestřel, který mu zaručoval statut leteckého esa, získal 23. března 1944. Během doprovodu amerických bombardérů se mu podařilo sestřelit nepřátelský stroj Focke-Wulf Fw 190. Poté, co dokončil svůj operační turnus, odešel od stíhacího letectva a nastoupil k letecké dopravě.¹⁴⁶

Ladislav Světlík se do Československa vrátil v roce 1946, následně působil v civilním letectvu. V roce 1950 se podílel na hromadném útěku tří letounů C-47 „Dakota“ patřících ČSA do zahraničí. Vrátil se do Velké Británie, kde vstoupil opět do služeb RAF. Zastával funkce zásobovacích nebo dopravních pilotů. Po odchodu z RAF se usadil na Maltě a v roce 1973 odešel na Nový Zéland.¹⁴⁷ Ladislav Světlík zemřel 27. července 2008.¹⁴⁸

¹⁴⁶ RAJLICH, *Esa na obloze*, s. 114–116.

¹⁴⁷ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1195.

¹⁴⁸ <https://fcafa.wordpress.com/2012/03/23/ladislav-svetlik/> [4.4.2015]

6 ZÁVĚR

Německé západní tažení skončilo totální porážkou Francie. Během necelých dvou měsíců dokázala německá vojska úplně zdecimovat francouzskou armádu a ovládnout většinu západní Evropy. Po dlouhé vyčkávací válce, ve které se Francie neodhodlala chopit iniciativy, přišel šok v podobě války, na kterou západní spojenci nebyli připraveni. Důvodů proč německá ofenzíva skončila tak jednoznačným výsledkem najdeme hned několik. Bitva o Francii jasně ukázala, že hlavní zbraní v nadcházejícím konfliktu bude letectvo. Německá Luftwaffe byla v té době jednou z nejlépe vybavených a připravených vzdušných sil na světě. Německo se zaměřilo na vývoj jen několika typů letadel stejných výrobců, které postupně modernizovalo, ale jejich základní koncept zůstal stejný. Francie se naopak vydala opačnou cestou, když zadala zakázku na vývoj řady letounů od různých výrobců. Výroba letadel následně neprobíhala podle plánu, ale hlavně rozlišnost samotných výrobců znamenala v době konfliktu značné problémy se zásobováním náhradními díly, což do jisté míry přispělo k francouzské porážce. Většina strojů francouzské výroby zároveň zdaleka nedosahovala takové kvality, jakou disponoval její protivník. Dalším faktorem porážky bylo špatné vrchní velení, jeho chybná strategická rozhodnutí a v neposlední řadě fakt, že Francie nebyla na válku připravena.

Českoslovenští letci, kteří se účastnili obrany Francie, začali svojí cestu do boje velmi obtížně. Po okupaci a vytvoření Protektorátu Čechy a Morava musela většina z nich podstoupit nebezpečný útěk do exilu a spoléhat se na pomoc jiných. Život v Polsku, kam většina pilotů uprchla, znamenal pro mnoho z nich těžké strádání, jelikož z vlasti odešli pouze s tím nejnужnějším. Pomoc československým uprchlíkům v Polsku zajišťoval konzulát v Krakově, který nebyl společně s několika dalšími předán pod německou správu. Poláci však o československé letce neměli zájem,

proto se většina z nich přepravila do Francie. Protože ale Francie nebyla ve válečném stavu s Německem, podle platných smluv nemohla přijmout československé letce do svých bojových jednotek. Proto byla velká část z nich nucena projít službou v Cizinecké legii, což u leteckého personálu značně snížilo morálku a nadšení bojovat. Změna přišla až po začátku německého útoku na Polsko a poté na západní státy. Podle dohodnutých podmínek mohli letci vystoupit ze služby v Cizinecké legii a přidat se do složek francouzského letectva.

Prodělali výcvik na techniku používanou francouzským letectvem a již 2. prosince 1939 bylo odesláno prvních 21 pilotů k bojovým jednotkám.¹⁴⁹ Zasáhli tak do právě probíhající podivné války a získali první zkušenosti v leteckých soubojích, které využili během následného útoku na Francii. Nejvíce československých stíhacích pilotů sloužilo u skupin GC 3, GC 5 a GC 6. Stíhací jednotka GC 5 byla vybavena stroji americké výroby Curtiss Hawk 75, zatímco útvary GC 3 a GC 6 operovaly na francouzských strojích Morane–Saulnier MS.406, později na moderních Dewoitine D.520. Největších úspěchů dosáhli českoslovenští piloti právě na strojích americké výroby, což jenom potvrzovalo fakt, že stroje francouzské výroby kvalitou poněkud zaostávaly za tehdejší světovou špičkou, bohužel pro letce Armée de l'Air na jejím vrcholu stály německé Messerschmitty Bf 109 a Bf 110. Moderní Dewoitine D.520 přišel do výzbroje příliš pozdě.

Vzdušné vítězství, nebo alespoň podíl na něm, získalo ve Francii celkem 63 československých letců. Osm z nich, Evžen Čížek, Václav Cukr, František Chábera, Jan Klán, František Peřina, Josef Stehlík, Alois Vašátko a Tomáš Vybíral získalo neoficiální statut stíhacího esa. První bojové zkušenosti ale získali i další piloti, kteří se do historie československého letectví zapsali v pozdějším průběhu války. Jedná se

¹⁴⁹ RAJLICH, *Na nebi*, s. 239–241.

například o Jana Čermáka, Františka Doležala, Stanislava Fejfara, Karla Kuttelwaschera, Karla Poštu, Eduarda Prchala či Václava Šloufa. Prvním pilotem, který zahynul během vzdušného souboje, byl Jindřich Beran.

Bojová aktivita československých letců během bitvy o Francii jasně ukázala, že díky jejich dovednostem byli schopni čelit lépe technicky i organizačně vybavenému protivníkovi. Dohromady se stíhací piloti podíleli na téměř každém osmém sestřelu francouzského stíhacího letectva. Během několika týdnů německého útoku na Francii získali českoslovenští stíhači značné renomé, které upevňovali v následné bitvě o Británii. Na rozdíl od působení ve Velké Británii, se na jejich nasazení ve Francii příliš nepoukazuje. A to přesto, že dokázali, že se mohou měřit s letci spojenců i německým protivníkem. Ve Francii také přišli během bojových operací o život první českoslovenští letci ve druhé světové válce.

7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

CUKR, Václav, *S trikolorou Francie na letounu*, Praha 1946.

CHORLTON, Martyn, *Hawker Hurricane MK I–V*, Oxford 2013.

FAJTL, František, *Generál nebe*, Praha 1992.

FEJFAR, Stanislav, *Deník stíhače*, Hradec Králové 1970.

HIGHAM, Robin, HARRIS, Stephen J. (eds.), *Why Air Forces Fail: The Anatomy of Deafeat*, Lexington 2006.

KETLEY, Barry, *French Aces of World War 2*, Oxford 1999.

KUDRNA, Ladislav, *Formování československého zahraničního odboje v prvním roce okupace*, In: *Paměť a dějiny*, č. 3, 2009, s. 16–32.

KUDRNA, Ladislav, *Když nelétali*, Praha 2003.

KUDRNA, *Na zemi a obloze západní Evropy*, Praha 2007.

KUDRNA, Ladislav, *Odhodláni bojovat*, Praha 2010.

MICHL, Jan, *Bitva o Francii: Příčiny porážky Armée de l'Air*, Praha 2011.

MICHL, Jan, *Cizinci v RAF: Stíhači z okupované Evropy od obrany k vítězství*, Český Těšín 2008.

MICKA, Jiří, RAIL, Jan, *Stíhač od Treble One*, Cheb 2011.

MURAWSKI, Marek, *Letadla Luftwaffe: Část 2*, Varšava 1997.

PERSYN, Lionel, STENMAN, Kari, THOMAS, Andrew, *P-36 Hawk Aces of World War 2*, Oxford 2009.

RAJLICH, Jiří, *Esa na obloze*, Praha 1995.

RAJLICH, Jiří, *Na nebi sladké Francie*, Cheb 2008.

RAJLICH, Jiří, *Křest ohněm: První vzdušná vítězství československých letců ve 2. světové válce*, In: *Historie a Vojenství*, č. 4, 2008, s. 4–28.

RAJLICH, Jiří, *Mrtvý z La Targette: Českoslovenští letci padlí, zahynulí a zemřelí ve Francii v letech 1939–1940*, In: *Historie a Vojenství*, č. 2, 2011, s. 51–70.

RAJLICH, Jiří, *Se Siouxem na letounu: Rotný Otto Hanzlíček (1911-1940)*, In: *Hobby Historie*, č. 20, 2013, s. 36–45.

SHORES, C., EHRENGARDT, C. J., FOREMAN, J., WEISS, H., OLSEN, B., *Začátek cestky: Podivná válka*, Plzeň 1996.

ŠNAJDR, Miroslav, *Messerschmitt Bf 109: Evropa 1939–1940*, Olomouc.

ŠNAJDR, Miroslav, *Pád Paříže: Letecká válka v deseti červnových dnech roku 1940*, Olomouc 2000.

ŠNAJDR, Miroslav, *Úder blesku: Letecká válka 10. května 1940*, Praha 2010.

VÁLKA, Zbyněk, *Stíhací letadla*, Olomouc 1999.

<http://forum.valka.cz/viewtopic.php/p/396276#396276> [8.3.2015]

<http://forum.valka.cz/viewtopic.php/p/177724#177724> [8.3.2015]

<http://forum.valka.cz/topic/view/6433#420200> [29.3.2015]

<http://forum.valka.cz/topic/view/1060#4617> [29.3.2015]

<http://forum.valka.cz/topic/view/19964#164000> [29.3.2015]

<http://forum.valka.cz//topic/view/17239> [29.3.2015]

<http://forum.valka.cz/topic/view/76814#282649> [29.3.2015]

<http://forum.valka.cz/topic/view/1355#376075> [4.4.2015]

<https://fcafa.wordpress.com/2012/03/23/ladislav-svetlik/> [4.4.2015]

8 RESUMÉ

The main objective of this bachelor thesis is to describe Czechoslovak fighter pilots before and during in Battle of France. It was the first participation of Czechoslovak forces on Western Front in Second World War.

Before pilots could join battle operations, they had to leave Protectorate of Bohemia and Moravia. Mostly they went to Poland, where roots of foreign resistance were created. Most of Czechoslovak pilots leave again, because of rumors of German attack on Poland, but now was their destination France. In France, at first moment pilots can't join French air force, but they had to join Foreign Legion. When necessary requirements were done, fighter pilots were sending to units of French air force during „Phoney war“.

On the 10th of May 1940, German forces began operation „Gelb“-Western offensive. Because of that, lot of Czechoslovak fighter pilots have joined to French fighter groups and in order to fight against German Luftwaffe. They demonstrated as a valuable ally for the upcoming World Conflict. Czechoslovak fighter pilots average participated on every 8th victory, achieved by French air force during Battle of France. During French campaign died 18 fighter pilots in aerial combat. When France fell 24th of June 1940, Czechoslovak pilots moved to Great Britain, where they continued fighting in British Royal Air Force.

9 PŘÍLOHY

Tabulka 1: Očekávaná produkce letounů v rámci Plánu 5.¹⁵⁰

Typ letounu	Předpokládaný počet
Morane-Saulnier MS.405	16
Morane-Saulnier MS.406	1045
Marcel Bloch MB.151	25
Potez 630/631	287

Tabulka 2: Úspěchy československých letců v bitvě o Francii (10. května 1940 až 25. června 1940)¹⁵¹

Jméno	Jednotka	Letoun	Počet sestřelů
Alois Vašátko	GC I/5	Curtiss Hawk 75	12–2
František Peřina	GC I/5	Curtiss Hawk 75	11–2
Václav Cukr	GC II/3	MS.406/Dewoitine D.520	7–0
Tomáš Vybíral	GC I/5	Curtiss Hawk 75	7–0
Josef Stehlík	GC III/5	MS.406	6–1
Jan Klán	GC II/5	Curtiss Hawk 75	4–3
František Chábera	GC II/5	Curtiss Hawk 75	5–2
Evžen Čížek	GC III/3	MS.406/Dewoitine D.520	5–0

¹⁵⁰ KETLEY, Barry, *French Aces of World War 2*, Oxford 1999, s. 8.

¹⁵¹ RAJLICH, *Na nebi*, s. 1271–72.

Tabulka 3: Úspěchy francouzských letců v bitvě o Francii (10. května 1940 až 25. června 1940)¹⁵²

Jméno	Jednotka	Letoun	Počet sestřelů
Edmond Marin la Maslée	GC I/5	Curtiss Hawk 75	15–4
Michel Dorance	GC I/5	Curtiss Hawk 75	13–3
Camille Plubeau	GC II/4	Curtiss Hawk 75	11–0
Jean–Mary Accart	GC I/5	Curtiss Hawk 75	12–3
Edouard Le Nigen	GC III/3	MS.406/Dewoitine D.520	12–1
Georges Lefol	GC II/5	Curtiss Hawk 75	11–0
Pierre Le Gloan	GC III/6	MS.406/Dewoitine D.520	9–2

Tabulka 4: Úspěchy letců RAF v bitvě o Francii (10. května 1940 až 25. června 1940)¹⁵³

Jméno	Perut'	Letoun	Počet sestřelů
Edgar J. Kain	73.	Hawker Hurricane Mk.I	12–3
Newell Orton	73.	Hawker Hurricane Mk.I	10–0
Mark H. Brown	I.	Hawker Hurricane Mk.I	13–1
Frank C. Carey	43./3.	Hawker Hurricane Mk.I	13–4
John E. Scoular	73.	Hawker Hurricane Mk.I	10–3

¹⁵² Tamtéž, s. 1271–72.

¹⁵³ Tamtéž, s. 1278–79.

William L. McKnight	615./252.	Hawker Hurricane Mk.I	11–2
Maurice M. Stephens	3.	Hawker Hurricane Mk.I	11–0

Tabulka 5: Úspěchy pilotů Luftwaffe v bitvě o Francii (10. května 1940 až 25. června 1940)¹⁵⁴

Jméno	Jednotka	Letoun	Počet sestřelů
Wilhelm Balthasar	JG 1	Messerschmitt Bf 109	23
Werner Mölders	JG 53	Messerschmitt Bf 109	16
Adolf Galland	JG 27/JG 26	Messerschmitt Bf 109	14
Helmut Wick	JG 2	Messerschmitt Bf 109	11
Lothar Keller	JG 3	Messerschmitt Bf 109	10
Werner Machold	JG 2	Messerschmitt Bf 109	10
Gerhard Homuth	JG 27	Messerschmitt Bf 109	9

Tabulka 6: Přehled padlých letců ve službách Armée de l'Air.¹⁵⁵

Jméno	Datum úmrtí	Jméno	Datum úmrtí
František Bartoň	6.10.1939	Jaroslav Křížek	15.11.1939
Jaroslav Novák	15.12.1939	Vladimír Vašek	2.1.1940

¹⁵⁴ Tamtéž, s. 1286–87.

¹⁵⁵ RAJLICH, Jiří, *Mrtvý z La Targette: Českoslovenští letci padlí, zahynulí a zemřelí ve Francii v letech 1939–1940*, In: *Historie a Vojenství*, č. 2, 2011, s. 68–69.

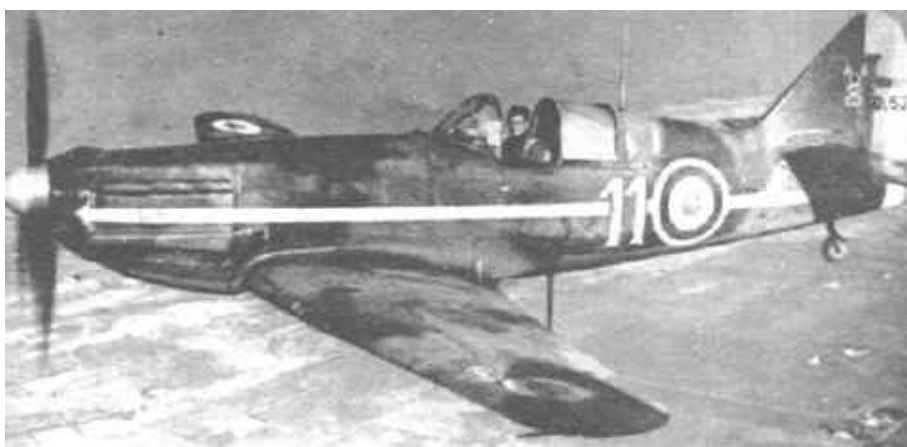
Miloslav Rajtr	11.1.1940	Jaroslav Stoklasa	4.3.1940
Jan Krákora	23.4.1940	František Novák	27.4.1940
Zdeněk Eichelman	29.4.1940	Jan Černý	11.5.1940
Jindřich Beran	12.5.1940	Vladimír Kučera	14.5.1940
Timotheus Hamšík	14.5.1940	Josef Dýma	21.5.1940
František Bieberle	25.5.1940	Antonín Mikolášek	25.5.1940
Antonín Králík	27.5.1940	Josef Novák	2.6.1940
Stanislav Popelka	3.6.1940	Josef Dekastello	3.6.1940
Otakar Korec	5.6.1940	Josef Košnar	5.6.1940
Josef Hranička	5.6.1940	Josef Bendl	7.6.1940
Jiří Král	8.6.1940	Jaroslav Gleich	13.6.1940
Emil Morávek	15.6.1940		



Obr. 1: Morane-Saulnier MS.406 (zdroj <http://forum.valka.cz>).



Obr. 2: Curtiss Hawk 75A-1 (zdroj <http://forum.valka.cz>).



Obr. 3: Dewoitine D.520 (zdroj <http://forum.valka.cz>).



Obr. 4: Messerschmitt Bf 109 E-1 (zdroj <http://forum.valka.cz>).



Obr. 5 a 6: Alois Vašátko, František Peřina

(zdroj <http://forum.valka.cz>).



Obr. 7 a 8: Stanislav Fejfar, Jindřich Beran

(zdroj <http://forum.valka.cz>).