

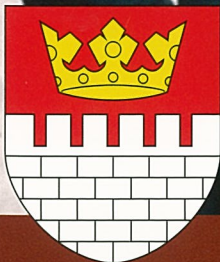
Králův Dvůr



Generál

Alexander Hess

Jiří Rajlich



JAKAB
PUBLISHING



Milí spoluobčané,

je mi ctí být starostou v době, kdy naše město zažívá velmi dynamický rozvoj a kdy se daří realizovat mnoho úspěšných projektů nejen pro naše občany. Ale vede se nám i prezentovat naše městečko a dostat je do širšího povědomí občanů České republiky. Jednou z velmi zdařilých možností je připomenutí našeho slavného rodáka, pana generála Alexandra Hesse, který se narodil v naší městské části Karlova Huť. Většinu svého život strávil v uniformě, nejprve rakousko-uherské, pak československé, následně v uniformě letectva Jeho Veličenstva a následně opět, byť krátce, oblékl uniformu československou. Tuto byl nucen svléci a svou milovanou zemi opustil. A tak právě proto, aby již nikdo více nebyl nucen odcházet nedobrovolně z rodné vlasti, připomínáme výstavou a publikací životní cestu královodvorského hrdiny.

Starosta města Králův Dvůr
Petr Vychodil



Kdysi dávno v teenagerském věku jsem hltil informace o našich hrdinných pilotech v uniformách RAF, protože to nás v dějepisu neučili. Po mnoha letech jako blesk z čistého nebe mě zasáhla informace pana Součka ze Zdic, který se mě jednou zeptal, zda vím o našem královodvorském rodákovi, Sašovi Hessovi. A tak se vlastně zrodila myšlenka stálé expozice jako pocta jedinečnému člověku, vzpomínka pro pamětníky či historiky, motivace pro romantické dětské duše i povzbuzení našeho pokulhávajícího národního sebevědomí. Všechny tyto důvody mě motivovali k tomu, abych se podílel na vzniku výstavy o životní pouti pana generála a také na reedici této publikace. Jeho neuvěřitelná životní cesta by vydala na několik takových svazků. Pan Alexandr Hess byl hrdinou, jaké je nutno si na věky připomínat. A proto mi dovolu, abych poděkoval vedení města Králův Dvůr, které nešetřilo podporou a prostředky, aby tato připomínka mohla být chloubou našeho města.

Radek Novák

Jiří Rajlich



Generál

Alexander Hess



2018



Rotmístři Rudolf Němec (1897-1969) a Vojtěch Svozil (1894-1963), oba zkušení váleční piloti ještě z dob Rakouska-Uherska, s por. Alexanderem Hessem. Tři velké postavy čs. letectva na chebském letišti u prototypu Letova Š-5.0 s motorem Hiero L. (via M. Fiala)

Autor
Barevé kresby

Jiří RAJLICH
Petr KOLMANN
Jozef ANĎAL

AERO-JAKAB PUBLISHING

Vydává:

Jakab Publishing s.r.o.
Nevojice 144
68501 Bučovice
IČ: 28307917
e-mail: jakab@jakab.cz
www.jakab.cz

str. 3
Ve svých leteckých začátcích: výška 168 cm, vlasy, oči a obočí černé, bez zvláštních znamení, bez vousů, národnost česká, kromě češtiny ovládá slovem i písmem němčinu, francouzštinu a částečně i angličtinu, zatím ještě svobodný, náboženství římskokatolické, profese: důstojník z povolání, nadporučík, polní pilot letec.

Pěšákem ve Světové válce

Alexander Hess se narodil 4. května 1898 v Karlově Huti v tehdejší politickém okrese Hořovice (později obec spadla do okresu Beroun), a to jako syn Václava Hesse a jeho manželky Josefiny rozené Müllerové. Po vychození české obecné školy v Podčáplích začal v roce 1909 studovat na české státní reálce v Praze II. v Ječné ulici. Úspěšně zde maturoval 4. května 1916, právě v den svých osmnáctin.¹

Jenže v té době již druhým rokem zuřila válka. A rakousko-uherská armáda, kterou již v prvních měsících války postihla řada nezdarů na srbské i ruské frontě, volala po dalším *Kanonenfutru*. Proto již následujícího dne musel předstoupit před odvodní komisi Doplnovacího okresního velitelství v Praze (Ers. Bz. Kdo. Prag), která jej odvedla jako schopného bez vady. Jako maturanta jej čekala dráha jednoletého dobrovolníka (*Einjährig Freiwilliger*), jenž po absolvování

Dvě světové války i jedna studená. Monarchie i republika. Diktatura nacistická i diktatura proletariátu. Na půdorysu těchto dějinných etap se odvíjely nevědění životní osudy muže, který stával tváří v tvář monarchům, prezidentům i diktátorům. Tu první válku strávil v bídě zákopové války, aby v té následující mu bylo dáno bojovat na život a na smrt ve vzduchu. V mezidobí ovšem zažil také onu zlatou éru letectví, již byl sám významným a populárním protagonistou.

Jeho životní osudy byly plné zdánlivých paradoxů. Ač suchozemec létal také na hydroplánech. Ač neherec, hrál ve filmu a dokonce hlavní roli. Ač neliterát, je podepsán pod jedním z nejpůsobivějších memoárových titulů. Ač československý vlastenec, patřil k hrstce krajanů, vyznamenaných Adolfem Hitlerem. Ač zachycen při stisku ruky nacistickému okupantovi, přesto jeden z jeho nejzavilejších protivníků. Ač zklamán Francií a Velkou Británií, odvážně a s krajním nasazením bránil jejich oblohu. Ač jeden z nejzasloužilějších bojovníků za Československo, tak v zemi za níž bojoval, mohlo být jeho jméno dlouhá poúnorová desetiletí vyslovováno jen šeptem.

Následující stránky se pokusí vylíčit životní dráhu jedné z nejvýznamnějších postav naší letecké historie. „Saša“ Hess se do ní zapsal vícekrát. Nejprve, brzy po svých aviatických začátcích jako účastník několika domácích leteckých soutěží. Méně známo je, že tehdy také ztvárnil onu hlavní postavu v prvním československém celovečerním leteckém filmu. Do povědomí veřejnosti vešel spíše jako vedoucí československých leteckých družstev, které velice úspěšně soutěžily na olympiádě v Berlíně v roce 1936 a zejména na prestižních mezinárodních leteckých závodech v Curychu v roce 1937. Do historie – a nejen té naší letecké – však vstoupil také – a chce se dodat, že především – jako velitel 310. čs. stíhací peruti. V jejím čele úspěšně zasáhl do historické Bitvy o Británii, v níž se dosud neporažená německá *Luftwaffe* nakonec musela sklonit před letci *Royal Air Force*. Bylo mu tehdy již dvačtyřicet roků. To z něj činilo suverénně nejstaršího československého stíhače, který do této bitvy úspěšně zasáhl, a současně o jednoho z vůbec nejstarších operačních pilotů v celém tehdejší *RAF*.



základního vojenského výcviku a kurzu záložních důstojníků se nejprve stával kadetem-poddůstojníkem a po úspěšném složení příslušné zkoušky mohl aspirovat na přiznání hodnosti poručíka v záloze.

Aktivní vojenskou službu nastoupil již 11. května 1916, a to u berounského c. a k. pěšího pluku č. 88² (*k.u.k. Infanterieregiment Nr. 88*, zkráceně IR 88). Na počátku války patřil pod pražský VIII. sbor. Štáb společně s II. a III. praporem IR 88 se nacházely v Českých Budějovicích, I. prapor v Jindřichově Hradci a IV. prapor v Berouně. Mužstvo pocházející převážně z doplňovacího okresu Beroun pochopitelně tvořili převážně Češi, jichž bylo u pluku 72 % (vedle 26 % Němců a 2 % ostatních).³

V době, kdy k němu Hess rukoval,

Letecké začátky v chebském učilišti v roce 1921. V. Por. Hess je 6. zleva. Za letci charakteristické „chebské“ hangáry a školní *Hansa-Brandenburg C.I.* (via M. Fiala)

V počátcích svého více než tříletého působení u LP 2 v Olomouci, kam nastoupil v březnu 1921, létal v roli leteckého pozorovatele také na *Breguetech 14*. Na snímku stroj č. 9122. Plukovní znaky – v tomto případě černá moravská orlice na bílém pozadí – byly zavedeny dnem 1. 1. 1924. (via A. Knížek)



byl ovšem pluk posádkou v uherském Szolnoku a Kecskemétu. Pro odpověď na otázku, proč ne v domovských Čechách, ale až ve středních Uhrách, jihovýchodně od Budapešti, se musíme vrátit o rok nazpět. Na jaře 1915 totiž na ruské frontě došlo k několika často přetřásaným případům selhání mužstva několika českých pluků. V očích nadřízených se ruským útokům nebránilo dostatečně srdnatě, naopak mnoho set jejich příslušníků se s nápadnou ochotou vzdalo do nepřátelského zajetí. Následkem toho došlo k rozpuštění pražského 28. a mladoboleslavského 36. pěšího pluku, jejichž mužstvo pak bylo začleněno k jiným útvarům. Protože snížená míra odporu vůči ruským útokům, větší ochota dát se zajmout či přímo přebíhání na protivníkovu stranu se projevovaly i u řady dalších útvarů doplňovaných českým mužstvem, přistoupilo tedy AOK k tomu, že náhradní prapory takových pluků

zasažených či ohrožených rozkladem byly redислоkovány do cizího, především maďarského a německého prostředí - „aby mužstvo z krajů silně nacionálních a antimilitaristicky naladěných bylo vzdáleno vlivu agitátorů“. A to byl kromě řady jiných i případ berounského 88. pluku. Proto Hess také plukovní školu pro důstojníky pěchoty v záloze úspěšně absolvoval 14. října 1916 v Zomboru, třicetitisícovém jihouherském městě (kde se tehdy ovšem mluvilo hlavně srbochorvatsky), které dnes leží ve Vojvodině v severní části Srbska (srbsky Sombor). Jako novopečení jednorocní dobrovolník četař (*E. F. Zugführer*) pak s novým pochodovým praporem odešel 16. února následujícího roku na ruskou frontu. Bylo mu tehdy stále ještě pouhých osmnáct let a velel četě u 10. roty.

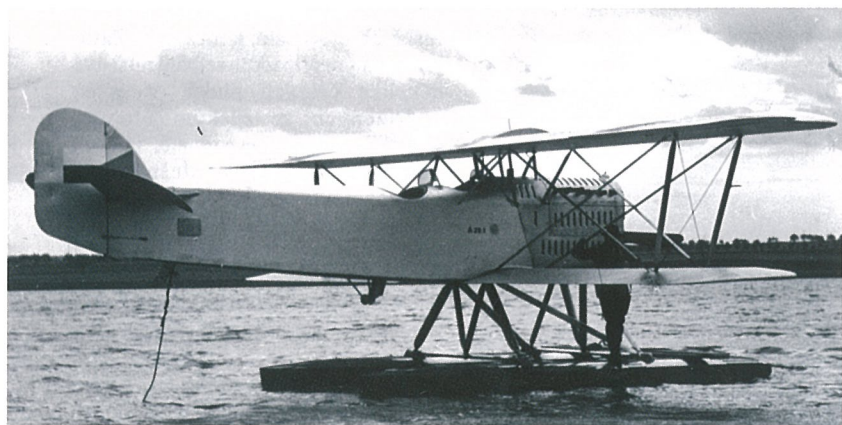
Svou první otřesnou zkušenost frontového vojáka poznal se svým 88. plukem na ruském bojišti v Haliči. Ovšem již po dvou měsících, v dubnu 1917, byl převelen na italskou frontu k benešovskému 102. pěšímu pluku (který měl na počátku války 91 % mužstva české národnosti). U něho byl zakrátko povýšen do hodnosti *Fähnrich in der Reserve*, ale také dvakrát utrpěl válečné zranění. Poprvé se mu to přihodilo v srpnu 1917 při

známém průlom u Caporetta (tzv. 12. bitva na Soči) a při pronásledování Italů ustupujících až k Piavě, utrpěl zranění tentokrát na hlavě.

Po uzdravení ho 1. února 1918 povýšili na poručíka v záloze (*Leutnant in der Reserve*). Pak nejprve vykonával funkci velitele roty a později velitele praporu proti plynovým útokům. Na italské frontě setrval do září 1918, kdy byl jako velitel čtyř přeložen k náhradnímu praporu 102. pluku do Hartbergu ve Štýrsku. Tam se nakonec dočkal konce bezprecedentních válečných jatek. Jeho frontové působení mu vyneslo dvě vyznamenání - 11. září 1917 získal Stříbrnou medaili za statečnost 2. třídy (*Silberne Tapferkeitsmedaille 2. Klasse - STM 2*, tzv. malá stříbrná) a 21. července 1918 také Karlův vojenský kříž (*Karl-Truppen-Kreuz - KTK*).⁴

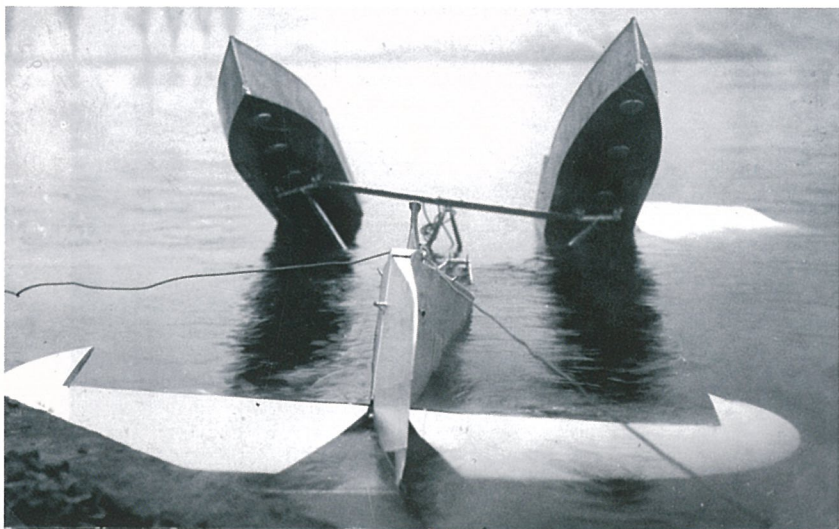
V Československu - zlatá éra letectví

Po rozpadu rakousko-uherské armády a ostatně i celé monarchie, která se rozdělila na několik nástupnických států, se vrátil do vlasti a rozhodoval se, co bude dále. V době nejisté ekonomické situace se rozhodl prozatím podat přihlášku k činné



neobyčejně krvavé 11. bitvě na západoslovenské řece Soči (Isonzo), která trvala od 18. srpna do 12. září. V prostoru Hermanda tehdy utrpěl průstřel ruky. O tři měsíce později, po

službě v nově vzniklé čs. armádě. 29. listopadu 1918 nastoupil službu u Pěšího pluku č. 48 v Benešově, ale již po měsíci, 31. prosince demobilizoval. Zahájil totiž studium strojnictví na



Pilotní výcvik prodělával u olomouckého pluku za dohledu zkušeného rtm. Alberta Kociána. Na snímku již jako pilota ČSA v kabině dopravního letounu Aero A-23.

Na podzim roku 1926 se npor. Hess (společně s pplk. Jaroslavem Skálou a škpt. Karlem Svidenským) podílel také na programu vojenských zkoušek prvního čs. hydroplánu Aero A-29. Zpočátku probíhaly na rybníku Vavřínek poblíž Uhlířských Janovic, na jehož ploše byl první prototyp A-29.1 (který vznikl přestavbou sériového stroje Ab-11-56) zachycen v říjnu 1926.

Ještě v tomtéž měsíci byl první prototyp A-29.1 přelétnut z Vavříneckého rybníka na Vltavu pod pražský Vyšehrad, kde testy pokračovaly. Hess přítom zažil jednu ze svých leteckých nehod. Část ze série snímků zachycuje úsilí příslušníků Ženíšního pluku 5, kteří vyprošťují z vody havarovaný A-29.1. K incidentu došlo předchozího dne, 17. 11. 1927. Npor. Hess společně s kpt. Vladimírem Charouskem na postu pozorovatele tehdy kolem 16.45 přistával na hladině Vltavy mezi Císařskou loukou a Jachtklubem. Dosednutí však bylo poněkud tvrdší, než obvykle. Po dojezdu se hydroplán neočekávaně stočil doleva a překlopil se na hlavu. Příčina nebyla jednoznačně vysvětlena. Hess se domníval, že po dosednutí mohlo dojít k poškození levého plováku, což způsobilo prudké stočení na tuto stranu. Někteří z přihlížejících se ale domnívali, že Hesse mohl

Vysoké škole technické v Praze. Nikdy ho nedokončil, absolvoval jen tři semestry.

Již 30. června 1919 totiž vojenský kabát oblékl znovu. Nejprve nastoupil službu u Pěšího pluku č. 71 (po unifikaci č. 17), pak č. 48. Až do dubna následujícího roku působil v Jindřichově Hradci, v Nových Hradech, Českých Budějovicích a nakonec v Žilině. Tím pro něj ovšem skončila jeho služba u pěchoty, neboť bylo konečně vyhověno jeho žádosti o přemístění k letectvu. Nastoupil k němu 1. května 1920, kdy jej jako poručíka z povolání zařadili do kmenového počtu Leteckého pluku 1.⁵

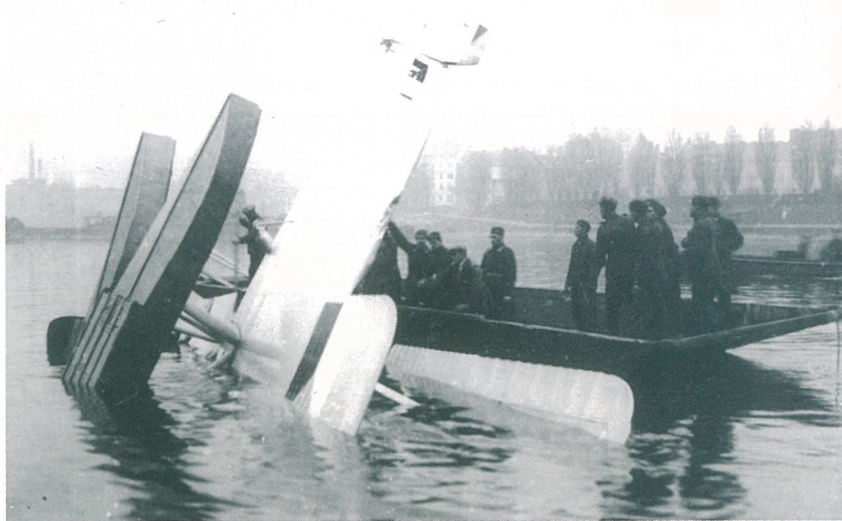
Líčit podrobně jeho následující dvacetiletou leteckou dráhu by vyžadovalo podstatně větší prostor. Museli bychom na něm přinejmenším nastínit dějiny celého čs. meziválečného letectví - od jeho skromných počátků až po jeho velké úspěchy na mezinárodním poli na sklonku první republiky.⁶ Prozatím tedy musíme setrvat alespoň u stručného vyličení jeho služebního zařazení a profesního růstu, do něhož dal veškerý svůj um a aviatický entuziasmus.

Tak jako většina tehdejších leteckých elévů začínal ve Vzduchoplaveckém učilišti v Chebu. Úspěšně zde završil II. kurs leteckých pozorovatelů a 1. června 1921 byl jmenován plním pozorovatelem letcem. Současně s tím nastoupil službu nižšího důstojníka u Leteckého pluku 2 v Olomouci, kde byl 1. května 1922 povýšen na nadporučíka. Začínal zde jako fotoreferent u fotooddílu, většinu následující doby zde pak strávil jako letecký pozorovatel u 3. letecké roty, vyzbrojené výbornými francouzskými Breguety Bre 14 a Salmsony Sal 2.⁷

V červnu 1924 absolvoval výtoužený výcvik pilota dvoustupňových letounů – nejprve elementární a pak i pokračovací. Je zajímavé, že ho neprodělal v chebském učilišti jako většina pilotních elévů, ale přímo u pluku. Velitelem tohoto II. počátečního pilotního kursu u pluku byl ustanoven zkušený kpt. Jaroslav Topič, jenž měl „k ruce“ čtyři ostřílené rotmistry-učitele létání.⁸ Tím, kdo Hesse zasvěcoval do tajů pilotáže, byl jeden z nich, rtm. Albert Kocián (jenž za vycvičení pilotního žáka také obdržel příslušnou peněžní prémii).⁹ Brzy na to, v červenci 1924 pak npor. Hess absolvoval ještě stíhací kurz a k 1. říjnu byl jmenován polním pilotem letcem. Již 10. června 1924 se stal nižším důstojníkem u stíhací 33. letky, které tehdy velel kpt. Miloslav Zelený a prvním důstojníkem byl npor. František Diviš.

Po více než tříletém působení u olomouckého Leteckého pluku 2 byl 1. září 1924 přemístěn do Kbel u Prahy k Leteckému pluku 1 „T. G. Masaryka“, kde ho zařadili k 2. letce, která měla charakter pozorovací jednotky. Pak už následovaly velitelské funkce. Od 31.

zmyšlit pohled na hladinu, takže namísto na vodu přistával na mlhu, která se nad hladinou vytvořila jako horizont. Oba aviatíci byli sice potlučení, ale přežili. Hess, jehož omráčil prudký náraz hlavou na rozvodnou desku, procitl až pod vodou. Zraněný v obličej se bleskově odkurtoval a povedlo se mu vyšplhat na trup. Charouska, jenž na rozdíl od Hesse připoutaný nebyl, vymrštil náraz přímo do ledové vody, která ho také dokonale probrala. Vedle četných modřin, pohmožděnin a silného nervového šoku neutrpěl jiná zranění. Až po ramena v ledové vodě se pak přidržoval křídla. Zatímco stroj se pozvolna potápěl, tak oba letce vytáhla loďka, která je dopravila na Císařskou louku. Přes silné poškození nakonec nedošlo k původně plánovanému zrušení A-29.1. Po náročném opravě nakonec našel svou cestu k Čs. leteckému detachmentu v Boce Kotorské, kde jako jeden z tehdejších hrský čs. pilotů s oprávněním létal na hydroplánech pobýval i npor. Hess.



Po návratu do Československa byl pověřován dalšími odpovědnými velitelskými funkcemi. Od 30. června 1928 velel opět pozorovací 11. letce, od 15. března 1929 pak 10. letce (přechíslované 1. září na 2. letku) a od 2. září 1931 - již jako štábní kapitán (povýšen 28. října předchozího roku) - vykonával funkci velitele cvičné letky Leteckého pluku 1. Konal ji téměř tři roky, až do 28. února 1934.

V březnu 1934 byl odvolán na

stáž ve Francii, poprvé tam odejel již v roce 1926; ve Francii si tehdy zalétal na stíhačkách MS-225, nyní také na bombardovacích MB-200). Tehdy byl povýšen i na majora letectva.¹²

Přesto, či spíše právě proto, že tehdy působil na MNO, se v letech 1936 a 1937 do paměti veřejnosti zapsal především jako vedoucí československých leteckých družstev, která se účastnila leteckých soutěží u příležitosti XI. olympijských her v Berlíně a také IV. ročníku prestižních mezinárodních leteckých závodů v Curychu; v obou soutěžích dobyla československá družstva pozoruhodných úspěchů. O tom však blíže v následujících kapitolách.

Závodník

Přestože se npor. Hess stal pilotem až v roce 1924, známou, uznávanou a populární osobností – nejen u letectva, ale i na veřejnosti – začal být poměrně brzy poté. Vděčil za to především několika leteckým závodům, leč nejenom jim.

Již v roce 1923, ještě jako letecký pozorovatel, se zúčastnil největší domácí letecké události roku – I. ročníku Leteckého závodu rychlostního o cenu presidenta republiky (dále jen LZR). Šlo o jakousi obdobu populárních zahraničních rychlostních soutěží. Konal se ve Kbelích 6. července 1923 a předcházely mu



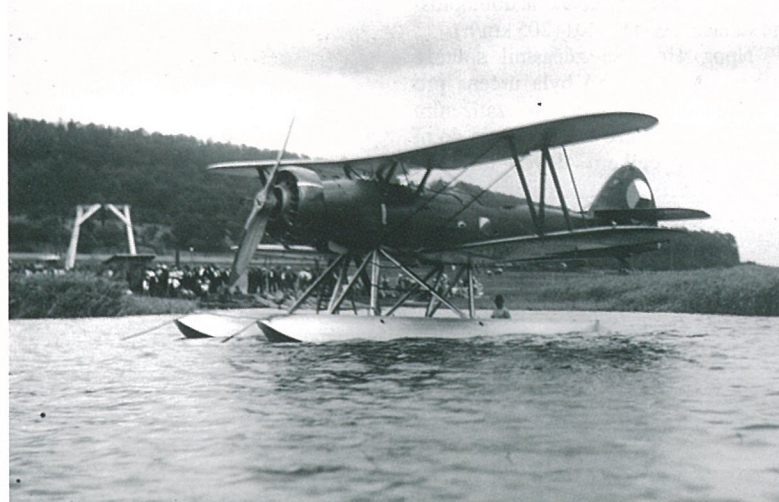
ledna 1925 velel 32. letce, od 22. května 1925 34. letce (v obou případech šlo o stíhací jednotky) a od 15. září 1926 pozorovací 11. letce. 27. září 1927 ho povýšili na kapitána a o tři dny později jmenovali velitelem 36. letky (později přechíslována na 38. letku).¹⁰ Ve výzbroji měla výborné stíhací Avie B-21.

Podzim téhož roku strávil - již jako kapitán - ve spojeneckém Království SHS (Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, od 3. října 1929 Království Jugoslávie – Kraljevina Jugoslavija). Konkrétně pobýval v Kumboru u Boky Kotorské, kde právě v roce 1927 začal působit malý detachment čs. letectva, určený pro vlekání terčů pro nácvik střelby příslušníků čs. protiletadlového dělostřelectva na Jadranem. Měl k tomu dostatečnou kvalifikaci, neboť již předtím se podílel na zkouškách prvního československého hydroplánu, Aero A-29. Ty pak ostatně jadranský detachment potom používal.¹¹

Dvojice čs. hydroplánů Aero A-29 v hangáru v Kumboru u Boky Kotorské. Sloužily zde k vleku vzdušných terčů v podobě náštelných rukávů při cvičných ostrých střelbách čs. protiletadlových dělostřelců, vyzbrojených velmi kvalitními škodováckými protiletadlovými kanóny vz. 22 ráže 83,5 mm.

V létě 1935 se - již jako novopečený major - podílel na zkouškách nástupců „devětadvacítek“, jimiž se staly hydroplány Letov Š-328.v, opatřené již plováky z podvozku britské firmy Short. Zkoušky tentokrát probíhaly na více než pětisethektarovém Zehuňském rybníku (asi 15 km severovýchodně od Kolína). Zde byl pořízen i snímek jeho prvního prototypu, Š-328.v.2 (vzniklého přestavbou původního Š-328.18 s kolovým podvozkem). Jeho zálet zde mj. Hess provedl 27. 6. 1935. Rámová konstrukce s kladkostrojem v pozadí umožňovala výměnu kolového podvozku za plováky.

MNO, kde pak několik let působil jako výcvikový referent III/1. oddělení. V průběhu této služby absolvoval v roce 1936 stáž u spojenecké francouzské Armée de l' Air (byla to už jeho druhá





Armádní letecké závody ve Kbelích 16. 6. 1929. Společně s naším prvním „králem vzduchu“, škt. Františkem Malkovským (1897-1930), jenž za rok zahyne na leteckém dnu v troskách svého „rudého ďábla“ (Avia B-21.96). (via O. Kostrba-Skalický)

Svého prvního leteckého klání, I. ročníku LZR, se 6. 7. 1923 zúčastnil ještě jako letecký pozorovatel na tomto stroji Letov Š-1.25 se startovním číslem 29. Pilotoval ho rtm. Zábranský. Ve své kategorii získali 3. místo. (via M. Dub)



Letov Š-10.28 v markingu LP 2 v Olomouci. 28. 10. 1923 se s ním zúčastnil štafetového letu, pořádaného k 5. výročí vzniku ČSR. Letěl jako pozorovatel, pilotoval jeho učitel létání rtm. Kocián.

důkladné přípravy jak ze strany vojenského letectva, tak leteckých továren. Právě pro ně bylo toto vzdušné klání velkým impulsem. Do závodu, v němž se soupeřilo ve čtyřech kategoriích, bylo přihlášeno celkem 37 letadel. Soutěž probíhala na trati Praha – Pardubice - Hradec Králové – Praha, konala se za tropického vedra a těšila se mimořádné pozornosti veřejnosti i tehdejších médií.

V Hlavním závodě, určeném pro jednomístné stoje, zvítězil proslulý šéfpilot letecké továrny Aero Josef Novák na speciálním Aeru A-18B se zkrácenými křídly, který na trati dosáhl průměrné rychlosti 230 km/h. Druhý byl kpt. Vladimír Černý na sériové stíhačce Aero A-18 (224,4 km/h) a třetí rtm. Václav Kolomazník na dolnoplošné stíhačce Avia B-3.01 (205 km/h).

Npor. Hess se zúčastnil soutěže v kategorii B, která byla určena pro dvousedadlová letadla se zatížením dvou osob ve váze 160 kg. Bylo do ní přihlášeno celkem devět letounů, z toho sedm typu Š-1 a po jednom Š-2 a prototypu Š-5 – všechny z produkce Vojenské továrny na letadla, známější spíše pod obchodním názvem Letov. Hess tehdy letěl jako pozorovatel ve dvoumístném Letovu Š-1.25 se startovním číslem 29, který pilotoval rtm. Antonín Zábranský.

Nejrychlejší byl v soutěži kategorie B rtm. Josef Sedlár na Letovu Š-1 výkonem 173,1 km/h, druhý skončil rtm. Vojtěch Svozil na Š-2 (168,3 km/h)

a třetí Zábranský s Hessem na Š-1.25 (167,2 km/h). Ti si pak nechtěně vysloužili pozornost v novinách i z jiného důvodu - po průletu cílem totiž osádka pro poruchu motoru nouzově přistála v polích u Dejvic, ale incident se odehrál bez zranění.¹³

Nebylo to ovšem naposledy v tomto roce. O dva měsíce později se zúčastnil Armádních leteckých závodů, které proběhly od 26. do 28. září 1923 ve Kbelích. Soutěžil zde na Letovu Š-1.18, na němž letěl společně s npor. Aloisem Snášelem. V soutěži v dovednosti pozorovatele však neuspěli.¹⁴

Jen o měsíc později se však dostal do novin znovu. Zúčastnil se totiž štafetového letu, pořádaného 28. října 1923. Spočíval v doručení pozdravné-

Za řízení Š-2 (via I. Gabler)



ho dopisu prezidentovi republiky z Košic do Prahy u příležitosti pátého výročí státní samostatnosti. Každý letecký pluk se měl zúčastnit čtyřmi letadly, přičemž z Košic do Nitry letěla letadla pozorovací, z Nitry do Bratislavy letadla školní elementární, z Bratislavy do Olomouce opět letadla pozorovací a konečně z Olomouce do Prahy letadla stíhací. Npor. Hess absolvoval etapu Nitra-Bratislava jako pozorovatel na „sardince“, tedy ve školním letounu Letov Š-10.28 s již zmiňovaným pilotem rtm. Albertem Kociánem za 42 minut. Tím přispěli k celkovému druhému místu štafety olomouckého Leteckého pluku 2.¹⁵

III. ročníku LZR, který proběhl 20. září 1925, se npor. Hess zúčastnil již jako pilot kbelského Leteckého pluku 1, a to dokonce v oné nejprestižnější a nejsledovanější kategorii, tedy v Hlavním závodě. V předcházejícím II. ročníku (jehož se však Hess 7. září 1924 nezúčastnil) si palmu vítězství znovu odnesl Josef Novák. Soutěžil na aerodynamicky vylepšeném Aeru A-18C, poháněném překomprimovaným motorem Walter W-IV o 220 kW (300 k). Byl to napínavý duel, protože jeho vítězný výkon 263,427 km/h byl jen o 0,2 km/h lepší, nežli druhý závodní speciál Letov Š-8 vybavený silným motorem Napier Lion o 330 kW (450 k), který pilotoval tovární pilot Alois Ježek, taktéž bývalý veterán c. a k. letectva.

Ve III. ročníku, kterého se



zúčastnilo rekordních 45 letounů, bylo do Hlavního závodu přihlášeno šest strojů. Padesát tisíc diváků se mělo na co těšit. Očekával se především napínavý duel mezi jinými dvěma favorizovanými továrními piloty na závodních speciálech: Andrejem Belešem na vylepšeném Letovu Š-8 a Karlem Fritschem, který startoval na speciálně upravené Avii „jedenadvacítce“ označené BH-21R. Po dramatickém souboji zvítězil Fritsch, který předepsanou trať proletěl průměrnou rychlostí 300,59 km/h. Uvádí se, že to byl tehdy třetí nejlepší výkon na světě. Beleš skončil těsně za ním rychlostí 294,884 km/h. Npor. Hess, reprezentující vojenské letectvo, skončil v Hlavním závodě na pěkném třetím místě. Pilotoval tehdy sériovou „jedenadvacítku“, Avii B-21.58 se startovním číslem 10. Trať proletěl za



Takhle dopadlo jedno z nouzových přistání npor. Hesse v Chebu v roce 1924. „Sardinka“ Š-10 úplně shořela, pilot vyvázl bez větší újmy. (via R. Žalský)

Na III. ročníku LZR v roce 1925 se v Hlavním závodě umístil na 3. místě. Pilotoval tuto sériovou stíhací Avii B-21.58 (se startovním č. 10). (NTM)

Je málo známo, že pilotem, a to velice nadějným byl i „Sašův“ mladší bratr, desátník polní pilot letec Otto Hess. Byl kmenovým příslušníkem kbelského LP 1, ale v době své smrti byl učitelem létání a instruktorem leteckého dorostu ve VLU v Prostějově. Tragicky zahynul 9. 12. 1931 při katastrofě letounu Letov Š-20.10 s označením c203 v blízkosti letiště. Stalo se tak při nácviu akrobacie, kdy se mu nepodařilo včas vybrat svou poslední vývrtku. (via J. Sehnal a L. Hanauer)



IV., a jak se mělo ukázat i poslední ročník tohoto závodu. Ani tehdy Hess na startovní listině nechyběl. Ovšem doba lesku této soutěže byla již pryč. Přihlášeno bylo totiž pouhých dvanáct letadel, zatímco v roce 1924 čtyřadvacet a v tom minulém, jak již víme, plných pětáctýřicet. K nízké účasti přispěla především letošní absence leteckých továren Avia a Aero, jejichž soupeření přitahovalo pozornost v minulých ročnících. V roce 1926 tedy mezi sebou soutěžili jen vojenští letci od všech tří

leteckých pluků, dále od Vojenského leteckého ústavu studijního (VLÚS), Vojenského leteckého učiliště (VLU), MNO a Vojenské továrny na letadla (Letov).

Ani výkony těch nejlepších nebyly lepší, než v minulých ročnících. V Hlavním závodě zvítězil kpt. Ludvík Budín na sériové stíhačce Letov Š-20, s níž na trati dosáhl průměrné rychlosti 234,085 km/h. Jeho největší konkurent mjr. Jaroslav Skála měl smůlu, jeho zdokonalený závodní Letov Š-8 měl poruchu, jeho motor se přehřál a pilot se strojem musel nouzově přistát.

Npor. Hess soutěžil v kategorii C, tj. dvousedadlové letouny s užitečným zatížením 500 kg. Pilotoval stroj se

startovním číslem 11, což byl běžný dvoumístný Aero A-11 s motorem Walter o 240 k. Ve své kategorii zvítězil výkonem 197,363 km/h, čímž překonal loňský rekord kategorie C o 1,683 km/h. Je ovšem nezbytné dodat, že letos do ní byly přihlášeny jen dva stroje. Tím druhým – do počtu i do pořadí – byl čet. J. Bačina od Leteckého pluku 3, jenž na jiném A-11 dosáhl výkonu 174,465 km/h.¹⁷

48 minut a 19,2 sek. průměrnou rychlostí 248,344 km/h.

Zde jen doplníme, že peněžitá cena presidenta republiky 100 000,- Kč za 1. místo se podle regulí dělila rovným dílem mezi firmu Miloš Bondy a spol., dříve Avia, a vítězného pilota Fritsche. Za 2. místo, které získal Beleš, náležela Čestná cena Aeroklubu RČS (zlaté hodinky) a částka 8000,- Kč. Třetí npor. Hess získal Čestnou cenu ministra národní obrany Františka Udržala (stříbrný věnec) s peněžní částkou 4000,- Kč plus Cenu Škodových závodů ve výši 3000,- Kč.¹⁶

O rok později, 12. září 1926 se konal

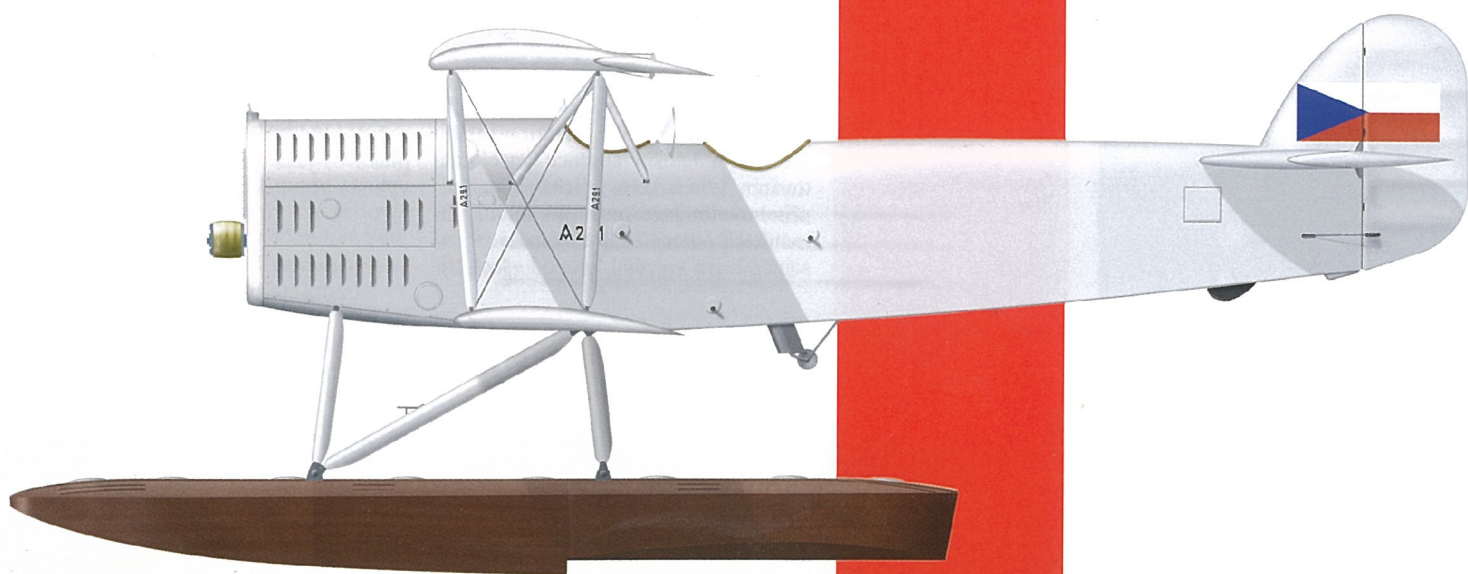




Letov Š-1.25 od olomouckého LP 2, na němž se npor. A. Hess zúčastnil I. ročníku LZR v roce 1923. V soutěži v kategorii B se s pilotem rtm. A. Zábranským umístil na 3. místě. Stroj měl startovní číslo 29, které podle pravidel závodu mělo výšku 100 cm a šířku 20 cm. Na trupu bylo bílé, na spodní ploše křídla se opakovalo v černé podobě.



III. ročníku LZR v roce 1925 se npor. Hess zúčastnil již jako pilot. V Hlavním závodě se na této Avii B-21.58 umístil se třetí. Stroj byl opatřen na horních a bočních plochách tříbarevnou kamufláží (hnědá, okř a zelená), spodní plochy byly hliníkově stříbrné.



První prototyp prvního čs. hydroplánu Aero A-29.1, s nímž npor. A. Hess havaroval 17. 11. 1926 na Vltavě, byl na všech plochách zbarven hliníkově stříbrnou barvou (tzv. hliníkový bronz). Plováky, které byly také dílem Aerovky, byly pravděpodobně v barvě tmavšího lakovaného dřeva. Praporečité znaky byly u čs. letectva používány až do roku 1927, kdy je nahradily kruhové.



Slavia L-BROX aneb románek letcův

V úvodu již bylo řečeno, že „Saša“ Hess se stal také hercem. Došlo k tomu na podzim roku 1926, kdy vznikl film *Slavia L-BROX aneb románek letcův*, vůbec první hraný letecký film, natočený v meziválečném Československu, pochopitelně, že tehdy ještě němý. Do kin šel v následujícím roce.



Přestože měl „celovečerní“ ambice, nelze přehlédnout, že šlo především o dílko, které mělo v první řadě propagovat letectví. Ostatně, vznikl za spolupráce MNO a Masarykovy letecké ligy (MLL), která byla jeho hlavním objednavatelem. Scénář napsal Vladimír Studecký (1903-?), jenž se ujal i režirování. Za kamerou stál škt. Mg.Ph. Vojtěch Vyšín (1882-1929), přednosta Kinokupiny 5. oddělení MNO, jejímž hlavním úkolem bylo natáčet dokumentární a instruktážní filmy pro čs. brannou moc a u občanů nově vzniklého státu posilovat povědomí o důležitosti branné povinnosti. Vyšín lze bez nadsázky považovat za otce čs. armádní kinematografie.

Příběh filmu o celkem šesti dílech není příliš složitý. Po kratičkém úvodu seznamujícím diváka s počátky aviatiky od Ikara přes Wrighta, světovou válku až po budování kbelského letiště následuje to hlavní: příběh mladého vojáčka Karla Smělého, kterého ztvárnil právě „Saša“ Hess. Prostý venkovský hoch odchází na vojnu a dosáhne svého ideálu - stane

„Titulní roli“ ztvárnil letoun Aero A-11 s nápisem Slavia vetknutém do znaku a s fiktivní imatrikulací L-BROX.



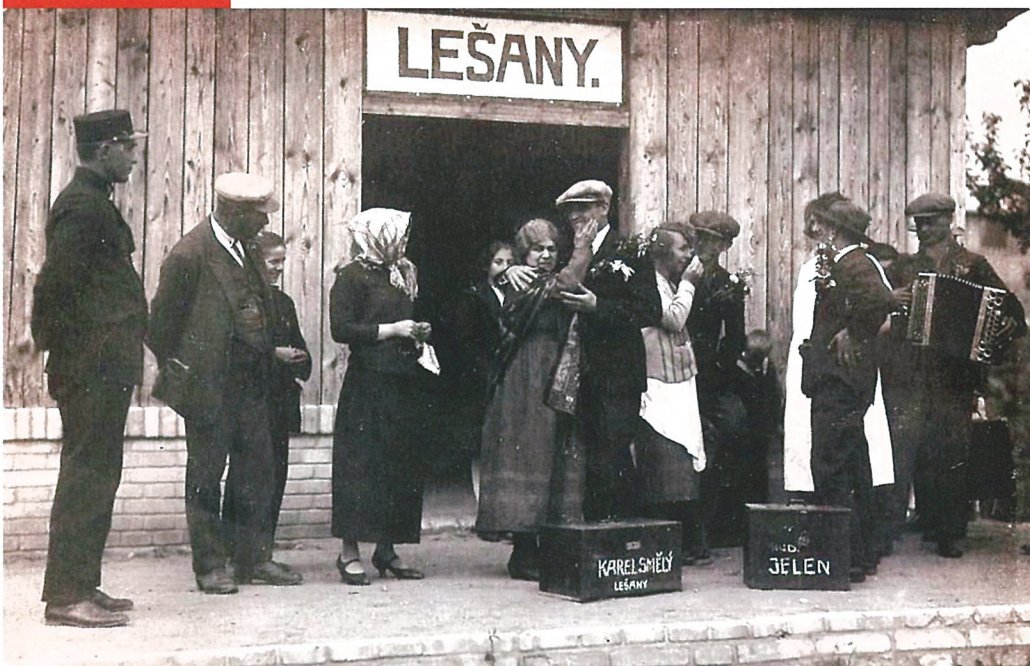
se letcem. Mezitím v dílnách čs. továrny na letadla vzniká nový letoun (Aero A-11). Továrník Lánský usiluje o jeho odbyt nejen doma, ale rýsují se i zahraniční zákazníci. Prubířským kamenem nového letounu se má stát letecký závod o Velkou cenu kolem Karlštejna.

Jenže jsou i tací, kteří tomu nepřejí. Byli by raději, kdyby čs. letci létali na strojích zahraniční výroby. Zosnují tedy spiknutí, aby vše zhatili. Najmou si padoucha (ztělesnil ho sám režisér Studecký), který těsně před závodem společně se svými kumpány přepadne pilota Roubala. Dlouho však spiklenci nejasají. Těsně před závodem se na scéně objevuje právě Karel Smělý, který je u letectva sotva rok. Pohotově zaskočí za pohřešovaného Roubala a za řízením stroje s označením L-BROX

slavně zvítězí a dokonce překonají dosavadní čs. rekord. Nadšení nezna mezi a nakonec Tessy s Karlem skončí před oltářem.

Film se natáčel v autentickém prostředí vojenských letišť v Kbelích a v Milovicích. „Titulní roli“ tvůrci přisoudili dvoumístnému letounu Aero A-11 s nápisem Slavia a s fiktivní imatrikulací L-BROX. Z mírně, ale přeci jen rozdílných detailů markingu, zřejmých ze snímků, se lze oprávněně domnívat, že stroj téže imatrikulace „hrály“ dvě různé „jedenáctky“. Zapůjčila je 2. náhradní letka Leteckého pluku 1 TGM. Z jejího stavu pocházel i další letoun. Byl to kamuflovaný A-11.19, z něhož Vyšín i Studecký pořizovali letové záběry. Pro úplnost je třeba dodat, že stroj tehdy pilotoval rtm. Alois Vrecl (1896-1983),

Tessy, dcera leteckého továrníka Lánského, kterou ztvárnila čerstvě osmnáctiletá Nelly Ardenová (* 1909), která se později provdá za režiséra filmu Vladimíra Studeckého. Nejen z těchto, ale i z dalších snímků je zřejmé, že k natáčení byly patrně použity dva různé stroje téhož typu (via J. Sehnal)

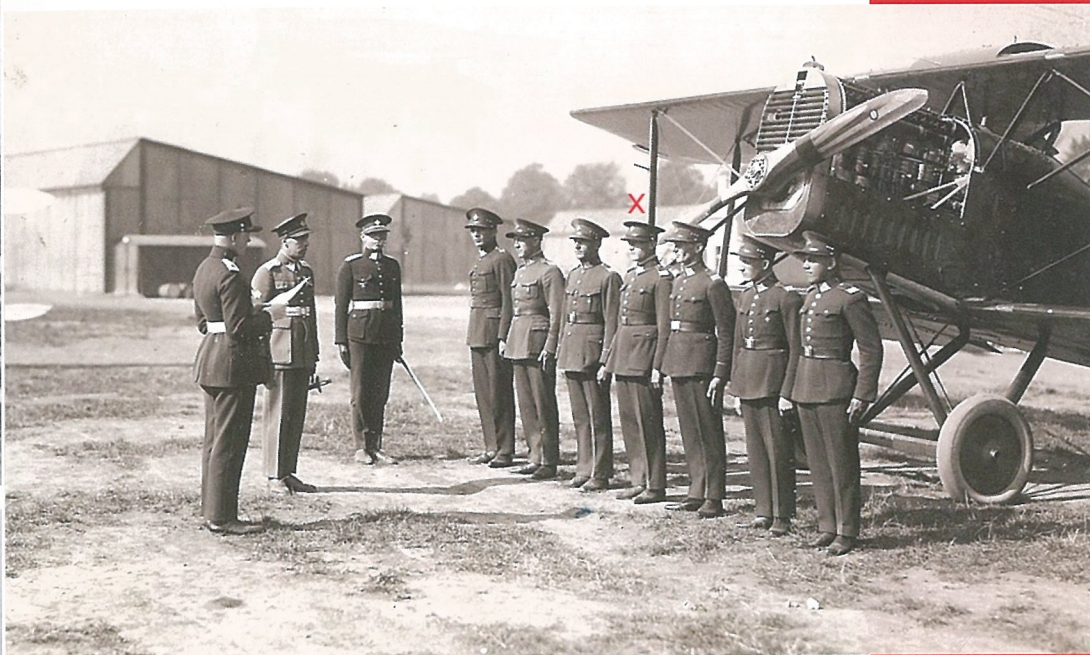


Z natáčení v Milovicích. Odvedenec Karel Smělý, ztvárněný „Sašou“ Hessem, odjíždí na vojnu. (J. Kamarýt via K. Garhofer)

vzlétne do leteckého závodu. Jako záskok za nemocného mechanika s ním letí sličná továrníkova dcera Tessy (hraje jí Nelly Ardenová). Společně pak ve vzduchu s přehledem vyřeší úklady a intriky konkurence. Tessy dokonce za letu vystoupí na křídlo, aby opravila motor. Ve finále společně

známý pilot ještě z dob c. a k. monarchie, jenž právě v roce 1926 proslul odvážným a pochopitelně, že „neautorizovaným“ podletem železničního mostu na Vyšehradě.

K dokreslení autentičnosti „závodní“ atmosféry filmu posloužil i fakt, že tvůrci využili i filmové



sekvence ze skutečného leteckého meetingu, konkrétně onoho IV. ročníku LZR, který se konal ve Kbelích 12. září 1926 a v němž, jak již víme, ve své

tváře takových aviatiků, jako byli Václav Bican (1901-1927), jemuž díky nezaměnitelné fyziognomii scénář přisoudil roli jednoho z intrikánů

Z natáčení filmu *Slavia L-BROX* na kbelském letišti. „Saša“ Hess 4. zprava. (J. Kamarýt via K. Garhofer)

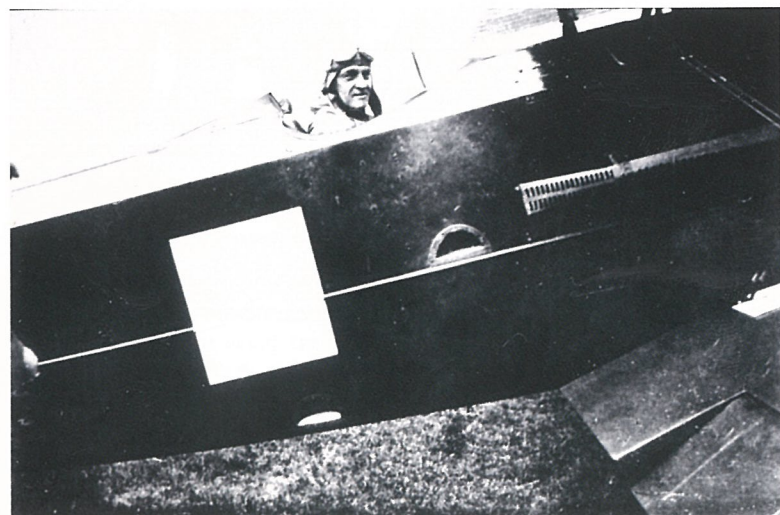


Titulní roli ve filmu *Avia L-BROX*, natáčeného na podzim 1926 ve Kbelích a v Milovicích, ztvárnil dvoumístný stroj Aero A-11 s příslušnou fiktivní imatrikulací. Pocházel ze stavu 2. náhradní letky LP 1. Zbarvení odpovídá období, kdy film vznikal. Horní a boční plochy kryla khaki (dobově označovaná jako zelen olivová světlá), spodní byly hliníkově stříbrné. Výsostné znaky byly praporečité. Výrobní číslo letounu (resp. letounů, protože k natáčení byly patrně použity dva) není známo, patrně zmizelo pod nátěrem. Zdá se však pravděpodobně, že mohlo jít o některé z „jedenáctek“, které 2. náhradní letka vykazuje ve svém stavu ke dni 30. 4. 1926 (Aero A-11.18, A-11.19, A-11.29, A-11.32 a A-11.68) nebo ke dni 15. 12. 1926 (A-11.18, A-11.19, A-11.21, A-11.22, A-11.29 a Ab-11.52). Z nich lze vyloučit snad jen A-11.19, z něhož se pořízovaly letové záběry letičího stroje L-BROX.

kategorii zvítězil právě „Saša“ Hess na „jedenáctce“.

Ostatně, nebyl jediný, kdo si zahrál do jisté míry sám sebe. Do dvou rolí obsadili sami sebe nejen režisér Studecký i kameraman Výchán. Vedle nich před divákem defilují

(Bican v následujícím roce zahyne při letecké katastrofě v Bukurešti), dále Jaroslav Kamarýt (1900-1978), František Novák (1902-1940), jehož v následující dekádě čeká trůn



„Saša“ Hess v kabině stíhací Avie B-21.

nekorunovaného „krále vzduchu“, Jaroslav Plass (1894-1961) a někteří další.¹⁸

Snímek sám jistě nepatří mezi největší perly meziválečné čs. kinematografie (ostatně, ani těch mnoho není). Srdce každého milovníka „zlaté éry aviatiky“ však při něm nepochybně zaplesá blahem. Je ovšem natolik velkou raritou, že jen málokdo z našich současníků měl možnost shlédnout ho celý. V roce 1969 se některé jeho sekvence objevily v dokumentu *Za komorou stál*, vzniklého ve Studiu ČAF u příležitosti 50. výročí vzniku čs. armádního filmu.¹⁹ O více než čtyři desetiletí později další dílčí záběry uvedl Karel Čáslavský (1937-2013) v pořadu *Hledání ztraceného času*.²⁰ Jako celek však zůstává pro veřejnost nedostupný. Jeho historická a dokumentární hodnota je neoddiskutovatelná, takže přinejmenším milovníky „zlaté éry aviatiky“ by jeho uvedení jistě nepohoršilo.

Na zahraničních kolbištích

Jestliže ve 20. letech se „Saša“ Hess dočkal popularity a uznání především doma, v následující dekádě začal být stále známější i v zahraničí. Stalo se tak jednak proto, že čs. letci začali stále častěji létat na přátelské návštěvy ke svým malodohodovým spojencům, dále do sousedního Polska i do Pobaltí, a pak také proto, že stále častěji obesílali nejrůznější mezinárodní letecké soutěže.

Patrně první takovou návštěvou byl let do Polska, který proběhl na pozvání hostitelské země. Čs. letci zde ve dnech 17. – 23. října 1925 opláceli svým polským kolegům jejich nedávnou návštěvu Prahy. Na cestu z kbelského letiště do Varšavy vyrazila poměrně silná sestava dvanácti letounů, z toho devíti dvoumístných Aerovek A-11 a tří



V přestávce mezi cvičným létáním na kbelském letišti.

V kabině školního Letovu S-18.25.



jednomístných stíhaček Avia B-21. V obou případech šlo o typy, které měly ve svých kategoriích přinejmenším velice solidní evropskou úroveň.

Také letci na jejich palubách patřili vesměs k tehdejší smetánce čs. letectva. Eskadra, kterou vedl sám přednosta III. (leteckého) odboru MNO, tedy faktický velitel letectva, div.gen. Stanislav Čeček (1886-1930), sestávala ze tří skupin. V první letělo pět letounů A-11 s osádkami ve složení gen. Čeček – pplk. Jaroslav Skála (letěli na stroji A-11.29), pplk. Josef Smetana – kpt. František Malkovský, škpt. Jindřich Kostrba s mechanikem, mjr. Zdeněk Kittler – rtm. Karel Bartoš a rtm. Vojtěch Svozil s mechanikem. Druhou skupinu tvořily zbylé čtyři A-11 s osádkami pplk. František Sazima – škpt. Alois Snášel, kpt. Jan Ochraňa s mechanikem, kpt. František Tomšovský – kpt. Karel Dragoun a rtm. Bohuslav Kašpar s mechanikem. Třetí skupinu, sestávající z trojice stíhaček B-21, vedl kpt. Josef Kalla a „na číslech“ letěli npor. František Diviš a npor. Alexander Hess.²¹ Co jméno, to osobnost (nejen) meziválečného československého letectví.

Do zahraničí Hess zavítal i v následujících letech. Jak již víme, tak v následujících letech byl dvakrát na stáži ve spojenecké Francii a také v Jugoslávii. Zdaleka nejvíce se do paměti tehdejší veřejnosti zapsal dvěma jinými zahraničními misemi z let 1936 a 1937 - jako vedoucí čs. leteckých družstev, která se účastnila leteckých soutěží u příležitosti XI. letních olympijských her v Berlíně a IV. ročníku prestižních mezinárodních leteckých závodů v Curychu. Byl pro takové „spanilé jízdy“ dostatečně disponován nejen organizační zdatností a leteckou vspělostí. Již z dob středoškolských studií totiž ovládal slovem i písmem dokonale němčinu a francouzštinu a částečně i angličtinu. V obou soutěžích, jichž se zúčastnila tehdejší evropská letecká elita, dobyla čs. družstva pozoruhodných úspěchů. Jemu to v obou případech vyneslo dvě pochvalná uznání MNO.²²

Berlín 1936

XI. letní olympijské hry, které proběhly v Berlíně ve dnech 1. – 16. srpna 1936, se měly stát sportovním i propagandistickým triumfem nacistického Německa. Zúčastnilo se jich dohromady 3963 sportovců ze 49 zemí, což byl nový rekord v olympijské historii. Vědomí si své technické vspělosti v letectví, usilovali němečtí pořadatelé také o zařazení několika leteckých disciplín přímo do programu her. To se jim tak úplně nepodařilo, prosadili do nich jen plachtění, v němž tehdy představovali světovou špičku. Ostatní letecké soutěže proběhly

bezprostředně před zahájením her, tedy ne „v jejich rámci“, ale „u příležitosti“ her. Po dohodě s Olympijským výborem je organizoval *Aeroklub von Deutschland*.²³

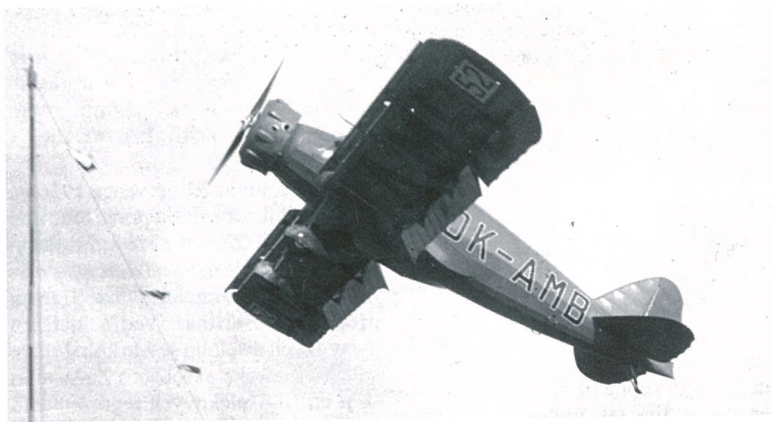
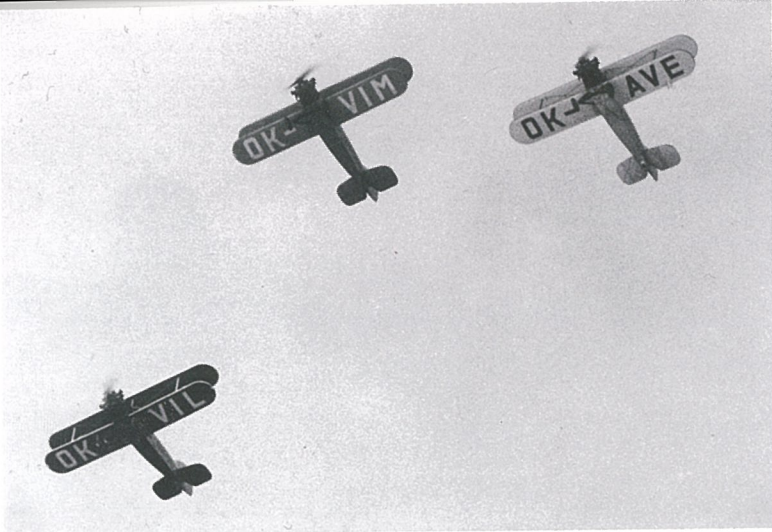
Došlo k tomu 29. července 1936 na nedávno dokončeném a právě toho dne slavnostně otevřeném „říšském sportovním letišti“ (*Reichssportflughafen*) Rangsdorf na jižním předměstí Berlína. Vedle dalších aviatických disciplín se zde konala také soutěž v letecké akrobacii. Zúčastnilo se jí čtrnáct špičkových reprezentantů šesti zemí. Němci do ní nasadili akrobatické dvouplošníky Focke Wulf Fw 44 *Stieglitz*, BFW Bf 35, Fieseler

Tehdejší čs. akrobatická elita z Berlína. Zleva rtm. Sádlo (mechanik), mjr. Hess (vedoucí výpravy), mjr. Ambruš, por. Novák, por. Široký, rtm. Holubec a čet. Hubáček (poslední dva letěli jako náhradníci).



Akrobatické „stodvaadvacítky“ s motory Walter Castor II. Zleva Ba-122.5 (OK-VIO), Ba-122.2 (OK-AVE), Ba-122.4 (OK-VIM) a Ba-122.3 (OK-VIL). Za pozornost stojí osobní znaky na směrovkách.





Fi 5R a hornoplošňky Fw 56 *Stösser*. Francouzi přiletěli s parasoly Morane-Saulnier MS-225 a MS-230 a Gourdou-Lesieur B6. Italové na dvouplošnicích Breda Ba 28 a Švýcaři s Rumuny na výborných dvouplošnicích Bücker Bü 133 *Jungmeister*.

Čs. výpravu vedl mjr. Hess, jenž společně se spolehlivým mechanikem rtm. Josefem Sádlem přiletěl do Rangsdorfu (s mezipřistáním v Drážďanech) na sportovním dolnoplošníku Aero A-200.2 (OK-AMB). Tehdy již dobře známí akrobaté, por. František Novák a prap. Petr Široký, dorazili na akrobatických dvouplošnicích Avia Ba-122.8 (OK-AWA) a Ba-122.7 (OK-AWE), které poháněly hvězdicové devítiválcové motory Avia Rk 17 o výkonu 264 kW (360 k). Třetím čs. závodníkem byl mjr.

Ján Ambruš na stroji Ba-122.5 (OK-VIO) s devítiválcem Walter Pollux II o 250 kW (340 k). Kromě nich do Německa letěli ještě dva náhradníci, rtm. Bohumil Holubec s čet. Josefem Hubáčkem na Avii B-122.2 (OK-AVE) a B-122.1 (OK-AVI) se sedmiválcovým „akrobatickým“ motorem Walter Castor II-A o 191 kW (260 k).

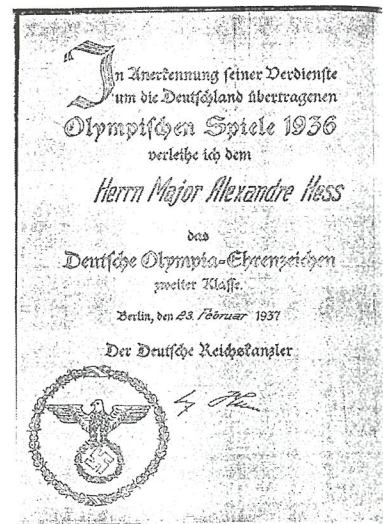
Závod v letecké akrobacii byl mimořádně náročný. Povinná sestava, která nesměla překročit 10 minut, byla sestavena na konferenci komisařů prvního dne soutěže, 29. července ráno. Všem závodníkům byla oznámena pouze dvě hodiny před začátkem; žádný z nich neměl právo si ji před vlastním závodem vyzkoušet. Soutěž ve volné sestavě probíhala 30. července. Body z obou se počítaly.



Slavná trojka Novák – Široký – Hubáček při jedné z četných leteckých produkcí. (TM Brno)

Po berlínské soutěži byl mjr. Hessovi udělen Německý čestný olympijský odznak 2. tř. Dekret podepsal 23. 2. 1937 říšský kancléř Adolf Hitler. (via K.-O. Novák)

Bylo jen málo typů u meziválečného čs. letectva, které by mjr. Hess nepilotoval. Do Berlína letěl za řízením stroje Aero A-200.2 (OK-AMB), dvoustupňového turistického speciálu původně zkonstruovaného pro závody Challenge International de Tourisme v roce 1934. Tehdy byl pořízen i tento snímek.



Vítězem se nakonec stal domácí závodník, hrabě Otto Heinrich von Hagenburg. Brilantním výkonem, který předvedl na svém *Stieglitzu*, získal dohromady 658,83 bodů. Druhé místo patřilo Širokému (651,41 bodů) a třetí Novákovi (641,66 bodů). Nechali za sebou taková esa, jako byl Francouz



Rangsdorf u Berlína, červenec 1936. Druhý zleva je americký plukovník Charles A. Lindbergh Jr. (1902-1974), který o devět roků předtím jako první samostatně non-stop letem přeletěl Atlantik. S profesionálním zájmem si prohlíží čs. letadla – v prvním plánu Avia Ba-122.7 (OK-AWE), na níž tehdy prap. Petr Široký získal 2. místo. Po okupaci a rozpadu ČSR skončil Ba-122.7 v inventáři slovenských Vzdušných zbraní, kde dostane trupové kódy S-1 a efektivní šíp přes trup. Při akrobatických vystoupeních na něm bude excelovat velitel Letecké školy v Trenčianských Biskupicích kpt. Július Trnka (1910-1989).

Avia Ba-122.8 (OK-AWA), na níž Novák v Berlíně 1936 obsadil 3. místo. Kariéru tohoto stroje ukončil kolize při nácviku skupinové akrobacie 14. 6. 1937. Zařímco čet. R. Půda se svým poškozeným Ba-122.14 stačí nouzově přistát v Letňanech, tak čet. J. Šimek bude muset svůj neovladatelný Ba-122.8 opustit na padáku.

Pierre Fleurquin na MS-225, jenž dosáhl 639,99 bodů (4. místo), nebo Němec Gerd Achgelis, který na *Stösseru* získal 631,41 bodů (5. místo). Třetí Čechoslovák, Ján Ambruš (597,08 bodu) skončil osmý ze čtrnácti soutěžících. Každopádně druhé a třetí místo představovalo vynikající úspěch. Prokázal mimo jiné i to, že československou leteckou akrobacií nedělají jen výkony jediného člověka.²⁴

Vedle akrobatické soutěže pak proběhl ve dnech 29. až 30. července 1936 také mezinárodní hvězdicový let do Rangsdorfu při XI. LOH. Účastnilo se ho 47 letadel ze šestnácti států. I ten se stal triumfem čs. závodníků. Zvítězila osádka kpt. Václav Fuksa – npor. Albín Hejtmánek, těsně následována nadporučíky Jaroslavem Polmou a Josefem Pánkem. Obě letěly na oblíbených „bejbinkách“, lehkých turistických trojích Praga E-114.10 a E-114.02 (s imatrikulacemi OK-IPN a OK-MOL). Ty velice dobře vyhovovaly závodní formuli, která určovala vítězství tomu, který použije letoun s motorem co nejslabším a nalétá přitom v určené době co nejvíce kilometrů s osádkou co největší. Fuksovi to vyneslo mimořádné povýšení na štábního kapitána a Polmovi na kapitána.



Třetí nasazená čs. osádka, členové Hanáckého aeroklubu MLL v Olomouci Vladislav Němeček a Josef Windsor letící na lehkém hornoplošniku Letov Š-239.7 (OK-LEG), si vedla také velmi dobře. Ale ke své smůle se ráno 30. července v jižním Harzu dostala do mlhy. Havarovala u obce Schwarzfeld a oba letci zahynuli.²⁵



Akrobatickou Avii Ba-122.6 s „osobní“ imatrikulací OK-MAL používal od roku 1936 čs. letecký atašé v Berlíně, kpt.gšt. Jaroslav Malý (1905-1941). Společně s Hessem měl velkou zásluhu na organizačním zajištění čs. družstva při berlínské soutěži. Hesseův dlouholetý osobní přítel s ním bude za války bojovat ve Francii i v Anglii, kde bude velet A-letce Hessem vedené 310. čs. stíhací peruti.

Kbely 7. 8. 1936 po návratu z Berlína. Slavné a srdečné uvítání bronzového por. Nováka a stříbrného prap. Širokého (který za to bude 24. 9. 1936 mimořádně povýšen na poručíka). Vpravo vedoucí výpravy mjr. Hess, vlevo rtm. Holubec. Vedle tisíců občanů je na letišti vítala generalita v čele s náčelníkem Hlavního štábu arm.gen. Ludvíkem Krejčím a šéfem Francouzské vojenské mise gen. Louísem Faucherem. Na Hradě je přijal prezident Edvard Beneš.

Jedna z mála fotografií, na níž je zachycen s tímto německým vyznamenaním in natura.

Kbely, 19. 7. 1937 dopoledne. Krátce před odletem do Curychu. V popředí akrobatické Avie Ba-122, před nimi stíhací Avie B-534 a uprostřed třímotorový Fokker F-IX, vezoucí doprovod a náhradní díly. Pilotoval ho mjr. Hess. Ke startu došlo ze Kbel kolem 11.00 a po mezipřistáních v Plzni a v Mnichově dosedli čs. letci na curyšském letišti Dübendorf kolem 18.00.

V reprezentační kombiněze jako vedoucí čs. družstva na curyšských závodech.

I přes tuto tragédii byl návrat našich letců z olympiády triumfální. Naproti jim letěla čestná letka, na letišti, kam proudily tisíce občanů, je vítala čestná rota a nejvyšší představitelé armády i všech leteckých korporací. Úspěšné letce v čele s mjr. Hessem 18. srpna 1936 osobně přijal na Hradě prezident dr. Edvard Beneš: „*Při poslední mezinárodní soutěži, kde byla tak silná konkurence, jste opravdu dokázali, že se leteckými výkony můžeme právem řadit k těm nejlepším,*“ pravil při této příležitosti. Tyto úspěchy jsou důkazem toho, že „*máme prvotřídní lidský materiál, jsou též dobrým oceněním práce našich konstruktérů a hodnoty našeho materiálu vůbec... Naše letectvo musí si svou vysokou úroveň udržet a ještě zlepšit... v armádě musíte být i nadále vzorem.*“²⁶

A my zde jen poznamenejme jednu

Olympijský čestný odznak 2. třídy (*Deutsche Olympia-Ehrenzeichen 2. Klasse*). Příslušný dekret (jehož faksimilii přetiskujeme) podepsal Adolf Hitler. Nejde ovšem o žádnou lacinou senzacii, jak by se na první pohled mohlo zdát. Byl udělen více než čtyřem tisícovkám osob z Německa i ze zahraničí (767 v 1. třídě a 3364 ve 2. třídě), které se nejrůznějšími způsoby zasloužily o organizační zajištění zdárného průběhu berlínského sportovního klání.

Curych 1937

„*Jste vybráni a vysláni, abyste obhajovali čest našeho československého letectva a čest naší státní vlajky. Osobní zájem nesmí být ničím - zájem celku Vám buď nade vše.*“²⁷ Tato slova



pikantnost. Na počátku následujícího roku byl mjr. Hessovi – jako vedoucímu čs. leteckého družstva v Berlíně – udělen nově zřízený Německý

brig.gen. Aloise Vicherka, přednosty III/1. odd. MNO jim ještě doznávala v uších, když nabírali kurz do Švýcarska.





Mezinárodní letecké závody v Curychu, konané od roku 1922 v pětiletých periodách, byly v meziválečném období považovány za určité měřítko vyspělosti leteckých sil kontinentální Evropy. Při I. a II. ročníku v letech 1922 a 1927 dosáhli tehdy ještě málo známí čs. letci

poměrně slušných výsledků.²⁸ Ve III. ročníku konaném v roce 1932 však nestartovali, takže do tohoto IV. ročníku rozhodně nešli jako favorité. Ovšem právě při něm měly československé barvy na švýcarském nebi zazářit nejjasněji.

Onoho 19. července 1937 odletěla z



Před odletem do Curychu. Brig. gen. Alois Vicherek s por. Františkem Novákem.

Do Curychu letěl vedoucí čs. výpravy mjr. Hess za řízením tohoto třímotorového Avia/Fokkeru F-IX.9 (OK-AMR). Původně bombardovací stroj měl upravený interiér, přizpůsobený potřebám velitele letectva a jeho štábu. Do Curychu dopravoval doprovodný tým, materiál a náhradní součástky.

Uvítání po přistání v Dübendorfu 19. 7. 1937. Křídlo patří doprovodnému Fokkeru F-IX.9 (OK-AMR). Mjr. Hess vpravo v reprezentační kombinéze.



letišť Praha-Kbely výprava třinácti vojenských letounů s civilní imatrikulací s šestnácti letci v reprezentačních kombinézách a jejich doprovodem. Šlo



František Novák (1902-1940) s Gerdem Achgelisem (1908-1991). Za nimi čs. „stodvaadvacítky“.

Československá ekipa v Dübendorfu s důstojníky švýcarského letectva. Mjr. Hess šestý zleva. Zcela vlevo šéfkonstruktor Avie Ing. František Novotný (1896-1946).

o čtyři stíhací Avie B-534, osm akrobatických Avii Ba-122 a třináctým strojem byl servisní třímotorový Fokker F-IX.9 (OK-AMR), dopravující náhradní součástky a doprovodný tým. Pilotoval ho vedoucí výpravy, mjr. Hess. Ten měl kromě toho podle propozic závodů také zastávat funkci



Porada před závodem v akrobacii. Uprostřed v černých brýlích vedoucí výpravy mjr. Hess, zády „král vzduchu“ por. Novák s padákem SVET. (via V. Karlický)

Por. František Novák se svou Avii Ba-122.17 (OK-AMI). Tři první místa, která v závodech získá, mu vynesou mimořádné povýšení na nadporučíka (stejně tak por. Jaroslavu Hladovi).

sportovního komisaře za Československo.

Čs. účasti byl přikládán velký význam. Kromě gen. Vicherka (1892-1956) se tedy s reprezentanty přijel osobně rozloučit také ministr obrany František Machník (1886-1967) a velitel letectva div.gen. Ing. Jaroslav Fajfr (1883-1974). Nutno říci, že po



Petr Široký před svou Avíí Ba-122.22 (OK-AMM). V kabině mechanik rtm. Sádlo. (via V. Janovský)



V Curychu nescházela ani proslulá německá letkyně Hanna Reitschová (1912-1979). Zleva Hubáček, Seidemann (?), Široký, Reitschová a Novák. Za ním jedna z čs. akrobatických Avíí Ba-122.22 (OK-AMM) s motorem Walter Pollux.



Němečtí soupeři patřili k nejvyspělejším a nejtěžším. Hrabě Otto Heinrich von Hagenburg (1901-1993).

Pod křídlem Ba-122.17 (OK-AMI). Zleva Novák, Hess, Achgelis, Šnobl.



Mjr. Hess (otočen zády) uděluje pokyny pilotům sedmičlenného roje. V pozadí stíhací Avia B-534 a akrobatická Avia Ba-122.

jejich návratu rozhodně nemohli být zklamáni. Ostatně „Curych 1937“ patří k vrcholům úspěchů předválečného čs. letectva, jeho letounů a pilotů.

Na letišti Dübendorf u Curychu se tehdy slétla mimofádně silná mezinárodní konkurence. Celkem čtrnáct evropských států vyslalo přes půldruhé

stovky letounů společně s více než třemi stovkami pilotů, patřících k elitě letecké Evropy. Nejpočetněji bylo zastoupeno německé družstvo - stovka letců se čtyřiceti letouny; mladá, teprve nedávno odtajněná *Luftwaffe* zde chtěla před leteckou Evropou prezentovat a demonstrovat svou technickou převahu. Do Curychu vyslala dokonce prototypy nejmodernějších stíhacích letounů řady 109 od firmy Bayerische Flugzeugwerke (později Messerschmitt), které byly tvrdým soupeřem nejen pro československé stroje.

zvítězil por. Novák se ziskem 164,55 bodů před německým esem Gerdem Achgelisem, soutěžícím na stroji Fw 56 *Stösser* (143,85 bodů), třetí byl por. Široký (139,87) a čtvrtý rtm. Hubáček (139,67). V kategorii C (motory nad 20 litrů) zaujali první tři místa v pořadí por. Novák (145,55), por. Široký (135,47) a šřtm. Výborný (99,12 bodů). Zde je ovšem potřeba poznamenat to, co se obvykle neuvádí – totiž, že v této kategorii soutěžili jako jediní.

Značně napínavý byl závod ve skupinové akrobacii v kategorii A, t.j. jednomístných vojenských strojů

Vlastní soutěže probíhaly mezi 23. červencem a 1. srpnem 1937. Čechoslováci si z osmi nabízených disciplín vybrali čtyři a soutěžili celkem v sedmi kategoriích.²⁹ Výtečně si vedli zejména akrobaté na Avíích Ba-122. V akrobatické soutěži (*Kunstflug*) kategorie A, v níž soutěžily stroje s motory o obsahu válců do 10 litrů, sice čs. reprezentanti nestartovali (vyhrál ji německý hrabě von Hagenburg na Bü 133 *Jungmeister*), ale výborně zabodovali v ostatních. V kategorii B (motory s obsahem 10 až 20 litrů)

(*Staffelkonkurrenz für Militärflieger - Einsitzer*). Čs. sedmičlenná skupina Ba-122 (por. Novák, por. Široký, rtm. Hubáček, čet. Motyčka, čet. Půda, čet. Šímek a čet. Taudy) se ziskem 243,25 bodů zvítězila před favorizovanou italskou devítičlennou skupinou vedenou *Capitanem* Aldem Remondinem na strojích Fiat CR.32 (233 bodů), proti níž dokonce Novákova sedmička vstupovala do soutěže s bodovým handicapem za dva chybějící stroje. Třetí skončila francouzská devítka dolnoplošných





Dewoitin D-501, vedená Cne. Raymondem Destaillicem (224,75 bodů), a čtvrtá švýcarská sedmička hornoplošných Dewoitin D-27, vedená Hptm. W. Eberschweilerem (203,75)

Většina akrobatických soutěží se tedy stala triumfem čs. letců. Výborné výkony však odvedli i piloti stíhacích Avii B-534, které se umístily hned za vítěznými německými „stodevítkami“, patřícími již k letounům nové generace.

Ve značně náročném závodě ve stoupání do výšky 3000 metrů a následném sestupu (*Steig- und Sturzflug*) byl nejlepší Dipl.Ing. Carl Francke na prototypu německého



Messerschmittova Bf 109V-13 (D-IPKY). Namísto původního motoru DB-600Aa o výkonu 960 k jeho supermodernímu stroji před závodem namontovali nejnovější DB-601A

dávající krátkodobě až 1650 k a pohánějící kovovou třílistou vrtulí VDM. Dosáhl tak senzačního času 2 minuty 5,7 sekundy. Druhý byl Dipl.Ing. Otmar Schürfeld na



Československé Avie B-534 v Curychu.

Mjr. Hess (v bílé košili) v rozmluvě s por. Hladem.

prototypu Henschelu Hs 123V-3 s motorem BMW 132Dc o 800 k časem 2 min 23 s. Československé B-534 (motory HS-12Ydrs o 850 k) obsadily následující tři místa: čet. František Peřina skončil třetí (2 min 32,8 s), por. Jaroslav Hlad'o čtvrtý (2 min 35,8 s) a rtm. Jaroslav Šnobl pátý (2 min 44 s). Zanechali tak za sebou Belgičany na dvouplošnicích Fairey Fox a Švýcary na Fokkerech C-35. Na tomto místě je však nezbytné poznamenat, že

S trojicí stíhačů, kteří soutěžili na Avii B-534.

Vzrušená porada před soutěží. Zleva Hess, Peřina, Hlad'o a Šnobl.

v případě vítězných německých strojů šlo o prototypy, většinou speciálně upravené, zatímco ostatní soutěžící „sedlali“ zpravidla běžné sériové stroje, jejichž závodní úprava spočívala



Horká momentka přibližuje atmosféru curyšských závodů. Za stolem mjr. Hess, jenž podle propozic závodu plnil též roli sportovního komisaře za Československo. (via B. Hlad'ová)

Němečtí vítězové Alpského letu tříčlenných rojů. Zleva Oblt. Fritz Schleich, Hptm. Werner Restemeyer a Oblt. Hannes Trautloft. Jejich „stodevítky“ absolvovaly v Curychu senzační „sportovní“ debut. Zatímco první dva padnou již v prvním roce trvání 2. světové války, Trautloft (1912-1995) ji dokáže přežít s 58 sestřely na svém kontě.

převážně jen v demontáži výzbroje, radiostanic či hasicích přístrojů.

Patně nejnáročnější curyšskou disciplinou Avii B-534 byl Alpský let vojenských letounů (*Alpenrundflug für Militärflugzeuge*) na trati Dübendorf - Thun (105 km) - Thun - Bellizona (125 km) - Bellizona - Dübendorf (137 km). I zde byla převaha německých „stodevíték“ nesporná, přesto se však čs. stroje umístily velmi dobře. Soutěžily pochopitelně v kategorii



jednomístných strojů, a to jednak jako jednotlivci (kat. A - *Einsitzer*), jednak jako tříčlenné roje (kat. C - *Dreierpatrouillen*).

Smůlu měl kpt. Stanislav Engler, jenž v horách zabloukl a svou B-534 poškodil při nouzovém přistání u italského Bormia; podobně však skončil i jeho německý konkurent a horký favorit, proslulý *Gen-Maj.* Ernst Udet, který rozbil svůj nejnovější



Messerschmitt Bf 109V-14, jemuž selhal dosud ne zcela vyzkoušený nový motor. Na trati dlouhé 367 km nakonec zvítězil Němec *Major* Hans Seidemann na prototypu Bf 109V-8 (podle jiných zdrojů Bf 109V-9), který ji prolétl za 56 minut a 47,1 sekundy průměrnou rychlostí 387 km/h. Druhý byl por. Hlad'o (63 min 32,8 s rychlostí 350 km/h), třetí rtm. Šnobl (64 min 38,7 s), čtvrtý čet. Peřina (64 min 35,8 s) a pátý Francouz *Cne.* Robillon na Dewoitině D-510 (68 min 34,4 s).

V kategorii tříčlenných rojů se opakovalo pořadí Německo, Československo a Francie. Zvítězila německá trojice *Hptm.* Werner Restemeyer, *Oblt.* Fritz Schleif a *Oblt.* Hannes Trautloft, letící na prototypech Bf 109V-8, V-9 a jednom sériovém B-2 (podle jiných zdrojů šlo o V-7, V-9 a B-



1). Trasu zdolala za 58 min 52,7 s průměrnou rychlostí 374,8 km/h. Hned za nimi skončilo čs. družstvo Avii B-534 ve složení Hlad'o, Šnobl a Peřina (60 min 5,4 s rychlostí 361,2 km/h),

„Curyšské“ Messerschmittů Bf 109V-8 (D-IPLU) a Bf 109V-9 (D-IJHA). Na V-8 zvítězil *Major* Seidemann v Alpském letu jednotlivců. V závodě tříčlenných rojů jej pilotoval *Hptm.* Restemeyer, zatímco za řízením V-9 tehdy seděl *Oblt.* Schleif. V době konání závodů sériové stroje Bf 109B-2 již několik měsíců úspěšně bojovaly u Legie Condor ve Španělsku.



třetí byli Francouzi *Lt.* Coiral, *Lt.* Labreuve a *Sgt* Dussart na Dewoitinách D-510 (65 min 31 s rychlostí 336,0 km/h) a čtvrtí Belgičané *Cap.* de Caters, *S/Lt* Jacques Philippart a *S/Lt* Eric de Spoelberch na strojích Fairey Fox (67 min 1,4 s s rychlostí 329,1 km/h).

Sečteno a podtrženo - Čechoslováci, soutěžící v Curychu v sedmi kategoriích, získali tři první, tři druhé a čtyři třetí místa. To jim zajistilo celkové druhé místo za vítězným Německem. To soutěžilo v devíti kategoriích, z nichž v šesti zvítězilo a ve dvou bylo druhé. Celkově třetí byli Švýčari, čtvrtí Francouzi, pátí Poláci, šestí Belgičané, sedmí Britové, osmí Italové atd.³¹

V dobách zhoršující se mezinárodní

náměstí, kde je přijal pražský primátor Dr. Petr Zenkl. Soutěžní letouny, vystavené na Staroměstském náměstí byly zasypány květy. Následovaly hostiny, besedy s novináři a další různá přijetí a nakonec i pozvání na Hrad, kde je 5. srpna 1937 přijal prezident republiky Dr. Edvard Beneš. Z curyšských vítězů se stali národní hrdinové.

Nadšení veřejnosti bylo pochopitelné a uznání letcům plně zasloužené. Ovšem s odstupem času je nezbytné hodnotit curyšské úspěchy střízlivěji. Především proto, že ve Švýcarsku čs. letci dokázali přesvědčivě zvítězit nad reprezentanty takových velmocí, jakými tehdy byly Francie a Itálie, zatímco nad Německem triumfovali „pouze“ v akrobatických disciplínách.

Německá strana vyslala do curyšské soutěže celkem pět Messerschmittů Bf 109, z nichž jen jeden byl sériovým strojem, zatímco zbylé čtyři patřily k nejnovějším prototypům. Patřil k nim i tento Bf 109V-14 (D-ISLU), což byl vlastně drak sériového Bf 109B, ovšem namísto původní pohonné jednotky Jumo 210Ga vybavený novým motorem DB-600Aa, tedy předobraz pozdější verze Bf 109D (Dora). *Generál* Ernst Udet (1896-1941) jej však rozbil při Alpském letu. Selhal mu motor.

Zleva Novák (v uniformě), Peřina, Restemeyer, Šnobl, Trautloft, Hlad'o a Schleif. Zatím ještě soupeři na sportovním poli...



situace šlo o výkon, který nemalou měrou přispěl ke zvýšení prestiže čs. letectva. Praha tedy navrátilcům ze Švýcarska připravila slavné uvítání. Davy lidí je vítaly již na kbelském letišti, ale ještě větší je doprovázely při jejich cestě do centra metropole. Projeli jí přes Václavské na Staroměstské

„*Války se ovšem nevedou akrobatickými speciály,*“ jak po letech trefně poznamenal jeden z historiků, „*a rozhodující v nich není převaha nad technikou spojenců, ale nepřítele.*“³²

V klíčových závodech stíhacích letounů totiž zvítězilo Německo, představující potenciálního válečného

„*Naši už se vracejí!*“ První je uvítala Plzeň, kde byla jejich poslední zastávka před přiletem do Prahy. Plzeňáci je přivítali nadšeně jak na letišti, tak ve městě. Po dlouhém a únavném letu v pouštním a deštivém počasí se pak curyšští hrdinové objevili nad kbelským letištem v sevřeně sestavě.



Po přistání rolují k hangárům.



Mjr. Hess bezprostředně po přistání ve Kbelích. Za ním kpt. Engler.



Slavnostní nástup ve Kbelích před davu rodinných příslušníků, přátel a dalších příznivců. Hess je první zleva.

Hess jde podat hlášení arm.gen. Janu Syrovému (1888-1970).



protivníka. V Curychu se jasně ukázalo, že stíhací dvouplošníky (jako např. československé B-534 nebo belgické Foxy) a dolnoplošníky s pevným podvozkem (francouzské D-501 a D-510) stojí na vrcholu či spíše za zenitem svého vývoje a namísto nich



Po Hessově hlášení prošli oslavenci špalírem vojáků k otevřeným autům, která je za mohutných ovací odvezla do Prahy. Zde fotograf zmáčkl spoušť někde mezi Václavským a Staroměstským náměstím, kde došlo k přijetí pražským primátorem. Ve voze mjr. Hess a por. Novák, vpravo čet. Peřina. Všichni tři po okupaci odejdou do zahraničního odboje. (via F. Fajtl)

nastupují moderní dolnoplošníky vybavené zatahovacími podvozky, stavitelnými vrtulemi a dalšími technickými vymoženostmi, tedy aktuálně německé Messerschmitty Bf 109. Těm patřila budoucnost, ale stroje takové koncepce tehdejší Československo nemělo. Závody ve Švýcarsku tak tedy byly sice československým sportovním úspěchem, ale německým technickým a militaristickým triumfem. Těm prozíravějším bylo jasné, jak obtížné bude – a nejen pro Československo - zvednout rukavici. hrozenou nacistickým Německem do tváře vyhlédnutým obětem své připravované agrese.



Praha připravila navrátilicům ze Švýcarska skutečně slavné uvítání. Dva ze soutěžních letounů – akrobatickou Avii Ba-122.17 (OK-AMI) a stíhač B-534.202 (OK-AMO) mohli Pražané obdivovat přímo na Staroměstském náměstí.

Mobilizace

Pro letecké a vojenské schopnosti i nesporné velitelské předpoklady mjr. Hesse se s ním do budoucna počítalo, že bude zastávat velitelská místa u vyšších jednotek. Proto byl krátce po curyšských závodech, v říjnu 1937 povolán do kursu pro velitele oddílů. Na Silvestra téhož roku zaměnil svou kancelář na MNO za službu u Leteckého pluku 4. Po dvou měsících, 1. března 1938 byl ustanoven velitelem jeho peruti III/4.

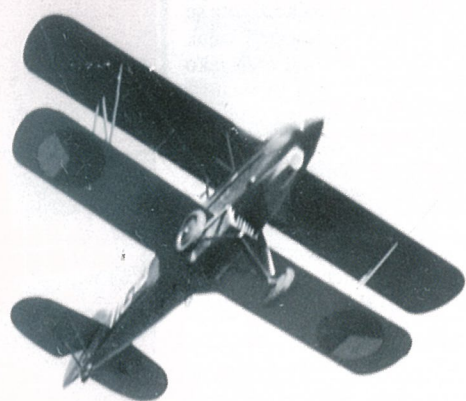
Mezi šesti tehdy existujícími pluky čs. letectva měl LP 4 zcela mimořádné postavení. Oproti ostatním měl totiž jako jediný charakter čistě stíhacího útvaru (ostatní pluky byly buď smíšené, nebo čistě bombardovací). Velel mu plk.let. Josef Berounský (1895-1942) a jeho zástupcem byl pplk.let. Josef Heřmanský (1895-1941). LP 4 původně sídlil v Hradci Králové, ale právě v lednu 1938 si vyměnil posádku s pražským Leteckým plukem 1 *T. G. Masaryka*, který dosud sídlil ve Kbelích. Po této změně byly jednotlivé součásti LP 4 dislokovány následovně: náhradní peruť I/4 ve Kbelích (pplk.let. Josef

Avie B-534 od 43. letky po mnichovské kapitulaci zpátky na kbelském letišti. V popředí akrobatická Avia Ba-122.13 (OK-AME) por. Petra Širokého.



Nepříliš obvyklý záběr Avie B-534 od 47. letky. Společně se 46. a 48. letkou náležela do sestavy Hessovy peruti III/4, která sídlila v Pardubicích.

Hamšík), peruť II/4 také ve Kbelích (mjr.let. Alois Snášel), ale Hessova peruť III/4 zůstala zatím v Pardubicích.



Mjr. Alexander Hess na jednom z oficiálních snímků. Vedle čs. odznaku polního pilota letce (udělen 1. 10. 1924) má na blůze uniformy ještě kovové „trofeje“ získané při působení v zahraničí: shora český polský pilotní odznak (12. 1. 1928), odznak 1. leteckého pluku polské armády a český odznak námořního pilota Království SHS (udělen 16. 9. 1929). Schází český francouzský pilotní odznak (udělen 31. 3. 1930). Nelze vyloučit, že snímek pochází z podzimu 1938, kdy se někteří čs. letci těchto odznaků zbavovali na protest proti francouzskému podpisu na Mnichovské dohodě.

Každá ze tří perutí se skládala ze tří letek: peruť I/4 měla letky 40, 41 a 42, peruť II/4 letky 43, 44 a 50 a peruť III/4 letky 46, 47 a 48. Výzbroj všech devíti letek byla unifikovaná – Avie B-534 různých verzí a výrobních provedení.

Velení pardubické III/4 peruti se mjr. Hess ujal v době, kdy se nad Evropou stahovala válečná mračna. Po anšlusu Rakouska v březnu 1938 to bylo Československo, které se stalo cílem dalších agresivních výbojů nacistického Německa. Po Hitlerově norimberském projevu na sjezdu NSDAP v noci 12. září 1938 napjatá situace v českém pohraničí přerostla v ozbrojené útoky henleinovců proti čs. úřadům. Pražská vláda promptně reagovala vyhlášením stanného práva ve vybraných pohraničních oblastech a armáda společně s policií a četnictvem henleinovský puč zlikvidovaly. Předáci *Sudetendeutsche Partei* (SdP) společně se stovkami a tisíci dalšími henleinovci přehli do Německa, které z nich na svém území okamžitě zformovalo a vyzbrojilo *Sudetendeutsche Freikorps* (SdF); již 17. září 1938 jeho příslušníci zahájili teroristické útoky proti čs. jednotkám, úřadům a civilistům v pohraničí. Přestože na diplomatickém poli se horečně jednalo, v pohraničí tekla krev a všichni očekávali nekontrolovatelné propuknutí války.

Již v noci z 13. na 14. září byl u LP 4 vyhlášen zákaz opuštění kasáren a současně byl vyhlášen 1. stupeň velitelské pohotovosti. Další opatření na sebe nenechala dlouho čekat. Polní letky se vzápětí začaly znovu přemisťovat z mírových základen na distribuční plochy, kde postupně

zajímaly bojovou pohotovost. To se pochopitelně týkalo i pardubické peruti III/4 (krycí jméno „*Kazatel*“) v čele s mjr. Hessem s jejími třemi podřízenými stíhacími letkami, které k 25. září disponovaly dohromady 42 piloty a 38 stíhačkami B-534. Konkrétně 46. letka, krycí jméno „*Divadlo*“ (velitel kpt.let. Rajmund Orel) se v době vyhlášení všeobecné mobilizace nacházela na polním letišti Přelouč, 47. letka „*Dobyvatel*“ (škpt.let. Jan Pernikář a po něm škpt.let. Jaroslav Svítek) na ploše Klečtice u Heřmanova Městce (později se přesunula na polní letiště u Kralup nad Vltavou) a letka 48 „*Generál*“ (kpt.let. Jaroslav Bílý) na polním letišti u osady Kokešov na katastru Opočinku (dnes části Pardubic). Velitelství III/4 peruti „*Kazatel*“ zpočátku zůstalo v Pardubicích a pak se přesunulo do Veltrus.³³ Již od časného rána 24. září pak do míst jejich dislokace proudil nepřetržitý tok záložníků.

Večer 25. září ve 20.00 došly na velitelství obálky s rozkazy. Následujícího rána pak velitel pluku obdržel dispozice ve smyslu nástupového plánu a zvláštní operační rozkaz č. 1. Ve 23.30 předchozí noci jej vydal brig.gen. Karel Janoušek (1893-1971), velitel letectva 1. armády (krycí název „*Havlíček*“), která měla klíčový úkol: bránit prostor Čech, zpomalovat postup nepřítele a v případě nutnosti za boje ustupovat na východ. V souladu s novými rozkazy došlo k mírným změnám v dislokaci jednotlivých polních letek.³⁴

Čs. armáda byla v případě války odhodlána ke krajním obětím, ale politikové rozhodli jinak. Letci nedostali příležitost utkat se s protivníkem v přímém boji a stejně jako všichni ostatní čs. vojáci se museli podrobit mnichovskému rozhodnutí evropských velmocí z noci z 29. na 30. září 1938, kdy spojenecká Francie s Velkou Británií podlehlý nátlaku nacistického Německa a fašistické Itálie ve víře, že obětováním českého pohraničí zachrání evropský mír. K boji odhodlaní letci se mohli jen zajíkat bezmocným vztekem.

Jak mobilizaci i následnou kapitulaci prožíval mjr. Hess, o tom nemáme zprávy. Přestože mu táhlo už na čtyřicítku, tak nepochybně neztrácel svůj naturel stíhače. Svým způsobem o tom do značné míry vypovídá i část jeho služebního hodnocení právě za končící rok 1938: „... *Veselý, rád si zaflámuje, náladový; výevikové a taktické předpisy ovládá velmi dobře, přezírá poněkud administrativu; velmi*



Okupace! Chladné uvítání příslušníků Luftwaffe na letišti v Pardubicích. Také velitel peruti III/4, mjr. Hess (vlevo) se musel podřídit potupným kapitulacním rozkazům. Německý důstojník je generálporučík Ulrich Grauert (* 6. 3. 1889, Berlín), velitel berlínského 1. Flieger-Division. O dva roky později, 15. 5. 1941, zemře jako velitel 1. Fliegerkorpsu ve vraku třímotorového Junkersu Ju 52/3m (7U+OM), sestřeleného Spitfiru Mk.II od polské 303. stíhací peruti poblíž francouzského Boulogne. (Der Adler)



dobrý pilot jedno - a vícemístných letounů...“³⁵, napsal o něm jeho nadřízený.

Osudný 15. březen 1939 mjr. Hesse zastihl zpátky na mírovém letišti v Pardubicích. Stejně jako ostatní se na rozkaz vyššího velitelství musel podrobit potupné proceduře předání letiště a veškerého materiálu okupantům. Dochován je snímek německého vojenského fotografa, na němž mjr. Hesse se sklíčeným výrazem „vítá“ nezvaného hosta. Je jím velitel německé 1. letecké divize, generálporučík Ulrich Grauert, který navzdory sněhové vánici odpoledne se svým třímotorovým Ju 52/3m přistál na pardubickém letišti, aby nad ním převzal kontrolu. Fotografie se – spolu s řadou dalších, dokumentujících zábor východočeských letišť – objevila ještě koncem téhož měsíce v německém propagandistickém časopise *Der Adler*.³⁶

Nejtěžšímu rozkazu svého života se mjr. Hess jako disciplinovaný voják s velkým sebezapřením podrobil, jako český vlastenec však k okupaci zaujal naprosto nesmířitelné stanovisko. Nebyla pro něj důvodem k porušení přísahy, byť její naplnění tehdy nemohl nikdo jakkoli vymáhat: „...*Březen 1939... Nastoupili jsme na chodbě kasární budovy naposledy,“* vzpomíná jeden z jeho tehdejších podřízených, jenž podobně jako Hess zakrátko našel svou cestu do zahraničního odboje. „*Stáli jsme jak kamenné sochy, když velitel peruti mjr. Hess přebíral hlášení. Předstoupil před řad a jeho slova zanikala daleko, všichni jsme však ožili, když s pohnutím řekl: ‘...a věřím, jak vás znám a vidím tu před sebou, že se všichni brzy znovu sejdem, abychom proti našemu nepříteli bojovali - tak, jak jsme přísahali. Věřím, že my, letci, jsme náš boj ještě neprohráli!...’*“³⁷

Avie B-534 od 47. letky LP 4 na pardubickém letišti již jako kořist okupantů. (via Igor Mrkvánek)



Stíhačky Morane-Saulnier MS-406C.1 na letišti v Chartres na jaře 1940. V průběhu května na nich mjr. Hess bojově létal v rámci obrany základny a jejího okolí. (O. Špaček)



Letiště Chartres, jaro 1940. Hodnostně nejvyšší čs. důstojníci na základně, mjr. Ambruš (vlevo) a mjr. Hess (vpravo), dvě z velkých postav čs. letectví, nejen toho válečného. Uprostřed patrně Commandant Henri Rabatel, velitel zdejšího stíhacího výcvikového střediska CIC.



Ostré stříbel příslušníků CIC Chartres na letišti Caen-Carpiquet na jaře 1940. Stojící zleva: ?, mjr. A. Hess, čet. J. Střihavka, čet. M. Štändera, des. Z. Kothera, por. S. Zimprich, por. F. Fajtl, por. J. Štěrbaček, des. F. Mlejnecký, des. B. Postřehovský, rtm. J. Pardus, por. J. Hanuš a des. J. Rezníček. Sedící ?, des. F. Štíčka, čet. K. Pošta a ?. Za letci je stíhačka Marcel-Bloch MB-151 No 364 se znakem jednotky - Kačerem Donaldem s kyjem.

Do zahraničního odboje

Po vzniku Protektorátu Čechy a Morava a po likvidaci čs. branné moci převáděly protektorátní úřady bývalé vojenské gázisty na civilní místa. Mjr. Hesse převedli jako úředníka k Ministerstvu vnitra. Věděl, že jím dlouho nebude. Chystal se za hranice. Nebylo to pro něj jistě lehké rozhodnutí. Byl již jedenáctým rokem ženatý a kromě dvaatřicetileté manželky Anny doma zanechával i desetiletého syna Alexandra (* 21. 2. 1929, Praha).³⁸

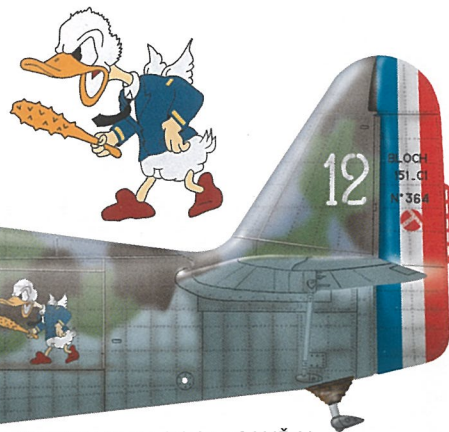
Z protektorátu unikl 31. ledna 1940. S falšovaným pasem jej čekala

dobrodružná cesta přes Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii a Itálii³⁹ do Francie, kam dorazil 21. února 1940. O sedm týdnů později, 14. dubna 1940 byl z Paříže odeslán na leteckou základnu v Chartres, kde se tehdy na francouzskou a americkou techniku přeškolovala největší skupina čs. stíhačů.⁴⁰ Setkal se tam s desítkami svých někdejších podřízených a kolegů z meziválečného čs. letectva. Málo známo je, že tehdy – aby chránil svou rodinu doma – patřil k několika málo čs. letcům, kteří používali krycí jméno, v jeho případě André Hétaim.

Svou vysokou hodností a odbornými schopnostmi byl předurčen k velitelské funkci u čs. stíhací jednotky, jejíž zformování se ve Francii plánovalo. Vše nakonec zhatily dramatické události závěru francouzské kampaně. Pro časovou tiseň se již k frontové bojové jednotce nedostal. Jakmile ovšem Německo 10. května 1940 zahájilo své západní tažení, stal se 16. května alespoň příslušníkem improvizované teritoriální obranné jednotky (*Patrouille* DAT) v Chartres. Zformoval ji velitel zdejší základny *Colonel* (plk.) Bladinier a do jejího čela postavil *Commandanta* (mjr.) Henriho Rabatela, velitele zdejšího stíhacího výcvikového střediska CIC.

Jednotka měla ve výzbroji převážně typy Morane Saulnier MS-406 a Marcel Bloch MB-151 a její personál se skládal z přeškolených pilotů a jejich instruktorů. Jejich úkolem bylo především chránit Chartres a jeho širší okolí před očekávanými německými nálety. K prvním došlo již pozdě

Marcel Bloch MB-151C.1
No 364 (Y851) „bílá 12“. V
jarních měsících roku
1940 sloužil k výcviku čs.



© 2007 HT model Jozef ANĐAL

odpoledne 19. května, ale zásah
hotovostního tria MS-406 proti
rychlým bombardovacím Ju 88
nepřinesl úspěch. Na druhou stranu ani
němečtí letci se nijak nevyznamenali.
Způsobili jen minimální materiální a
žádné lidské ztráty. „Bylo vidět, že to
mysleli velmi dobře, ale provedli
blbě,“ zapsal si znalecky do deníku
škpt. Jaroslav Malý.

Dalšímu náletu, k němuž došlo 3.
června krátce po poledni, čelil i mjr.
Hess. Ani v tomto případě však obránci
proti asi dvacetičlenné skupině
Dornierů Do 17 příliš nepochodili.
Poplach byl totiž vyhlášen pozdě, takže

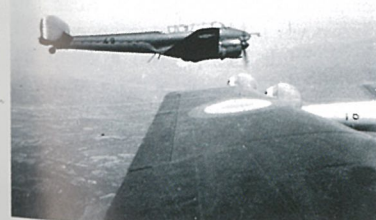
stíháčů u CIC v Chartres.
Comicosová postavička
populárního Kačera
Donalds s kyjem byla
pravděpodobně znakem
4. letky 2e Groupe Aérien
d'Instruction CIC
Chartres. Kromě
zobrazeného ji nosily též
MB-151 sériových čísel
(No) 352, 392, 400 a 408,
ale ojedinelé je fotograficky
doložené i na některých
Dewoitinách D-501 a
Moranech MS-406.

Tentýž stroj padl po
kapitulaci do německých
rukou. (via J. Václavík)



dva čs. tříčlenné roje stíhaček MS-406,
v čele s mjr. Hessem a por. Václavem
Bergmanem, odstartovaly až v okam-
žiku, kdy na letiště začaly dopadat
první pumy. Mjr. Hess střelil, ale
zdaleka, takže nic nezasáhl, mjr.
Ambruš otevřeně přiznal, že nic
neviděl. Třetí člen roje, škpt. Malý
vůbec neodstartoval – jakmile doběhl
ke trojici zaparkovaných MS-406,
zjistil, že „jsou rozmontovány, plechy
dole, nenabity. A mechanici už
zdechnutí do krytu“, takže zůstal na
zemi.⁴²

Letci z Chartres odráželi nálety



Letiště Chantilly-les-
Aigles, 23. 5. 1940.
Návštěva kamarádů z
Chartres na frontě u GC
I/1. Zleva škpt. J. Malý,
čet. J. Poštołka (v
kombiněze), npor. J. Král
(v kombiněze), mjr. J.
Ambruš a mjr. A. Hess.
(via B. Kimlička)

Z letiště Chartres,
ohroženého německým
postupem unikl mjr. Hess
13. 6. 1940 patrně na
palubě právě tohoto
Poteze 630. Spolu s ním
tak učinil i rtm. Pardus.
Ostatní čs. letci odletěli
většinou na strojích
Mureaux. Hned po odletu
přišel další německý nálet,
který zlikvidoval většinu
zbylých letounů, které na
letišti zůstaly.

Oficiální znak 310. čs.
stíhací peruti. (VHU)

Lufwaffe na své letiště a okolí do 13.
června. Toho dne pod tlakem blížící se
fronty dostali rozkaz k evakuaci přes
Tours do Cazaux. Konkrétně mjr. Hess
z Chartres odletěl v kabině dvoumoto-
rového Poteze 630, na jehož palubě se
nacházel také rtm. Josef Pardus. Po
mnoha dobrodružstvích v rozvráceném
francouzském týlu se pak skupina letců
dostala různými způsoby do přístavu
Bordeaux. V čele 92 čs. letců se zde
mjr. Hess nalodil na palubu loď *Arry
Schefer*, která 19. června vyplula
směrem do Velké Británie. Po
dramatické plavbě dorazili 23. června
do jihoanglického přístavu Falmouth.⁴³

V čele Třistadesítky v Bitvě o Británii

Signature



College of Arms
Surrey, 1942

Signature
Cherter Herald
and Inspector of Royal
Air Force Badges

Po francouzské kapitulaci se Velká
Británie stala poslední, která pokračo-
vala ve válce s nacistickým
Německem. Téměř tisícovce čs. letců,
kteří jí na počátku přetěžkého léta 1940
nabídlí své schopnosti a zkušenosti,
proto připravila dobré podmínky k
dalšímu boji proti společnému
nepříteli.

K uzavření mezivládní dohody o čs.
branné moci (včetně letectva, které
podle ní mělo zvláštní statut), došlo 25.
října 1940. S ohledem na bezprostřední
kritické ohrožení Británie však ke
vstupu čs. letců do řad Dobrovolnické
zálohy Královského letectva (*Royal Air
Force Volunteer Reserve*, RAF VR) a
ke zformování vlastních čs. leteckých
jednotek operačně podřízeným vyšším
velitelstvím RAF, bylo přikročeno již
několik měsíců před jejím signováním.
Tak se stalo, že Čechoslováci byli
(vedle Poláků) jedinými z letců
okupované Evropy, kteří do historické
Bitvy o Británii zasáhli již v rámci
svých národních perutí.

Již 10. července 1940 byl vydán
rozkaz ke zformování 310. čs. stíhací
peruti (*No 310 Czechoslovak Fighter
Squadron*) v Duxfordu, 29. července ji
následovala 311. čs. bombardovací
peruť v Honingtonu a 29. srpna 312. čs.
stíhací peruť, která se formovala
rovněž nejprve v Duxfordu. Po
vyzbrojení britskou technikou,
seznámení se s metodami bojové
činnosti RAF a zkráceném bojovém
výcviku byly okamžitě vrženy do
bojových akcí, v nichž získali
nezanedbatelné úspěchy. Mnoho
dalších čs. letců v téže době posílilo i



První setkání s britskými důstojníky bezprostředně po příjezdu do Duxfordu 12. 7. 1940. Zleva britský spoluvatel B-letky F/Lt J. J. Jefferies (1916-1943), spoluvatel A-letky F/Lt G. L. Sinclair (1916-2005), velitel cvičné letky F/O J. E. Boulton (1919-1940), mjr. Hess a npor. Kredba – oba ještě v tmavomodrých čs. uniformách z Francie.



S/Ldr Hess, za britskou stranu jej suploval S/Ldr George D. M. Blackwood. Pro začátek, než se čs. důstojníci plně seznámí s britskými předpisy, byly zdvojeny také funkce velitelů letek, technických, zpravodajských a dalších důstojníků. Vzájemný poměr byl velice dobrý. „*Naši hoši se Angličanům líbili a Angličané se líbili nám,*“ píše Hess ve svých pamětech. „*První dojmy byly opravdu skvělé, a tento úspěšný začátek přispěl k našemu rychlému přizpůsobení se v novém prostředí. Brzy jsme se v něm cítili jako doma, neboť anglický velitel a důstojníci nás přijali opravdu vřele.*“⁴⁵ Sympatie byly oboustranné. „*Český velitel peruti byl Squadron Leader Saša Hess, který se stal mým velmi dobrým přítelem,*“ napíše později W/Cdr Woodhall, jenž byl jeho vrstevníkem. „*Saša byl v českých leteckých kruzích dosti slavný, kromě jiného byl vůdcem českého akrobatického týmu v ještě mírových evropských leteckých závodech. O mnoho starší, než zbytek (bylo mu už kolem 45 roků) byl prvotřídním pilotem a rozeným stíhačem.*“⁴⁶

První společné foto důstojníků 310. peruti, pořízené před jedním z prvních právě dodaných Hurricaneů Mk.I v Duxfordu 19. 7. 1940. Sedící zleva P/O F. Rypl, F/O J. E. Boulton (†), P/O J. Ambruš, S/Ldr G. D. M. Blackwood, W/Cdr A. B. Woodhall, P/O A. Hess, F/Lt G. L. Sinclair, P/O J. M. Malý (†), F/O L. C. Czesek (tlumočník), stojící P/O J. Himr (†), P/O M. Kredba (†), P/O K. Vykoukal (†), P/O F. Hradil (†), P/O E. Fechtner (†), P/O V. Chocholín (†), P/O J. Polívka (technický důstojník), P/O V. Göth, P/O J. Štěrbaček, P/O V. Zaoral (†), P/O R. Roháček (†), P/O R. Holeček, P/O A. Navrátil, P/O S. Janouch, P/O F. Kordula a P/O S. Zimprich (†). Většina čs. pilotů má ještě čs. stejno kroje z Francie.

Výzbroj peruti tvořily moderní stíhací letouny Hawker Hurricane Mk.I. První čtyři stroje tohoto typu přiletěly do Duxfordu 19. července, následnou dodávkou po dalších šesti strojích ve dnech 24. a 25. července byl naplněn jejich tabulkový stav.



prořídle řady britských perutí (z nich bude nakonec 10. května 1941 v Leconfieldu ustavena 313. čs. stíhací peruč). V letních a podzimních měsících přetěžkého válečného roku 1940 se svým dílem přičinili o to, že se německé *Luftwaffe* nepodařilo vytvořit podmínky pro plánované vylodění na Britských ostrovech. Šlo o první vážný nezdar, který utrpěla až dosud vítězná nacistická válečná mašinérie.

Patrně největší zásluhy na čs. úspěších v Bitvě o Británii si získala 310. čs. stíhací peruč, do jejíhož čela byl jmenován právě major Hess. Byli to právě příslušníci jeho transportu, kteří v karanténním táboře Innsworth Lane u Gloucesteru – a ještě pod neoficiálním názvem „*Stíhací skupina*“ – položili základ jejímu personálnímu obsazení. Dva dny po vydání rozkazu k jejímu zformování, 12. července 1940 se přesunuli na první základnu jednotky, letiště Duxford.⁴⁴

Letiště ležící 13 kilometrů jižně od proslulého univerzitního města Cambridge v hrabství Cambridgeshire se nacházelo v operační oblasti 12. skupiny *Fighter Command*. Velitelem základny a celého duxfordského

sektoru byl veterán z 1. světové války W/Cdr Alfred Basil Woodhall, jemuž byli čs. letci hned druhého dne představeni. Rázovitý Angličan s nezbytnou lulkou a s monoklem si je zakrátko velmi oblíbil a připravil jim co nejlepší podmínky pro přípravu k bojové činnosti. Zatímco čs. velitelem 310. peruti byl jmenován



Protože ve válce potřebují vojáci nejen zbraně, ale také symboly, tak některé z Hurricaneů Mk.I od 310. peruti měly od druhého poloviny září 1940 na přední obtisk lvíčka.

Hessův britský protějšek S/Ldr G. D. M. Blackwood (1909-1997) v readinessu v Duxfordu v říjnu 1940. „*Sám jsem si naprosto jist tím, že kdyby tehdy Češi a Poláci nepomohli Royal Air Force, nevyhráli bychom Bitvu o Británii,*“ napíše po letech autorovi do předmluvy k jeho knize 310. stíhací peruč. (via S. Zimprich)

Vlastní přeškolení v Duxfordu začalo 19. července seznamovacími lety na dvouplošnicích Avro Tutor pod vedením mladíckého velitele *Training Flightu*, F/O J. E. „*Boy*“ Boultona. O tři dny později byly provedeny první lety na dolnoplošníku Miles Master, načež bylo přikročeno k prvním seznamovacím letům na Hurricanech. Jako první s ním 23. července vzletl právě S/Ldr Hess; došlo k tomu na stroji P3887 (který obdržel trupové kódy NN-J). Protože v případě létajícího i pozemního personálu 310. peruti šlo o poměrně zkušené letce, probíhal výcvik relativně hladce a



Velitel základny Duxford (Station Commander) a hlavní návodčí sektoru (Duxford Sector Radar Controller) W/Cdr A. B. Woodhall (1897-1968), Hessův vrstevník a přítel. Protože britská veřejnost tehdy ještě příliš nevěděla o českých a polských letcích, bojujících v RAF, občas se sestřelený pilot snesl na padáku do nepřítelův přátelského prostředí. „Woodhall byl vždy připraven skočit do auta, přišlo-li hlášení, že chytily pilota v anglické uniformě nemluvícího anglicky a rychle jej vysvobodil z prasečího chlívků, nebo kůlny, kde byl zavřený.“ vzpomíná jeden z příslušníků 310. peruti. „Samozřejmě místním horlivcům slušně vynadal, ikdyž si třeba mysleli, že dostanou za chycení „špiona“ medaili, a hned pilota odvezl do Duxfordu. Typické je, že měl v autě cigarety a zapalovač, ač sám kouřil pouze dýmku, ale to víte, anglický gentleman.“

rychle. Létal se velmi intenzivně od 08.00 do 18.00. V přestávkách piloti studovali taktiku a organizaci RAF a především se pilně učili angličtinu, jejíž znalost byla při rádiové korespondenci nezbytná.⁴⁷ Problém její neznalosti byl zpočátku řešen

používáním francouzštiny, kterou ovládali jak Britové, tak i Čechoslováci. K jednotce také denně dojížděl profesor nedaleké cambridžské univerzity Louis de Gleher, který dával lekce z angličtiny přímo na místě. Kromě toho byl jednotce ve funkci pobočnicka přidělen F/O Leonard C. Czesek, britský státní příslušník, který měl české předky a tudíž i základní znalosti češtiny. Nalezly se i další cesty.

„Naším prvním problémem, který jsme museli překonat, byla jazyková



bariéra,“ vzpomíná opět W/Cdr Woodhall. „A tak jsem po delším přemýšlení zavzonil na Lance Sievekinga v BBC s tím výsledkem, že jsem - společně s českým překladate-

Duxford, 22. 7. 1940. Mjr. Hess (zcela vpravo) doprovází velitele 12. skupiny Fighter Command, A/V/M Leigh Malloryho, jenž přijel prověřit pokroky nové jednotky v jejím výcviku.

lem - strávil den v Broadcasting House. Tady jsme nahráli sérii povelů, nejprve v angličtině následkovaně s českým překladem, jaké mohli předpokládat od sektorového návodčího (Sector Controller) - od „Scramble“ (start) až po „Pancake“ (přistání) se všemi myslitelnými povely mezi tím. BBC nám velice rychle poslala několik desek s těmito záznamy a ve velice krátké době Češi dokázali porozumět těmto anglickým povelům sami.

Češi (a byla to pohledná partička) si velice rychle našli přítelkyně mezi příslušnicemi WAAF. Nejzábavnější na tom bylo, že hned podle přízvuku bylo jasné, která WAAFka kterého Čecha učila. Někteří proto mluvili se skotským, další s yorkshirským, jiní s londýnským (Cockney) přízvukem. Jako diváci jsme si při tom užili spoustu zábavy.“⁴⁸

Závěr přeškolení 310. peruti

při případném hromadném nepřátelském leteckém útoku nebo při ochraně konvojů však zvládneme ihned. Měl jsem dojem, že podmaršálek byl spokojen. Při rozhovoru přiletěla v krásné sevřené formaci B-letka naší perutě ze cvičné střelby a předvedla dokonalé přistání.“⁴⁹

Leigh-Mallory byl podle všeho spokojen. O pět dní později totiž prohlásil 310. perut' za operační a postavil ji do hotovosti. Ještě téhož dne ve 14.10 hodin startovalo šest Hurricanů B-letky na první operační let, jehož úkolem byla ochrana letiště. S nepřitelem se však nestřetly a po 45 minutách letu se vrátily v pořádku na základnu.⁵⁰

Do prvního ostrého boje se dostala 26. srpna 1940. Za řízení jednoho z tučtu Hurricanů se ho zúčastnil i S/Ldr Hess (pilotoval stroj P3143 s kódy NN-D). Kolem 15.35 v okolí Harlow zaútočili na formaci bombar-



Přestože za Bitvy o Británii S/Ldr Hess bojoval v čele 310. peruti, vyzbrojené Hurricany, je málo známo, že byl vůbec prvním čs. pilotem, který létal na Spitfiru. První seznamovací let, a to na stroji Spitfire Mk.IB R6776 (QV-H), podnikl již 2. 8. 1940. Stroj vyzbrojený dvěma kanóny Hispano ráže 20 mm patřil do stavu sousední 19. peruti, která byla stejně jako Tristadesítka dislokována v Duxfordu.



představovaly ostré střelby z Hurricanů v Sutton Bridge 12. srpna 1940. Téhož dne přiletěl do Duxfordu velitel nadřízené 12. skupiny Fighter Command, A/V/M Trafford Leigh-Mallory, aby posoudil stupeň její vycvičenosti. „Hlásil jsem mu, že hlavní nesnáž vidím v tom, že my piloti neumíme dokonale anglicky,“ vzpomíná Hess. „To že nám vadí v radiofonickém spojení. Lehké úkoly

dovacích Dornierů Do 17 od III./KG 2 Holzhammer, jejichž cílem bylo letiště Hornchurch. V boji s bombardovacím svazem a jeho stíhacím doprovodem 310. perut' sestřelila své první tři nepřátele. Současně ale ztratila tři vlastní stroje, z nichž dva byly odepsány, a třetí nouzově přistál. Dva piloti, P/O Václav Bergman a Sgt Eduard Prchal utrpěli lehká zranění, takže se po několika dnech vrátili



Návštěva exilového prezidenta Dr. Edvarda Beneše v Duxfordu 6. 8. 1940. V kabině Hurricane Mk.I P/O F. Kordula, za prezidentem S/Ldr Hess již v uniformě RAF

Duxford, 6. 8. 1940. Zleva S/Ldr Hess, W/Cdr Woodhall, Dr. Beneš a G/Cpt Beaumont.



O návštěvě exilového prezidenta referovala řada listů, zde Daily Sketch z 8. 8. 1940.

Třidesátka v dobách své největší slávy. Stojící zleva P/O S. Janouch, Sgt. J. Vopálecký, Sgt R. Půda, Sgt K. Šeda, Sgt B. Fürst a Sgt R. Zima, sedící na zemi P/O V. Göth (†), F/Lt J. M. Malý (†), F/Lt G. L. Sinclair, F/O J. E. Boulton (†), P/O S. Zimprich (†), F/Lt J. J. Jefferies (†), Sgt J. Kaucký, F/Lt F. Ryppl, P/O E. Fechtner (†) a P/O V. Bergman. Za nimi nejúspěšnější stroj jednotky, Hurricane Mk.I P3143 (NN-D), na němž létal i Hess. Duxford, počátek září 1940.



k jednotce.⁵¹ Podstatné bylo, že nikdo z vlastních nepřišel o život a že britský velitel 310. peruti, S/Ldr Blackwood byl spokojen: „...Tehdy jsem poznal, jak dovedou českoslovenští letci bojovat. Nebylo třeba rozkazů rádiem, vrhli se na Němce bez rozpaků. Neberuli v úvahu, že jsem byl v tomto boji sám sestřelen, byl jsem s výsledkem prvního utkání vrcholně spokojen.“⁵²

Dva sestřely v jedné akci

V prvním boji si sice Hess žádné vítězství nepřipsal, ale vrchovatě si to vynahradil v tom druhém. Došlo k němu 31. srpna. V tvrdém utkání nad ústím Temže sestřelil dokonce dva soupeře najednou, stíhací Messerschmitt Bf 109 a bombardovací Dornier Do 17. A pro historii budiž zaznamenáno, že to bylo vůbec první dvojnásobné vítězství československého letce v barvách RAF. A chce se dodat, že na dvaatřicetiletého pilota to byl opravdu nevšední výkon.

Perť kolem 13.25 napadla svaz bombardovacích Do 17 od II./KG 3 Blitz. Při prvním útoku na Dornieri si jeho Hurricane R4085 (NN-A) vzal na mušku jeden ze stíhacích Messerschmittů Bf 109E. Hess ostře

uhnul vpravo a nahoru. Nepřítel s přebytkem rychlosti ho předlétl a Hess jednal bleskurychle. Po jeho dávkách z nepřitele vyšel kouř a odletěly nějaké kusy konstrukce. Pak zmizel po křídle v hloubce a jeho spirálu doprovázel černý dým z jeho hořícího motoru.

Po odpoutání se Hess stočil za mezitím již rozvrácenou bombardovací skupinou. Na mušku si vzal Do 17Z-2 (W.Nr. 3264, 5K+KM) od 4./KG 3, který se opozdil a zdržel se vlevo za ostatními druhy. Několika dávkami nejprve umlčel střelce a pak prostřílený letoun dotlačil až k zemi, kde kouřící protivník tvrdě dosedl „na břicho“ na pozemku farmy Eastwick v Burnham-on-Crouch na pravém břehu Temže. Pokud se týká osádky sestřeleného stroje, byla celá zajata. Zatímco Oberleutnant H. Gahrtz a Gefreiter E. Neumann vyvázli bez újmy, Oberfeldwebel A. Bulach byl raněn a střelec Unteroffizier E. A. Bock zemřel tři dny po sestřelu na následky těžkého zranění, kterou mu způsobila Hessova dávka.⁵³

„... Němec už začal kouřit a dosedl prudce bez podvozku na zem. Kolem něho se zvedlo mračno prachu, letoun se zlomil doprava a havaroval v poli na pravém břehu Temže. Dělámu prudký souvrat a směřuji přímo na letoun. Dva muži z posádky chvatně vylézají

z vraku... na zemi leží dva další, snad mrtví, snad ranění.

Bližím se k nim střemhlav a v křížku cíliche pozoruji zmatené počínání a bezradnost nad troskami zrazené



Osm kulometů Colt-Browning ráže 7,7 mm (0.303 palce) – po čtyřech v každé polovině křídla – neslo zásobu celkem 2400 nábojů. Na snímku mechanik AC2 Moric Novák a zbrojíř AC2 Zdeněk Lichtner prohlížejí Browningy stroje Hurricane Mk.I P3143 (NN-D). I jejich zásluhou se tento stroj stal nejúspěšnějším letounem 310. peruti. Za pozornost stojí symboly čtyř dosažených vítězství pod kabinou.

nepřemožitelnosti – bezradnost nad porážkou, jejíž možnost jim jejich velikášství nedovolilo připustit. Hledím na jejich zoufalé pokusy o útek, a najednou vidím jen nahou malost zbabělců, kteří si hráli na nadlidi a dnes se naráz zřítily z trůnu svých zločineckých snů. Dívám se přímo do jejich tváří cíliche namířených zbraní, přímo do jejich slimáčích očí, které teprve teď, kde nemají za sebou oporu železných zbraní, vdechujících sílu „vyšší rase“, vylézly konečně na světlo v pravé podobě, když jejich ulita se rozbila o čísi zbraň. V tom pohledu už



nebylo nic z té německé pýchy a siláctví... jen zvedli ruce – a já nebyl schopn stisknout spoušť...“⁵⁴

Hessova poslední slova nebyla pronesena samostatně. Původně byl totiž naprosto odhodlán vypořádat se s každým sestřeleným Němcem a nedopřát mu život v zajetí. Měl k tomu totiž osobní důvody. Nedlouho předtím se totiž k němu – kdoví odkud – dostala zpráva o tom, že jeho manželka a dítě zahynuly v nacistickém koncentračním táboře. Alespoň nás o tom zpravuje jeho přítel, W/Cdr Woodhall:

„Češi byli skvělí muži a většina z nich po svém útěku z Československa po německé invazi přežila spoustu strádání. Při jedné z pozdějších příležitostí dostal Saša Hess zprávu o tom, že jeho žena a dcera byly odvečeny do koncentračního tábora, kde zemřely.“

Mohl

jen doufat, že zemřely rychle, ale přísahal, že pro žádného Němce nebude mít slitování a že nikdy nebude brát zajatce.

Při jedné z prvních příležitostí, kdy šli Češi do akce, někdy začátkem Bitvy o Británii, předvedli excelentní představení. Setkal jsem se s nimi hned po jejich návratu na letiště a právě od Saši Hesse jsem vyslechl tenhle příběh: Někde nad Eppingským lesem vyřídil jeden Dornier. Když ten, s oběma motory zastavenými, pak nouzově přistál bez podvozku na poli, Saša šel za ním, aby se ujistil, že nikdo z nich

nezůstane naživu. Uviděl tři Němce potácející se z vraku. Jakmile zjistili, že na ně Saša nalétává, zvedli ruce. Chcete-li citovat jeho vlastní slova: „Zaváhal jsem a pak už bylo příliš pozdě. Proletím kolem zjistit, jestli jsem je zabil a oni na mě mávají něčím bílým. Prostě jsem je nedokázal postřílet.“ (znechuceně) „Myslím, že by to nemělo rozmysl, asi se už ze mě stal až příliš

1892, bydlíště Praha III, Dražického nám. 12).⁵⁶ Přestože manželka Anna byla ještě v prosinci 1942 ze Svatobořic propuštěna, věc měla pro Hesse jednu velice nepříjemnou dohru – jejich manželství, uzavřené 2. května 1928, bylo rozhodnutím Krajského soudu civilního v Praze ze dne 22. října 1942 rozloučeno.⁵⁷

Duxford, 31. 8. 1940. S/Ldr Hess po návratu z akce, v níž sestřelil dva nepřátelské letouny. Ve tváři je ještě patrné rozrušení z absolvovaného boje. Ve svých 42 letech byl jedním z nejstarších operačních stříhačů RAF v Bitvě o Británii. Vpravo F/Lt Malý.

Duxford, 31. 8. 1940. S/Ldr Hess líčí své dojmy z právě absolvovaného úspěšného boje. Za ním jeho Hurricane Mk.I R4085 (NN-A), z něhož bude muset 15. 9. 1940 sám skákat padákem.



Svůj první boj nad Británií prodělal 26. 8. 1940 S/Ldr Hess za řízení Hurricane Mk.I P3143 (NN-D). Ze tří bojových vzletů, které toho dne podnikl, dvakrát řídil tento stroj. Symboly vítězství se pod kabinou objevily až v následujících dnech a týdnech. Nejúspěšnější stroj 310. peruti bude nakonec odepsán po smrtelné havárii Sgt J. Chalupy dne 16. 10. 1940.

zatracený Brit.“ („too bloody British“).⁵⁵

My na tomto místě jen opravme a doplníme to, co se Hessovi tehdy asi doneslo. V první řadě se Woodhall po letech trochu zmýlil, protože „Saša“ neměl dceru, ale syna, který se jmenoval po tátovi. V žádném koncentračním táboře naštěstí nebyl a ani nepřišel o život. Ovšem nacistické perzekuci jeho rodinní příslušníci neušli. Po atentátu na Reinharda Heydricha totiž byla z rozkazu K.-H. Franka 17. září 1942 spuštěna tzv. *Aktion E (Emigranten)*. Byla namířena proti rodinným příslušníkům těch, o nichž bylo nacistické okupační moci známo, že slouží v čs. zahraniční armádě. Byli odvečeni do internačního tábora ve Svatobořicích u Kyjova. Z jeho rodiny tam byli drženi jednak jeho manželka Anna Hessová, rozená Paroubková (* 9. 11. 1907, bydlíště Praha III, Prokopská 6) a jeho starší bratr, úředník Ing. Ivan Hess (* 19. 7.

Sestřelen!

Patnáctého září 1940 je označováno za kulminační den Bitvy o Británii. V průběhu celodenních útoků *Luftwaffe* se stíhačům RAF podařilo rozvrátit dvě silné formace, mířící k Londýnu. Také *Tristadesítka* se toho dne s nepřáteli utkala dvakrát. Zasadila jim tvrdé rány a sama ztratila jen dva stroje, přičemž oba sestřelení piloti se zachránili na padácích. Shodou okolností k tomu došlo při druhém, odpoledním boji. Byl to Hurricane Mk.I R4085 (NN-A) S/Ldr Hesse a R4087 (NN-X), který pilotoval jiný vynikající pilot, Sgt Josef Hubáček.

Po urychleném doplnění paliva a střeliva, spotřebovaném v předchozím boji startovala jednotka z Duxfordu ve dne s nepřáteli utkala dvakrát. Zasadila Duxfordským křídlem (19., 242., 302. 310. a 611. perutí). O třicet minut později spatřili před sebou další silný

Hessův Hurricane Mk.I R4085 (NN-A).





bombardovací svaz He 111 a Do 17. Měli však méně štěstí, než dopoledne. Ještě dříve než však Baderovo křídlo udělat rozchod, zaútočily na něj shora od slunce stíhací „stodevítky“.

Kolem Hessova Hurricanu se jich míhlo hned několik najednou. Jednu z nich stačil sice poškodit, ale vzápětí ho zasáhla jiná, a to přímo kanónem do motoru. Podle výzkumů britských historiků ji s největší pravděpodobností pilotoval *Oblt.* Walter Horten. Budoucí spoluvůdce futuristicky vyhlížejícího proudového samokřídla Ho 229 tehdy letěl jako číslo samotného

svého letounu: „... Jeho poslední zbytky shořely a už jen doutnaly. Okolo stálo hejno diváků a někteří ke mně přiběhli a zubili se na mne: „Dívali jsme se na váš manévr a pěkně vám děkujeme, že jste tu naši neshodil na naše chalupy. Sledovali jsme vás po celou dobu, jak jste padal, a přece jste to hořící hnízdo nakonec dostal z města ven! Well done!“⁵⁹

Při svém sestřelení Hess neutrpěl žádné vážnější zranění, byl jen trochu potlučený a poškrábaný. Faktem zůstává, že k létání se sice vrátil, ale již nepodnikl žádný bojový let – jistě i



Geschwaderkommodora JG 26, proslulého *Maj.* Adolfa Gallanda (ten podle všeho sestřelil Hubáčka). V okamžiku, kdy Hess unikal další sérii, začal mu stroj hořet. Ještě se dokázal vyhnout hustě osídlené oblasti a z malé výšky seskočil padákem. Dopadl nezraněn kilometr jižně od kostela v Billericay (asi 10 km jižně od Chelmsfordu v hrabství Essex). Měkká oranice naštěstí jeho dopad zmírnila.

Když se trochu vzpamatoval, koukal Hess přímo do ústí hlavně lovecké pušky. Místní domorodci, nasazení proti nepřátelským parašutistům, brali svůj úkol smrtelně vážně. Považovali ho za Němce. Ostatně, uniformu na sobě neměl, jen košili. A jeho identitu nešlo odvodit ani od Hurricanu, dohořívajícího asi 150 metrů od něj, neboť z něj zbyla jen hromádka popela, která strávila i britskou kokardu na trupu. Naštěstí brzy přijeli britští vojáci, kteří ho „osvobodili“.⁵⁸ Ještě před odjezdem na letiště se naposledy podíval na trosky

kvůli věku.

My na tomto místě jen dodejme, že ve vrcholící Bitvě o Británii se 310. čs. stíhací peruč – i díky němu – zařadila po bok ostatním spojeneckým jednotkám přinejmenším velice důstojně. Až do



konce října 1940 provedla 938 operačních vzletů, při nichž nalétala

Tím, kdo 15. 9. 1940 Sašu Hesse sestřelil, byl nejspíše příslušník Gallandova Stabschwarmu, *Oblt.* Walter Horten (1913–1998). (via B. Barbás)

971 operačních hodin. Za totéž období jí bylo přiznáno sestřelení 40 a 1/2



Bratři Hortenové prosluli jako tvůrci futuristického, proudovými motory poháněného samokřídla Horten Ho 229. Vlevo Reimar (1915–1995). Na druhém snímku Walter u Ho 229.

nepřátelských letounů, pravděpodobně sestřelení 11 a poškození 6. V průběhu těchto akcí bylo 15 jejích Hurricanů zničeno a 10 poškozeno přičemž 3 piloti zahynuli a 7 utrpělo zranění.⁶⁰



Jeden z méně známých snímků Hurricanu Mk.I z výzbroje 310. čs. stíhací peruti na letišti Duxford v září 1940. Jde o stroj V6643 s trupovými kódy NN-Y. V boji nad ústím Temže v okolí Southendu 7. 9. 1940 na něm P/O Vilém Göth sestřelil dva Messerschmitty Bf 110, ale po zásahu zadním střelcem musel sám nouzově přistát „na břicho“. (via T. Doležal)

S/Ldr Blackwood, G/Cpt Beaumont a S/Ldr Hess.

„Účast československých letců v boji o Anglii... bude jednou pro Anglii i pro nás nejcennější chloubou, kterou budeme sebevědomě nosit v paměti a na kterou můžeme být stále a právem hrdi.“⁶¹ napíše sám Hess později.



Britská místa Hessovy zásluhy a bojové výsledky ocenila vysoce. Společně s neúspěšnějším čs. pilotem 310. peruti, P/O Emilem Fechterem se S/Ldr Hess stal 27. října 1940 jedním z prvních dvou čs. recipientů prestižního Záslužného leteckého kříže (*Distinguished Flying Cross*, DFC). V citaci k jeho udělení se pravilo, že „... projevil vynikající odhodlání a chabrost a dal skvělý příklad své peruti. Od chvíle, kdy se peruč stala operační, zničil dva nepřátelské letouny a těžce poškodil třetí. V posledním utkání se jeho letoun

Bratři ve zbrani. S legendárním beznohým velitелеm 242. peruti, S/Ldr Douglasem R. S. Baderem (1910–1982), který za Bitvy o Británii vedl Duxford Wing. (Doug. Banks via R. Palička)

vžal, ale on, aby se vyhnul obydlené oblasti, neopustil letoun, až když klesl do výše 400 stop, která sotva stačila k tomu, aby se jeho padák otevřel...⁶²

Udělení DFC mu navrhl velitel nadřízené 12. skupiny A/V/M Trafford Leigh Mallory 24. října a schválil velitel Fighter Command A/C/M Hugh Dowding o dva dny později. Vlastní



Duxford, 16. 1. 1941. Britský panovník Jiří VI. právě Hesse dekoruje Zasluzným leteckým křížem (DFC).

S/Ldr Hess společně s F/Lt Jefferies-Latimerem po společné dekoraci DFC

RECOMMENDATIONS FOR HONOURS AND AWARDS

316

Christian Name: ALEXANDER, Hesse, 1895.
(in full)
Rank: Acting Squadron Leader, OFFICIAL NUMBER:
Command or Service: No. 12 Group, Unit: 310 Squadron.

This Officer has since joining 310 Squadron as the Group Squadron Commander, displayed outstanding knowledge and courage, and has set a fine example to the whole Squadron. He has destroyed two enemy aircraft, and severely damaged one other since his Squadron became operational. In the last engagement his aircraft was set on fire, and despite of this he remained in his aircraft until it was clear of the populated area, and only baled out at 400 feet, his parachute opening only just in time to save him.

Although considerably older, (over 40), than the normal fighter pilot, Squadron Leader Hesse has always taken his place whenever an opportunity has occurred to operate, and it has no hesitation in strongly recommending him for the Distinguished Flying Cross.

State what recommendation is recommended: - DISTINGUISHED FLYING CROSS.
State Appointment held or how employed: - On operational flying as Squadron Commander, (Command).

SIGNED AND RECOMMENDED: Nigel Hall
All-Transatlantic, Squadron Leader, No. 12 Group, RAF, 1st AF, USA.

Witness of Mr Officer Commanding-in-Chief: Hugh Dowding
Date: 26 October 1940. Headquarters, Fighter Command.

Návrh a doporučení k vyznamenání S/Ldr Hesse DFC. (NA Kew)

Duxford, 16. 1. 1941. V rozhovoru s britským králem Jiřím VI. (1895-1952).



dekorace však proběhla až později. DFC mu 16. ledna 1941 na uniformu osobně připsal sám britský král Jiří VI. při své návštěvě na základně Duxford, kde osobně dekoroval pětadvacet nejzasloužilejších stíhačů za heroickou obranu britského nebe v Bitvě o Británii.

Vojenským diplomatem

S ohledem na jeho věk bylo zřejmé, že v čele 310. peruti již dlouho nezůstane. Svému nástupci, bezmála o deset let mladšímu S/Ldr Františku Weberovi, předal její velení 28. února 1941. Čekala ho kancelář.

Dnem 1. března 1941 byl povýšen na podplukovníka letectva a stal se styčným důstojníkem u velitelství Fighter Command v Bentley Priory u Stanmoru.⁶³ K této funkci mu Britové propůjčili hodnost Wing Commander (podplukovník) a později Group Captain (plukovník). V tomto zařazení byl v rámci svých kompetencí administrativně zodpovědný za všechny tři čs. peruti i jednotlivce sloužící u britských perutí v působnosti tohoto velitelství. Tuto funkci konal půl roku. Rýsovalo se totiž před ním poněkud jiné zařazení, navíc až za oceánem. Zbývající válečné roky měl totiž strávit v čs. diplomatických službách na americkém kontinentě. Jako známý a slavný letec zde měl reprezentovat svou zemi a také spolupůsobit při náboru krajanů do řad čs. letectva v RAF.

Z tohoto důvodu byl na žádost čs. míst k 1. lednu 1942 propuštěn ze svazku RAF VR. Britskou uniformu opět zaměnil na československou a vydal se za oceán. Byl totiž ustanoven čs. leteckým atašé ve Washingtonu, kde byl tehdy vyslancem Vladimír S. Hurban (1883-1949), známý diplomat ještě z dob prvního odboje.

Vedle svých diplomatických povinností a náboru dobrovolníků k čs. letectvu se pplk. Hess v USA věnoval také propagační činnosti. V roce 1943 dokonce v New Yorku vydal své válečné paměti, které nesly název *Byli jsme v bitvě o Anglii*.⁶⁴ Bylo to první takto publikované písemné svědectví československého účastníka této klíčové bitvy. Kniha se setkala se značným ohlasem nejen za války, ale i po ní, neboť vyšla v Praze ještě v roce



1947.⁶⁵ Poté ovšem na dlouhá desetiletí musela z veřejných knihoven v Československu zmizet. Několika dalších vydání se pak dočkala ještě v polistopadovém období, již po Hessově smrti.

Hned po svém vydání vzbudila kniha zaslouženou pozornost. Nejen pro svou tematiku, ale i pro své literární kvality. Pro každého, kdo Hesse dobře znal, to bylo poněkud překvapující zjištění. „Sašu“ totiž znali jako dobrého vojáka a výborného pilota, ale literáta by v něm hledal málokdo. Celé tajemství odhalila až o padesát roků později (a deset roků po Hessově smrti) osoba, která v USA pracovala v jeho bezprostřední blízkosti. JUDr. Božena Hauserová, tehdejší asistentka tiskového ataše na čs. vyslanectví ve Washingtonu, o tom vydala své svědectví až v roce 1991:

„Hess byl voják-letec, hrdina... Z čista jasna prohlásil, že musí podat svědectví o účasti československých letců v Bitvě o Anglii a hned dodal: „Zuzko, Vy mě to napíšete.“ Byla jsem tím imperativem poněkud

zaskočena, ale zároveň velmi polichocena. A tak jsem začala někdy v lednu 1943 psát o něčem, o čem jsem neměla ani ponětí.

Hess byl náramně stručný. Z každé jeho věty jsem musela napsat paragraf, někdy i celou stránku. Věnovala jsem se tomu na vyslanectví, po úředních hodinách, a párkrát mi pan vyslanec vyčinił, že mu pálím jeho elektriku. Kolikrát jsem přepisovala, kolikrát jsem nad tím brečela, když jsem se rozepsala o zabitém letci z Ostravy, kolikrát mně Hess vynadal, když moje představa o vzdušných bojích



Nastřelování palubních braní Hurricane Mk.IIA 2770 (NN-J) od 310. peruti v Duxfordu na jaře 1941.

První vydání knihy Byli jsme v bitvě o Anglii. Vyšlo v USA v roce 1943.

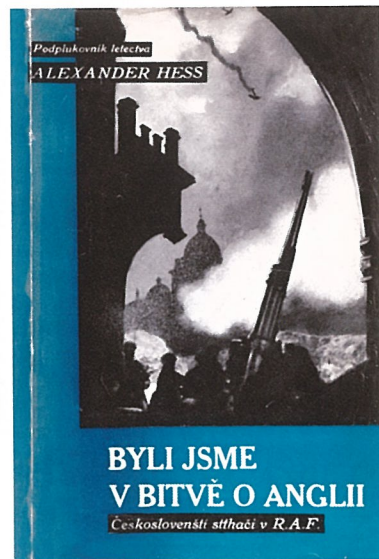
Duxford, jaro 1941. U Třístadesítky, ale tentokrát jen na návštěvě, již ve funkci čs. stýčného důstojníka u Fighter Command. Zprava S/Ldr Jaroslav Malý (již jako pracovník Inspektorátu čs. letectva), A/V/M Karel Janoušek (Inspektor čs. letectva), W/Cdr Hess a jeho nástupce ve funkci velitele 310. peruti S/Ldr František Weber. Janoušek právě pronáší řeč k britským důstojníkům, kteří se největší měrou zasloužili o to, aby 310. perut' byla co nejdříve operační jednotkou. První zprava W/Cdr Woodhall.

Zásadní podíl na literární úrovni knihy měla JUDr. Barbara Lee Podoski (* 22. 4. 1914, Brno, † 16. 8. 2009, Washington, USA), která se narodila jako Božena Hauserová. V letech 1933-1937 vystudovala Právnickou fakultu Masarykovy university v Brně (kde 11. 11. 1937 získala titul JUDr.) a nastoupila jako koncipientka v právnické kanceláři JUDr. Pražáka v Brně. Pouhý den po nacistické okupaci se ve Zlíně provdala za svého prvního manžela Charlese Lauwerse, který byl Američanem belgického původu. Vzápětí odjel do Konga, kde měli rozvíjet zájmy firmy Baťa. Manžel později odjel do USA, ona žila v Kapském Městě, pak odjela za ním. V USA působila jako administrativní pracovníce na čs. velvyslanectví ve Washingtonu Dne 1. 6. 1943 získala občanství USA, téhož dne se přihlásila do americké armády a tehdy také pro administrativní potíže změnila jméno na Barbara Lauwersová. Pro své bohaté jazykové znalosti pak působila v Evropě ve službách Úřadu strategických služeb (OSS). Po válce se do ČSR vrátila jen na krátko. Ještě před únorovými událostmi 1948 se vrátila do USA, kde pak pracovala v Hlasu Ameriky a v Kongresové knihovně ve Washingtonu, kde se seznámila se svým druhým manželem. Po roce 1968 pomáhala československým emigrantům, ve Vídni pracovala pro exulanty z celé východní Evropy (American Fund for Czechoslovak Refugees, předtím Tolstoy Foundation).

Pplk.let. Alexander Hess (první zleva) jako čs. letecký atašé v USA v květnu 1943 doprovázel prezidenta Edvarda Beneše při jeho návštěvě USA. Společná fotografie pochází z Chicaga, z jednoho z výrobních závodů, kde se produkovaly čtyřmotorové bombardovací Liberatory.

neodpovídala skutečnosti.

Ale stránek přibývalo a s příchodem jara jsme už měli dost materiálu na knížku. Vymyslela jsem titul: Byli jsme v bitvě o Anglii. Antonín Pelc, žijící tehdy v New Yorku, navrhl obálku, přidal hrst kreseb, a šlo se do tisku.



Hessova historie 310. československé stíhací peruti RAF vyšla v New Yorku v květnu 1943. Dočkala se i druhého vydání, po válce v osvobozeném Československu. Třetí vydání vyšlo nedávno v Praze.⁶⁶

Podezření ze spoluautorství ženského elementu brzy na to vyjádřil i ministr zahraničních věcí: „Knižka byla přijata víc než vlídně. Krajanský tisk ji pochválil, čtenáři ji ocenili. Při jedné z častých návštěv ve Washingtonu poklepal Jan Masaryk Hesse po pleci a řekl: „Sášo, dobře se to čte. Ale přiznejte se, která kurva Vám to psala?“ Že prý je na té knížce jasně vidět ženskou ruku, chlap by tak nikdy nepsal. A tak se mi – vedle čtyřřádkového poděkování na předposlední stránce knížky – dostalo nezasloužené pocty: od milovaného pana ministra, který nás všechny řadil do kategorie 'K'“⁶⁷

Ve své diplomatické funkci Hess také dohlížel na výcvik čs. letců u operačně výcvikové jednotky 111. OTU v Nassau na Bahamských ostrovech. Měl i řadu jiných povinnos-

tí. V květnu 1943 doprovázel prezidenta Beneše při jeho návštěvě USA. O dva měsíce později pak generála

Janouška, jenž tehdy podnikl inspekční cestu po leteckých školách v Severní Americe, kde procházeli výcvikem čs. letci. V následujícím roce pak s ním také spoluzastupoval Československo při zakládání Prozatímní mezinárodní



organizace civilního letectví, PICAQ (*Provisional International Civil Aviation Organisation*). Tato důležitá mezinárodní konference (za účasti 1000 delegátů z 52 zemí světa) proběhla od 1. listopadu do 5. prosince 1944 v chicagském hotelu Stevens (později Chicago Hilton). Došlo na ní také k formulaci Smlouvy o leteckém tranzitu, IASTA (*International Air Services Transit Agreement*) a Smlouvy o mezinárodní letecké dopravě, IATA (*International Air Transport Agreement*). Podle zde dohodnutých ustanovení Dohody o mezinárodním civilním letectví, měla nová organizace ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) vstoupit v činnost 30 dní po oznámení, že polovina signatářů, tj. 26 států, ratifikovalo dohodu.⁶⁸

Svou funkci v USA Hess vykonával až do září 1945, přičemž 7. března 1945 byl povýšen na plukovníka letectva. Poté, konkrétně od 21. září 1945 do 15. února 1946 konal funkci čs. leteckého atašé v kanadské Ottawě (kterou dosud vykonával pplk. Ján Ambruš).⁶⁹



Ze slavnostního křtu lodi S.S. Thomas G. Masaryk (11 000 tun) na Terminal Island v Los Angeles (Kalifornie) 12. 7. 1943. Zleva čs. vojenský atašé v USA plk. Oldřich Španiel, vyslanec Vladimír I. Hurban, A/V/M Karel Janoušek, Olga Hurbanová, pplk. Alexander Hess a W/Cdr Alois Hlobil, přednosta výcvikového oddělení ICL. Janoušek s Hlobilem pobývali v červenci a srpnu toho roku na severoamerickém kontinentě v rámci inspekce výcvikových zařízení, kde se školili čs. letci.

Z titulu své funkce navštěvoval pplk. Hess také výcvikovou základnu 111. OTU v Nassau na Bahamských ostrovech, kde probíhal operační výcvik osádek pro 311. čs. bombardovací peruti. 22. 2. 1944 zde doprovázel tehdejšího guvernéra Bahamských ostrovů, vévodu z Windsoru (1894-1972), který v roce 1936 panoval jako britský král Edward VIII. Je zachycen vlevo.

Letiště Windsor Field, Bahamské ostrovy, 20. 2. 1944. Pplk. Hess (uprostřed) s osádkami F/Lt R. Protivý a W/O L. Koška. Sedmý zleva asistent čs. leteckého přidělence v Kanadě, S/Ldr J. Jaška. Za nimi čtyřmotorový Liberator GR.Mk.III(B) FL968 (LF) ze stavu 3. peruti 111.



Častěji usedal za řízení tohoto Hurricane Mk.I R4085 (NN-A). Ze čtyř bojových vzletů, které absolvoval 31. 8. 1940, ve třech případech řídil právě tento stroj a sestřelil na něm dva nepřátelské stroje. Naposledy jej pilotoval v bitvě nad Londýnem 15. 9. 1940. Po sestřelu

Z exilu domů a zase zpátky

Do vlasti se vrátil 23. března 1946. Jeho dosavadní úspěšná válečná služba mu vynesla celou řadu vyznamenání. Blůzu jeho uniformy postupně ozdobil stužky Československého válečného kříže 1939 (udělen 28. 10. 1940), Československé medaile Za chrabrost (24. 7. 1946), Československé medaile Za zásluhy I. st. (26. 6. 1944), Čs. vojenské pamětní medaile se štítky F a VB (7. 3. 1944), již zmíněného britského DFC (27. 10. 1940), kampaňových medailí *The 1939-1945 Star with Battle of Britain Clasp*, *Defence Medal* a *War Medal*.

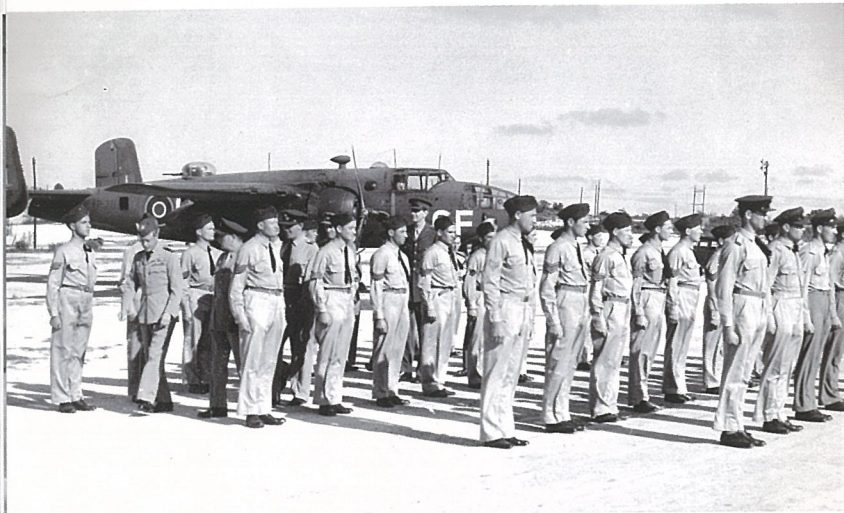
Po několikaměsíčním působení u studijní skupiny MNO byl 30. listopadu 1946 určen zatímním velitelem letectva 2. vojenské oblasti (reorganizovaného 1. srpna 1947 na velitelství II. leteckého sboru) se sídlem v Českých Budějovicích.⁷⁰ V této vysoké funkci mu podléhaly letecké útvary a jednotky dislokované v jihozápadních a jihovýchodních Čechách. Šlo v první řadě o českobudějovickou 2. leteckou divizi (tvořily ji



LP 4 a LP 5, vzniklé z 312. peruti), vyzbrojenou stíhačkami S-89 (Spitfire LF.Mk.IXE), a o plzeňskou 6. leteckou divizi (LP 24 a LP 25, oba vzniklé především z personálu 311. peruti), která měla ve výzbroji bombardovací letouny B-36 (Mosquito FB.Mk.VI) a B-32 (Petljakov Pe-2). Kromě nich pak do jeho podřízenosti patřila také Letecká spojovací škola v Chrudimi, Letecká výcviková střediska v Českých Budějovicích, Havlíčkově Brodě a Chrudimi aj.

Plukovník Hess byl typickým aktivním důstojníkem čs. armády předválečného střihu, tedy apolitickým odborníkem. Nepatřil k těm, kteří by v poválečné realitě podlehlí námluvám ze strany jakékoli politické strany. V žádné nebyl organizován ani před válkou, ani po jejím skončení,⁷¹ ale, jak prozrazuje jeden z dokumentů Okresního akčního výboru (OAV) v Českých Budějovicích, „svým smýšlením inklinoval ke zřízení západních demokracií.“⁷²

Nepřekvapí tedy, že konec kariéry u čs. vojenského letectva, k jehož věhlasu přispěl jako málokdo jiný, pro něj znamenaly únorové události. Již 27. února 1948 byl „pro svůj reakční a lidově demokratickému zřízení nepřátelský postoj“⁷³ odeslán na dovolenou, tedy postaven mimo službu. Stal se tak jedním z prvních 27 generálů a 813 důstojníků, kteří byli odstraněni z armády v první z celkem čtyř poúnorových vln propouštění, které čs. armádu po personální stránce změnily k nepoznání.⁷⁴ Protože – dobovou terminologií – byl „bez záruky spolehlivosti, nepřátelský lidově demokratickému zřízení“,⁷⁵ tak byl následně 1. června 1948 byl



formálně odeslán do výslužby.

Na více již nečekal a ještě v červnu 1948 se mu podařilo odejít ilegálně do exilu. O tom, za jakých okolností k tomu došlo, panují dodnes určité nejasnosti. Je však zřejmé, že tak

dobně, že šlo o dvoumotorový Douglas C-47B Skytrain (Dakota) výr. č. 43-48406 s trupovými kódy D-18, který patřil do stavu kbelského Leteckého dopravního pluku (LDP). V noci na 14. června 1948 uletěl ze Kbel přímo do



neučinil pěšky přes „zelenou hranici“, jako většina jeho válečných druhů, ale, že „uprchl za hranice ČSR letadlem a od té doby je nezvěstný, všeobecně se má za to, že uletěl do Anglie,“⁷⁶ jak nám prozrazuje pozdější záznam OAV v Českých Budějovicích, který ho měl – z titulu jeho posledního bydliště takřkajíc „v referátě“.

Pokud jde o letoun, na němž se dostal za železnou oponu, je pravděpo-

Anglie a s posledními zbytky paliva přistál na letišti Manston na pobřeží hrabství Kent.

Letoun, který bez předchozí motorové zkoušky odstartoval přímo od jednoho ze kbelských hangárů, pilotoval někdejší západní letec, škpt. let. Josef Bernat, bývalý pilot 311. čs. bombardovací peruti. Na palubě se nacházelo dohromady 21 osob, z toho sedmáct mužů, dvě ženy a dvě děti ve



Letiště Oakes Field, Nassau, Bahamské ostrovy, 22. 2. 1944. Pplk. Hess s vévodou z Windsoru při přehlídce čs. letců. Za nimi jeden ze strojů, na němž tehdy čs. letci cvičili, dvoumotorový Mitchell Mk.II FR371 (CF), náležející do stavu 1. peruti 111. OTU.

věku 7 a 14 roků, jak prozradil jeden britský list. Více ovšem zástupcům tisku mluvčí skupiny sdělit odmítl. Jejich úplný jmenný seznam tehdy z pochopitelných důvodů zveřejněn nebyl a zrekonstruovat se jej v úplnosti nepodařilo ani čs. bezpečnostním orgánům. Jisté je, že mezi uprchlíky byli vedle škpt. Bernata další bývalí



Hessovi byla podřízena také 6. letecká divize, jejíž LP 24 dostal do výzbroje dvoumotorová Mosquita FB.Mk.VI (B-36), zakoupená ve Velké Británii. Snímek pořízený na letišti Plizeň-Bory jej zachytil (vlevo v pozadí) společně s velitelem pluku pplk. Vlastimilem Veselým a velitelem letectva div.gen. Aloisem Vicherkem.

Plk. Hess po návratu z USA do vlasti. Právě hovoří na slavnostním zahájení prvního poválečného leteckého dne uspořádaného Východočeským aeroklubem v Pardubicích 13. 10. 1946. (via A. Vicherek)

Stejně jako Spitfiry, tak i Mosquita patřila k ozdobám leteckých dnů, jichž v těsně poválečném Československu proběhlo mnoho desítek ročně. Ten vůbec největší z nich proběhl 7. 9. 1947 na pražské Ruzyni. Pohotoví fotograf zachytil dosedající celostříbrný velitelský stroj TE603 s kódy KP-1.

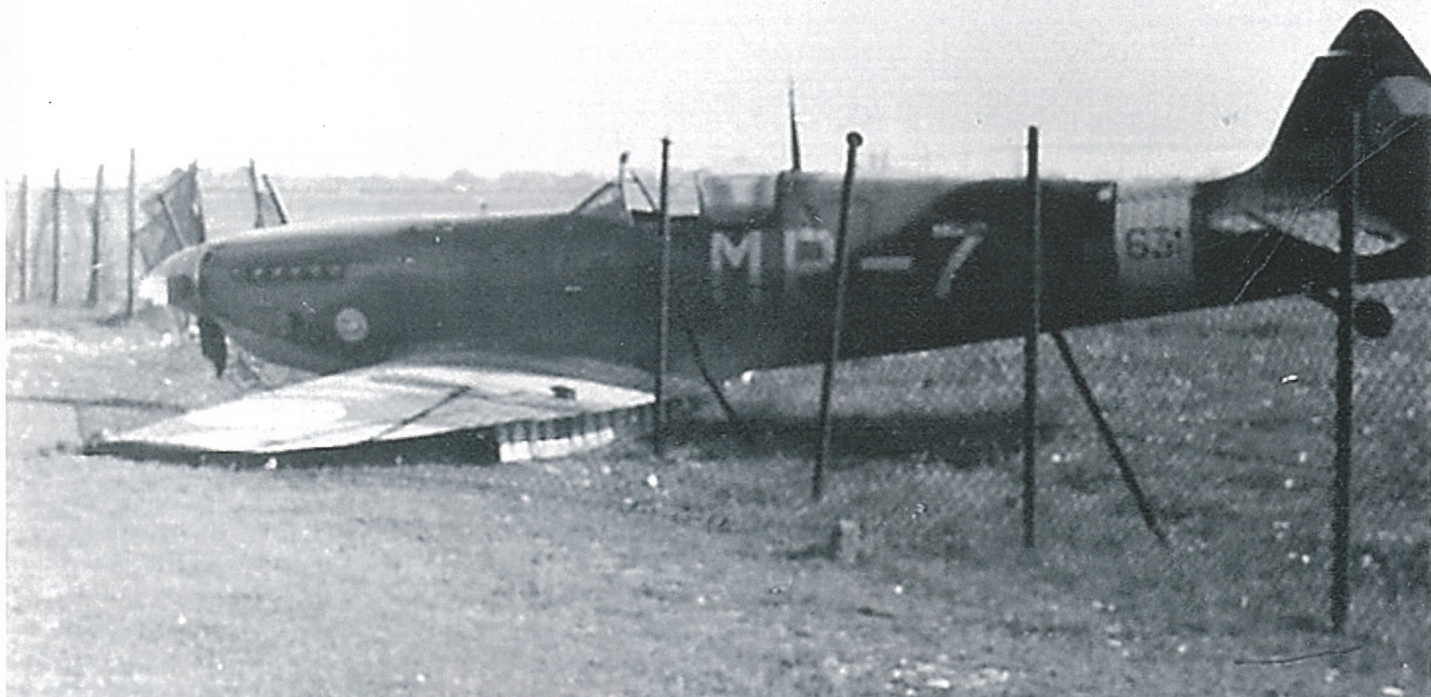
příslušníci RAF: pplk. Hugo Hrbáček, kpt. Zdeněk Sichrovský a jeho bratr ppor. Oldřich Sichrovský, kpt. Karel Šťastný, kpt. František Sadil, npor. František Kudla a por. Vlastimil Prášek (jenž jako letecký technik předem připravil vše potřebné ke vzletu), tedy nejméně osm.⁷⁷ Vedle nich se na palubě prokazatelně do zahraničí dostal mimo jiné bývalý velitel Čs. samostatné obrněné brigády a velitel poválečné Vysoké školy válečné, div.gen. Alois Liška, dále bývalý majitel pražské Černé růže a několik dalších.⁷⁸ Je dosti pravděpodobné, že mezi nimi byl i plk. Hess. Určité podezření měly v tomto smyslu i čs. bezpečnostní orgány, neboť 16. června 1948, tedy jen dva dny po úletu, na něj Oblastní úřadovna StB v Českých Budějovicích učinila



příslušné trestní oznámení.⁷⁹ Ať již Hess v této skupině byl, nebo nikoli, jisté je, že nepochybně tak unikl perzekuci, která postihla většinu jeho bývalých válečných druhů, kteří se rozhodli zůstat ve vlasti, nebo se jim uprchnout do zahraničí nepodařilo včas.

Zatímco doma byl degradován na vojína v záloze (13. dubna 1950), v zahraničí našel nový domov v USA, odkud pocházela jeho druhá manželka.⁸⁰ Angažoval se v exilovém hnutí a v roce 1949 se stal členem Rady svobodného Československa (RSČ), zastřešující organizace poúnorového exilu.⁸¹

Letecká vojenská akademie v Hradci Králové. Plk. Hess (zcela vlevo) doprovází náčelníka Hlavního štábu, div.gen. Bohumila Bočka (v popředí) a velitele letectva div.gen. Aloise Vicherka (druhý zleva).



V úsilí o zajištění existence se v USA zpočátku protloukal jen těžce. Brzy ale získal místo technického poradce letecké společnosti *Pan American World Airways* v New Yorku. Nejprve na letišti LaGuardia a pak na podstatně větším J. F. Kennedy Airport, kde působil až do odchodu do penze v roce 1965. Současně byl aktivně činný v exilovém hnutí a až do svého skonu udržoval kontakt se svými válečnými kolegy.⁸²

Alexander Hess zemřel 10. srpna 1981 v Brooksvillu na Floridě ve věku 83 roků. Zprávu o jeho skonu

V listopadu 1946 našel plk. Hess svůj nový domov v Českých Budějovicích, odkud velel letectvu 2. vojenské oblasti (pozdější II. letecký sbor). Podléhala mu m.j. i 2. letecká divize, k níž náležel i LP 5. Do jeho stavu náležel i tento Spitfire LF.Mk.IXE (čs. označení S-89). Stroj SL631 (MP-7) posloužil 19. 7. 1948 por. Milanovi Hořavovi k úletu do americké zóny, kde došlo k této nehodě při nouzovém přistání.



Vyšší velitelé. Zleva z profilu v lodičce plk. Josef Šnajdr, plk. Hess, div.gen. Alois Vicherek (otočen zády), brig.gen. Karel Mareš, brig.gen. Josef Hanuš (čelem k objektivu). Za nimi dvoumotorový dopravní Douglas C-47A Skytrain (Dakota) s trupovými kódy D-17 (pův. č. 42-108910). Patřil do stavu kbelského LDP a sloužil především k dopravě generality a vysokých důstojníků.



připomněl nejen londýnský *Daily Telegraph*, ale i řada dalších britských a amerických deníků, které neopomněly připomenout účast československých letců v Bitvě o Británii. Ve vlasti se o něm pochopitelně žádné z oficiálních periodik ani nezmínilo. Jeho tělesné ostatky spočinuly na československém oddělení hřbitova v anglickém Brookwoodu. Odpočívají tam v sousedství hrobů jeho spolubojovníků od *Tristadesítky*, kteří padli již za války. Ve staré vlasti se mu dostalo náležitých poct až o deset roků později. Desátého září 1991 byl povýšen na generálmajora *in memoriam*.

Druhý exil. Již jako zaměstnanec Pan American World Airways (vlevo) se v červenci 1949 na newyorském letišti LaGuardia vítá s některými veličinami čs. pounorového exilu. Zleva Mirko Sedlák (1913-1981), dr. Jaroslav Stránský (1884-1973), Václav Majer (1904-1972), gen. Sergěj Ingr (1894-1956) a dr. Adolf Procházka (1900-1970) – všichni členové Rady svobodného Československa. (Kanadské listy)

Místo svého posledního odpočinku našel na hřbitově v anglickém Brookwoodu. Odpočívá zde několik desítek čs. letců, kteří padli již za války, stejně jako mnoho jejich druhů, kteří zemřeli v pounorovém exilu. (Jaroslav Beránek)





Do exilu 1948

Plukovník Hess byl typickým aktivním důstojníkem čs. armády předválečného střihu, tedy apolitickým odborníkem. Nepatřil k těm, kteří by v poválečné realitě podlehlí námluvám ze strany jakékoli politické strany. V žádné nebyl organizován ani před válkou, ani po jejím skončení, ale, jak prozrazuje jeden z dokumentů Okresního akčního výboru (OAV) v Českých Budějovicích, „svým smýšlením inklinoval ke zřízení západních demokracií.“



Nepřekvapí tedy, že konec kariéry u čs. vojenského letectva, k jehož věhlasu přispěl jako málokdo jiný, pro něj znamenaly únorové události. Již 26. února 1948 byl „pro svůj reakční a lidově demokratickému zřízení nepřátelský postoj“ postaven mimo službu. Stalo se tak přípisem MNO hl. štáb letectva čj.1064 Taj.let. – 48. Tento dokument, zachovaný v okresním archivu v Berouně, je zajímavý tím, že datum 26. 2. 1948 je na originální listině napsáno jiným strojem, tedy dodatečně. Vybízí tedy k dosti opodstatněné spekulaci, že takovéto rozkazy byly bez data předem připraveny v trezorech na Hlavním štábu snad ještě před únorovým převrácením. Podpis generála Vicherka na nich je však zcela určitě pravý. A hned následující den, 27. února 1948 obdržel příkaz na nástup dovolené na neurčito.

Plukovník Hess se tak stal jedním z prvních 27 generálů a 813 důstojníků, kteří byli odstraněni z armády v první z celkem čtyř poúnorových vln propouštění, které čs. armádu po personální stránce změnilo k nepoznání. Protože – dobovou terminologií – byl „bez záruky spolehlivosti, nepřátelský lidově demokratickému zřízení,“ tak byl následně dekretem MNO č.j.4561-1/2 odd. ze dne 20. dubna 1948 formálně odeslán do výslužby s platností od 1. června 1948.

Na více již nečekal a ještě v červnu 1948 se mu podařilo odejít ilegálně do exilu. O tom, za jakých okolností k tomu došlo, panovaly dlouho značné nejasnosti, o které se hlavní měrou přičinil úmyslně sám plukovník Hess.

Sama StB mu ve svých vyšetřovacích spisech přisoudila odchod do zahraničí úletem v letadle. Ve svém spise uvedla, že tak učinil ve skupině podobně „postižených“ dne 10. června 1948. Nebyla to pravda, a dokonce i termín úletu letadla, ve kterém plk. Hess údajně měl být, nebyl v jejich protokolech uveden správně. Ve skutečnosti k úletu dvoumotorového Douglasu C-47B Skytrain (Dakota) výr. č. 43-48406 s trupovými kódy D-18, který patřil do stavu kbelského Leteckého dopravního pluku (LDP), došlo v noci na 14. června 1948 a navíc s úplně jinými letci.

Plukovník Hess se totiž na svůj únik z komunistického Československa připravoval s největší pravděpodobností již před únorem 1948. Svoji podruhé těhotnou americkou manželku odeslal letecky do USA ještě před komunistickým převrácením. Hned po

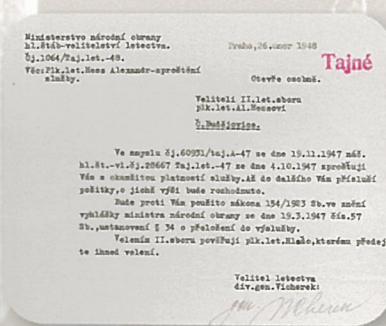
svém postavení mimo službu zlikvidoval veškerý svůj rodinný majetek a zajistil jeho odeslání lodí do USA. Ke svému vlastnímu úniku použil tzv. „bezpečnou“ ilegální cestu na Západ pro prominentní vojenské, politické a civilní osoby, která vedla přes Všeruby na Domažlicku, čs. bezpečnostním službám přímo pod nosem. Tuto cestu pro americkou ambasádu „provozovali“ agent Ota Tulačka (krycí jméno Cyril) a Hessův bývalý podřízený od 310. čs. peruti, stíhací pilot RAF Josef Hýbler (krycí jméno Vašek a Blackwood). Kontaktní osobou pro „Sašu“ Hesse byla dcera profesora Oty Chadrabý, u kterého se ubytoval po přestěhování z Českých Budějovic do Berouna.

Ve večerních hodinách 10. června 1948 na Arbesově náměstí v Praze Hess spolu se studentem Trojanem nasedl do automobilu SPZ Č-DO-42 pana Jindřicha Maříka, kde již seděl Ota Tulačka. Vydali se na cestu přes Rokycany, Plzeň, Klatovy do Kdyně. Tam Tulačka vystoupil a auto pokračovalo do Všerub na přechod. Kontrolu na hranicích „dělali“ podplacení příslušníci SNB (za jeden přechod se platilo 65 000,- Kč), praporečká Stanislav Liška jako velitel stanice a jeho podřízený. Když auto projelo jako „čistě“ z kontrolovaného úseku a zajelo dál do lesa, Hess s Trojanem vystoupili a počkali na strážmistra Lišku, který je ještě s Františkem Martinů doprovodil až k plotu bavorské celnice na německém území.

Aby zamaskoval své přípravy na odchod do zahraničí, plk. Hess počátkem června 1948 rozeslal řadu dopisů různým státním institucím a vysoce postaveným osobám, ve kterých velmi devotně žádal o shovívavost a povolení vycestovat do USA oficiální cestou za svojí těhotnou manželkou. Tyto dopisy jsou uchovány ve Státním okresním archivu Beroun jako svérázný doklad doby. Podle svědectví své vnučky, paní Ilony Honettschlegelové, která laskavě poskytla zásadní vodítka a informace k výše uvedeným zjištěním, generál Hess v zahraničí sám úmyslně mlžil o svém způsobu odchodu do zahraničí. Úmyslně nechal roznést fámu o svém úletu, což nakonec, jak již víme, u StB padlo na úrodnou půdu. Snažil se tím dosáhnout, aby StB při vyšetřování nepřišla na lidi, kteří mu do zahraničí skutečně pomohli. Každopádně svým odchodem do zahraničí „Saša“ Hess nepochybně unikl perzekuci, která postihla většinu jeho bývalých válečných druhů, kteří se rozhodli zůstat ve vlasti, nebo se jim uprchnout do zahraničí nepodařilo včas.

Zveřejněno a doplněno s laskavým svolením autora původního textu o panu generáloví, pana PhDr. Jiřího Rajlichu

Ing. Ivo Pujman



Králův Dvůr



ISBN 978-80-87350-25-6

