



PRÍBĚH

Eso z Otaslavic

JOSEF FRANTIŠEK, ZAPOMENUTÝ

HRDINA BITVY O BRITÁNII, BYL ČESKOU
HVĚZDOU POLSKÉ PERUTĚ 303

LADISLAV KUDRNA

Příslavovi praví, že pokud muž dosáhne nesmrtelnosti před svými třicátými narozeninami, stane se legendou. Josefem Františkovi bylo v den jeho smrti, přesně před sedmdesáti pět lety, 26 let.

Všichni známe Churchillovu větu z 20. srpna roku 1940: „Nikdy nebylo tak mnoho lidí zavázáno za tak mnoho takové hrstce.“ Jedním z oné „hrstky“ byl i Josef František, v době své smrti nejúspěšnější stíhač bitvy o Británii. Navzdory této skutečnosti zůstal jeho potenciál z hlediska – vulgárně řečeno – PR Československa nevyužit. Českoslovenští politici při jednáních se svými britskými protějšky poukazovali na výkony leteců en bloc. Zatímco Karel Kuttelwascher, „noční jestřáb“ (20 sestrelů), už v červnu 1943 podnikl „spanilou“ jízdu po Spojených státech a stal se i postavou stejnojmenného komiksu, Františkovi se ani za jeho života, ani po smrti takových poct nedostalo. A dnes není jeho příběh příliš známý.

Důvodů, proč se František nestal „válečnou celebritou“, bylo více. Zahynul v době, kdy Royal Air Force (Královské letectvo) nebudovalo kult leteckých es. Spolupráce Fighter Command (Velitelství stíhacího letectva) s médií byla v plenkách (u Luftwaffe tomu bylo právě naopak) a Františkovy vztahy s československou vojenskou správou byly „pošramocené“. Český pilot tak raději bojoval s Poláky.

„Nenucená“ nadřazenost

Některí autoři, s trochou nadsázkou, uvádějí, že největším zázrakem bitvy o Británii bylo to, že se odehrála. Pokud by po pádu Francie získal ve válečném kabinetu navrh lord Halifax, britský národ by se nebránil mírovému řešení před pokračováním ve válce. Winston Churchill svou pozici neměl zdaleka jistou (v týdnu od 24. do 28. května zápolil s Halifaxem o převahu ve vládě). Navíc byl mnohými považován za válečného štváče, s neblahým stigmatem Velké války (porážka Turky u Gallipoli, Churchill byl tehdy prvním lordem admirality). Touha po míru nebyla omezena pouze na šlechtické kruhy a finančníky ze City.

Přesvědčit národ, aby pokračoval v boji, chtělo hodně kuráže, obratnosti a propagandy, již napomohly

německé nálety a nezměrná statečnost vlastních pilotů, k nimž se později připojili Češi a Poláci. Tradovanému navzdory zůstává pravdou, že Britové nebyli nijak nadřízeni z civilních ani vojenských uprchlíků ze střední Evropy. Dokonce ani v době kapitulace Paříže neprojevili zájem o letce z „Východu“. Zpočátku uvažovali maximálně o vytvoření několika letek či o jejich zařazení do britských perutí. Britská „nenucená“ nadřízenost se projevovala i v ryze praktické, válečné sféře. Signifikantní je v tomto případě argumentace plukovníka Alexandra Davisona, předválečného vojenského ataše ve Varšavě, který zcela vážně tvrdil, že polští piloti, kvůli své temperamentní povaze, nemohou pilotovat tak složitý stroj, jakým byl bombardér.

Kapitán John Kent byl zděšen, když se dozvěděl, že má nastoupit v Northoltu službu u 303. polské stíhači perutě. Navzdory počáteční nedůvěře ze strany Britů však půjde o vůbec nejúspěšnější perut bitvy, a to i přes její pozdní nasazení. Avšak ani poté, co se její piloti vraceli s mnoha sestřely, nevěřil plukovník Stanley Vincent, velitel základny, hlášením svých svěřenců a nařídil zpravodajské sekci, aby všechny nároky opětovně prověřila.

Byli to právě polští stíhači, kdo se v průběhu bitvy stal příslušníkem na misce vah válečné štěstěny. „Nebýt skvostného materiálu poskytnutého polskými perutemi a jejich neprekonatelné chrabrosti, netroufl bych si říci, že výsledek bitvy by byl stejný,“ řekl na jejich adresu samotný Hugh Dowding, velitel Fighter Command, který tak vyjádřil pocit mnohých příslušníků Královského letectva.

„Hrstka“

Obraz bitvy o Británii je často zobrazován jak souboj hrstky stíhačů s celou Luftwaffe. Třebaže Churchill v proslulém projevu hovořil o „hrstce“, pravdou je, že sily Královského letectva a Luftwaffe byly takřka vyrovnané, pokud jde o stíhači stroje (počátkem srpna 1940 proti sobě stálo zhruba 800 hurricanů – spitfirů – a 1000 messerschmittů). Převahu, zhruba dvojnásobnou, měli Němci v bombardérech. Kromě radaru měli Britové na své straně další mocnou zbraň: nejlepší námořnictvo na světě, jemuž Kriegsmarine, která utrpěla těžké ztráty v norské kampani, nemohla konkurovat. Dopravní letectvo Luftwaffe, nezbytné pro zdar invaze, mělo zase fatalní ztráty v průběhu holandského tažení. Nicméně zatímco Němcům se během bitvy nedostávalo letadel, Britové naopak pociťovali spíše nedostatek stíhačích pilotů...

Churchill byl skvělý válečný vůdce, politicky nekorrektní vizionář, který uměl bravurně využívat situaci ve prospěch své země. Jeho projev, který dnes zní jako oslava vítězství, byl ale pronesen již 20. srpna 1940. Jinými slovy, v době, kdy na spojenecké stíhače čekala nejtěžší fáze celé bitvy, tzv. bitva o letiště (na přelomu srpna a září). Churchill záhy vytvořil mytus okolo

„Nad kanálem jsem vystoupal nad mraky, a v tom jsem ucítíl, že mě zasáhly čtyři střely z Bf 109.“

stíhačů, z nichž učinil „hrstku“ bojující za osud země, třebaže věděl, že v letecké bitvě nebojují desetitisíce, ale elita země.

Význam bitvy o Británii by neměl být v žádném případě marginalizován, ale zasazen do kontextu doby. V plné míře to platí o permanentním hrdinství letců, kteří denně vzlétali plnit svoje povinnosti, často na pokraji sil. Z více než půl tisícovky padlých stíhačů známé zlomek. Většina se nikdy nestala slavnými leteckými esy (pouze 5 % dosáhlo pěti a více sestrel). V případě Františka platí pouze to první.

Tvář v tvář smrti

Josef František byl jedním ze 190 československých letců, kteří v létě roku 1939 neodpluli do Francie (485 500 letců), ale zůstali v Polsku. Podle legendy rozhodla mince – padl polský orl. Důvod byl však prozaičtější. Vojenské velení v srpnu apelovalo na vstup do polských ozbrojených sil. Navíc již letci věděli, že po vylodění v Boulogne na ně čeká francouzská cizinecká legie, kam se nikomu nechtělo.

Do polské kampaně se zapojilo 93 letců, což nebyl zanedbatelný počet. Pro ilustraci, ve Francii bojovalo (přímo na frontě) 110 českých stíhačů, zatímco v bitvě o Británii 89. Při jednom z letů, 20. září 1939, zaútočil František na německou kolonu tanků a automobilů. Z kokpitu svého cvičného, neozbrojeného stroje RWD 8 házel na motorizovanou kolonu ruční granáty. Prudká protiletadlová palba poslala jeho stroj k zemi. Stalo se tak v prostoru Zoločivu. Zajetí a jisté smrti (třetí říše neuznávala Čechy za válečné zajatce) se výhnul díky odvaze svých spolubojovníků, Józefa Zwierzyńskiego a Wilhelma Kosarze, kteří přistáli pod nepřátelskou palbou a vyzvedli ho před zraky německých vojáků (září tím samým způsobem František zachránil svého kamaráda Zdeňka Škarvadu). O rok později, již jako příslušník Královského letectva, měl namále podruhé.

Poté, co 6. září 1940 sestrelil messerschmitt, byl jeho hurricane napaden dalšími dvěma „stodevítkami“, které jeho stroj zle pošramotily. Polštý mechanik 303. perutě později vzpomínal, že Františkův letoun byl tak prostřílený, že bylo stěží uvěřitelné, že s ním dokázal přistát na domovské základně v Northoltu. Toho dne se stal leteckým esem.

Den poté je český seržant znova v akci, opět skořuje a bojuje o život: „Nad kanálem jsem vystoupal nad mraky, a v tom jsem ucítíl, že mě zasáhly čtyři střely z Bf 109. Jedna zasáhla pravé křídlo, druhá proletěla levou nádrži, aniž jí zapálila, a třetí pronikla chladicem. Jen ocelovému pancíři za svými zadami vděčím za to, že mě čtvrtá nezabila. Vtom jsem zpozoroval, že mi na pomoc přiletely dva spitfiry a letoun Bf 109. Pravděpodobně jeden z těch, co mě zasáhly, sestrelil. Zpozoroval jsem, že teplota měho motoru nebezpečně stoupla, a já hledal místo pro nouzové přistání. Našel jsem zelené pole na malém kopci severovýchodně od

Brightonu a dobře jsem přistál.“ Než ale mohl famózní pilot poprvé usednout do britské stíhačky a vzletnout vstříc nepříteli, měl za sebou pohnutou odyseu.

Cesta do odboje

Josef František se narodil 7. října 1914 v Otaslavicích u Prostějova do rodiny truhláře, ale učarovala mu technika. Po vyučení zámečníkem nastoupil dobrovolně do armády. V letech 1934–1936 absolvoval Školu pro odborný dorost letectva u Vojenského leteckého učiliště v Prostějově. Nutno dodat, že již tehdy se ukázal jeho temperament, který se odrazil v množství kázeňských trestů. Patnáctý března 1939 jej zastihl v pražských Kbelích, kam byla jeho letka deponována po mnichovském diktátu. Desátník František byl jedním z 1265 československých letců (zahrnujících letecký i pozemní personál; přibližně 25 až 30 procent předválečného stavu letectva), kteří se rozhodli bojovat se zbraní v ruce proti nacistickému Německu. Polskou hranici překročil 13. června 1939. Vypuknutí války jej zastihlo na letecké základně Dęblin, která byla těžce poškozena německým bombardováním. František s ostatními letci přelétal s letadly do zázemí před postupující frontou a v rámci možností útočil na nepřitele.

Již 22. září 1939 přelétlo šest zbývajících letounů Františkovy jednotky do Rumunska (na palubě přepravoval generála Strzemińského), kde byl sice internován, ale již za čtyři dny utekl a dostal se se svými druhy do Bukurešti. Po získání dokumentů pokračoval přes Bejrút do Marseille, kam po strasti plné pouti dorazil 20. října 1939.

Se svými spolubojovníky navštívil na konci října sídlo Československé vojenské správy v Paříži, aby požádal o zařazení do vlastních leteckých jednotek. Na místě však došlo k ostré hádce mezi Františkem a dvěma důstojníky. Jeden z nich si později přiznal, že František vyložil a obořil se na veterány nevybírávými slovy: „Vždyť transporty z Polska už jsou dávno tady! Kde jste se to, sakra, chlapí, flákali?“ Major dokonce na sveřepého poddůstojníka zavolal francouzskou vojenskou hlídku, která ale odmítla zatkout čtveřici letců s polskými dokumenty („les soldats polonais“). Josef Balejka později uvedl: „Vrátil se k Polákům. Znal je a rozuměl si s nimi. Oblíbil si je. Už nikdy se nepokoušel vstoupit do československé jednotky, ačkoliv by to učinil nesmírně rád, už proto, že se mu často stýskalo. Ale měl především mentalitu prostého vojáka a věděl, že to má na „nahoře“ rozlitý.“

Lone wolf?

Josef František nadále sloužil u polského letectva. Přeškolil se na francouzskou techniku a zalétával letouny po opravách. Po kolapsu francouzské armády odplul 18. června 1940 k břehům Velké Británie, kam dorazil o čtyři dny později. Po vylodění ve Falmouthu

Josef František byl bravurní letec i střelec. Nepřátelský stroj zasáhl takřka z každé pozice.

směřoval do polského leteckého depa v Blackpoolu. Počátkem srpna dorazil na základnu Northolt, kde se právě formovala 303. polská stíhací perut. Do akce byla jednotka nasazena na konci srpna, v rámci 11. skupiny Fighter Command (nesoucí titul bitvy), a to na přistupových cestách k Londýnu, který se od 7. září 1940 stal hlavním cílem německých útoků. František se záhy stal hvězdou jednotky.

Od 30. srpna do 8. října 1940 sestřelil 17 letadel jistě (devět Bf 109E, pět He 111, dva Bf 110 a jeden Ju 88) a jedno pravděpodobně (Bf 109E). Jednalo se o zcela mimořádný výkon. Fenomenální pilot měl mít ale problémy s disciplínou, jelikož nedbal rozkazy a vydával se „lovit“ na vlastní pěst. Jedna z legend praví, že opouštěl svoji perut a vydával se nad kanál, kde číhal na vracející se bombardéry. Znavená osádka se těšila „domů“, když byl její letoun náhle zasypán střelami z hurricanu. Major Witold Urbanowicz našel nevšední řešení, jak rebela ponechat u jednotky, když z něho učinil „hosta“ 303. perutě.

Ve skutečnosti jako „vlk samotář“ dosáhl maximálně sedmi sestřelů z celkového počtu svých vzdušných vítězství. Navíc bombardéry nečinily většinu jeho sestřelů, „pouze“ 35 procent. Legenda však žila vlastním životem. A zatímco Poláci hovořili o „metoda Frantiszka“, Britové jej označili za „lone wolf“, osamělého vlka. Pravda je ale mnohem prozaičtější. Jakmile se perut po boji rozptýlila, každý se obvykle vrácel sám na základnu. Pokud nebyl letoun poškozen a zbývala munice, nebylo nic výjimečným, že takový pilot zamířil do oblasti, odkud se Němci vraceli do Francie. Svých posledních vítězství z 30. září 1940 pak František skutečně dosáhl jako osamělý vlk.

Bitva ukázala, že pokud byl stíhač skvělý akrobát, ale mizerný střelec, nikdy se nestal esem, zatímco průměrný pilot s přesnou muškou ano. Josef František byl bravurní letec i střelec. Nepřátelský stroj zasáhl takřka z každé pozice. Palbu zahajoval z velmi malé vzdálenosti, kdy riskoval i srážku s nepřitem. O to více soukující byla jeho „banální“ smrt z 8. října 1940.

Seržant František náhle opustil sestavu 303. perutě, která se vrácela z rutinní patroly, a zmizel svým polským druhům z dohledu. Nikdy se nedozvime, zda uviděl v dálce německý letoun. Víme, že přesně v 9.40 hodin havaroval v Cuddington Way poblíž Ewelu, hrabství Surrey. Hurricane měl zachytit křidlem o zem, provést salto a po dopadu začít hořet. Josef František byl vymrštěn z kabiny a při dopadu na zem si zlomil vaz. Jiná svědectví hovoří o nouzovém přistání, další o letecké nekázně, zatímco Františkův velitel zmínil fyzickou a psychickou únavu. Nervozita byla údajně patrná nejen na zemi, ale i ve vzduchu. V den své smrti měl nastoupit zaslouženou dovolenou, kterou chtěl strávit se svouj ruskou anglickou dívkou.

Františkův výkon v bitvě o Británnii překonali pouze Eric Lock (21 sestřelů) a James Lacey (18 sestřelů). Pomyslnou třetí příčku sdílí s Archiem McKella-

rem. Všichni tři však na své „výkony“ měli mnohem více času...

Generální ředitel Political Warfare Executive (Vládní exekutiva vedení války), koordinující propagandu vůči nepříteli, Robert Bruce Lockhart (předtím působil jako první britský diplomatický zástupce u československé vlády) upozornil 14. března 1941 ministra zahraničí Anthonyho Edena na článek v Times s titulem *Spojenci ve vzdušné válce*. Mimořádná pozornost byla v textu věnována polskému letectvu, jakožto nejpočetnější zahraniční složce RAF, respektive „polskému“ seržantovi „Petru“ Františkovi, který sestřelil 28 německých letadel, čímž se stal nejúspěšnějším pilotem celého Královského letectva.

Lockhart si dovolil upozornit, že tento pilot byl Čechoslovák. Po vypuknutí války tento muž, který nemohl doma bojovat proti německým okupantům, odešel do Polska, kde nabídl své služby tamnímu letectvu. Do Velké Británie dorazil se svou polskou jednotkou ještě předtím, než byly zformovány československé

perutě. Poté, co byl zabit, pokračoval Lockhart, Čechoslováci neučinili žádný pokus, aby si nárokovali zásluhy svého krajana, protože cítili, že by tím mohli pohoršit Poláky, po jejichž boku bojoval, třebaže jeho statečné činy byly mnohokráte přetřásány v britském tisku. Lockhart se domníval, že chvályhodný český postoj by měl být zaznamenán do oficiálního záznamu ministerstva zahraničí.

Ve skutečnosti byla 310. československá stíhači peruf ustanovena již 12. července 1940 a zasáhla 26. srpna, tedy o pět dní dříve než 303. perutě. Je vysoko pravděpodobné, že Lockhart ani netušil o Františkově rozdílu s československými vojenskými autoritami, a proto ani nezadal pozadí nezájmu o propagandistické využití úspěchů českého seržanta.

Letošního 8. října uplyne od tragického skonu Josefa Františka 75 let. Obdrží konečně tento neznámý hrdina 28. října 2015 in memoriam Řád bílého lva? ■

Autor je historik, působí v Ústavu pro studium totalitních režimů

Letoun typu Hurricane Mk.I., s nímž bojoval Josef František. Foto: Národní archiv

