# Stíhací pilot první linie

Plukovník letectva in memoriam Stanislav Fejfar a jeho odysea

LADISLAV KUDRNA

## „Na toto, na tento výsledek Mnichova by se měli jít podívat ti, kteří tenkráte rozhodovali." (Stanislav Fejfar: Deník stíhače)

*Stanislav Fejfar jako kapitán Královského letectva (Anglie 1942)*

Foto: *archiv autora*

Severní Francie, 17. květen 1942. Další den horké letecké války na západní frontě. Britské královské letectvo (RAF) zahajuje operaci Ramrod 33,[1] které se účastní i 313. československá stíhací peruť.[2] Německý varovný systém ihned poté, co britský letecký svaz překročil Kanál, vysílá do vzduchu prakticky kompletní stíhací eskadru[3] JG 26. Hauptmann Josef Priller, jehož Focke Wulf v té době zdobí již 71 černých proužků[4] na kormidle, letí v čele III./JG 26.[5]

V jeho pozdějším hlášení se můžeme dočíst: *Dne 17. května 1942 jsem vzlétl z Wewelghemu v 11.17 hodin se svou skupinou proti nalétávajícímu anglickému svazu. Asi v 11.33 hodin jsem dostoupal do 5000 metrů a ocitl se v převýšení za dvojicí Spitfirů. Na jeden z nich jsem vypálil ze vzdálenosti 50–20 metrů, načež ze Spitfiru odletěl nějaký velký kus. Spitfire oslnivě vzplál, převrátil se na záda a řítil se přímo dolů. Pikoval jsem za ním skrze mraky a uviděl ho, jak se roztříštil na zemi. Místo havárie se nachází někde mezi Guinesem a Audembertem. Přesnější místo dopadu nemohu udat, neboť jsem letěl vysokou rychlostí 750 km/h a ihned jsem pronásledoval další Spitfiry, letící v nižších letových hladinách.*[6]

V kokpitu dotyčného spitfiru seděl Flight Lieutenant (F/Lt) Stanislav Fejfar, velitel letky B 313. perutě.[7] Stejně jako Priller, patřil i Fejfar mezi zkušené, ostřílené stíhače, o čemž svědčilo i sedm černých křížků pod kabinou jeho spitfiru. Další už ale nepřidal.

Stanislav Fejfar se narodil 25. listopadu 1912 ve Štikově u Nové Paky. Vychovával ho nevlastní otec Alois Junek, za kterého se jeho matka Marie

1 Ramrod – název operace, jejímž hlavním účelem bylo zničení daného cíle bombardéry, přičemž stíhači RAF měli při těchto operacích hlavní úkol chránit bombardéry před útoky německých stíhačů.

2 Na půdě Velké Británie vznikly následující československé letecké jednotky: 12. července 1940 byla postavena 310. československá stíhací peruť, 2. srpna 1940 následovala 311. československá bombardovací peruť, 5. září 1940 312. československá stíhací peruť, 10. května 1941 313. československá stíhací peruť, 20. ledna 1942 byla zřízena v rámci 68. noční britské stíhací perutě československá letka B, 2. října 1944 vznikla československá dopravní skupina u Transport Command, 2. srpna 1940 byla postavena výcviková a náhradní jednotka Czechoslovak Depot, 16. února 1941 československá výcviková letka (No. 1429 „Czech" Operational Training Flight), později přejmenovaná na „Czech" Flight No. 6. OTU.

3 Německá stíhací eskadra na západní frontě měla v letech 1941–1942 k dispozici průměrně 124 stíhačů a přibližně stejný počet letadel.

4 Němečtí stíhači zaznamenávali svá vzdušná vítězství ve formě proužků na kormidle. Spojenečtí stíhači své sestřely označovali obvykle malým křížem pod kabinou svého stroje.

5 Každá německá stíhací eskadra se obvykle skládala ze tří skupin (Gruppen). Označení III./JG 26 znamená třetí skupinu (Gruppe) eskadry JG 26. Skupina měla obvykle tři letky (Staffeln). Letka průměrně disponovala 10 až 16 letouny, podle válečné situace.

6 RAJLICH, Jiří: *Esa na obloze. Nejúspěšnější českoslovenští stíhači ve 2. světové válce.* Naše vojsko, Praha 1995, s. 156–157.

7 Britská stíhací peruť (squadrona) měla obvykle okolo 24 pilotů a byla rozdělena na letku A a letku B. Do akce vzlétala peruť obvykle s dvanácti letci, což zhruba odpovídalo síle jedné Staffel.

*Na snímku dvacetiletý Stanislav Fejfar jako maturant. Rok 1932.*
Foto: *archiv Jiřího Štěpánka*

*Sedmnáctiletá Zdena Hylmarová*
Foto: *archiv Jiřího Štěpánka*

Fejfarová provdala poté, co její muž Josef Fejfar padl na bojišti Velké války. Pan Junek byl rovněž vdovec a společně se svojí novou ženou vlastnil hostinec. Rodiče byli tedy celkem slušně zaopatřeni, takže mohli mladému Stanislavovi poskytnout kvalitní středoškolské vzdělání. Nejprve ve Smiřicích absolvoval pět obecných tříd, v Nové Pace pak čtyři ročníky měšťanky a poté čtyři roky vyšší průmyslové školy v Pardubicích, kde také 20. června 1932 složil maturitu. Po ní se rozhodl pro dráhu profesionálního vojáka u letectva.[8]

V té době měl již Stanislav Fejfar vážnou známost. Dne 20. listopadu 1931 se ještě jako student seznámil v tanečních se sedmnáctiletou Zdenou Hylmarovou, se kterou by pravděpodobně spojil svůj život, kdyby nevyhrála jeho láska k létání. Jejich vztah skončil po Velikonocích 1935. Hlavní příčina rozchodu spočívala v tom, že se Stanislav Fejfar za žádnou cenu nechtěl vzdát povolání pilota, což znamenalo stálé nebezpečí ohrožení života a vazbu na vojenskou kariéru.[9]

K základní vojenské službě byl odveden 20. dubna 1932. Než se vůbec přiblížil k letadlu, musel se podrobit vojenskému drilu. Po měsících pochodování, skládání a rozebírání pušky nastoupil 1. října 1932 jako vojín prezenční službu u Leteckého pluku 1 „T. G. Masaryka" v Praze. Již 9. října ho ale poslali do školy pro důstojníky letectva v Prostějově.

Školu ukončil 15. června 1933 s hodnocením „dobře". Skončil, oproti svým představám, až jako jedenadvacátý z 34 absolventů. Následovala krátká služba u Leteckého pluku 4 v Hradci Králové. Dne 1. září 1933 nastoupil jako četař aspirant na slavnou Vojenskou akademii v Hranicích na Moravě a Prostějově. Zde se naplno věnoval studiu a 1. července 1935 ukončil akademii s hodnocením „velmi dobře". Tentokrát skončil jako devátý z 27 absolventů.[10]

Jeho pozdější válečný kamarád a spolubojovník František Fajtl zanechal vzpomínku na dobu Fejfarova studia: *V roce 1934–1935, jako vojenský akademik letectva, měl největší zájem na tom, aby dosáhl co nejvíce bodů a dostal se mezi první a nejlepší žáky. Byl velmi dobrým pilotem a všichni instruktoři mu dávali velmi dobré známky. Teorii všech předmětů se učil houževnatě a cílevědomě až do konce školního roku. Absolvoval Vojenskou akademii s velmi dobrým prospěchem.* [...]

*Letecké oddělení vojenských akademiků byl jakýsi kolektiv mladých lidí. V jakékoliv společnosti jsou dva směry, které můžeme označit za základní charakter lidského života vůbec. K jednomu patří lidé se smyslem pro společný, kolektivní život a práci. Buď mají onen smysl vrozený, anebo se dovedou přeorientovat ze sobeckého individualismu. Druhý směr je čistý individualismus, neustále živený vědomím vyniknout nad ostatní a ponechat si ze zisku pro sebe nejvíce. Takovýto individualismus omezuje člověku počet přátel a dusí v něm i kamarádský cit. Lidem méně inteligentním, málo v životě úspěšným, se vysmívá. Naopak, k lidem stojícím vysoko duševně podněcuje žárlivost a nenávist.*

*Stanislav, v době studií na Vojenské akademii, patřil k vyznavačům druhého směru, a možno ho označit v této době jako úspěšného individualistu. Měl*

8 *Vojenský ústřední archiv* (dále jen *VÚA*), fond (dále jen f.) kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912. Dále viz *VÚA*, f. ČSL-VB I., sign. 109/CI-2ab/6/38; korespondence tajná a důvěrná.

9 Dle přípisu pana Jiřího Štěpánka a jeho maminky Zdeny Štěpánkové (rozené Hylmarové). O tom, že se nejednalo o letmou známost, svědčí jistě i fakt, že paní Štěpánková (92 let) stále moc hezky vzpomíná na „Standu" a neustále shání informace o jeho válečném životě.

10 *VÚA*, f. kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912.

*Stanislav Fejfar v zimní letecké výstroji, 3. prosinec 1932, VLÚ Prostějov*
Foto: *archiv Jiřího Štěpánka*

*velmi malý počet kamarádů, ke kterým se choval vlídněji než ke zbytku akademiků, v nichž často viděl lidi nehodné jeho pomoci, družby, ba nezasluhující si ani jeho ohledů.*[11]

Po studiu na Vojenské akademii byl poručík Fejfar 1. července 1935 přidělen k 6. letce pozorovacího Leteckého pluku 1 „T. G. Masaryka" v Praze. Již 2. září 1935 ho vyslali na aplikační kurz v Prostějově, který ukončil 21. prosince 1935 opět s hodnocením „velmi dobře", když skončil pátý z 12 absolventů. Jako letec byl rovněž poslán na zkušenou k dělostřeleckému pluku (2. až 25. července 1936). Na závěr svého výcviku polního stíhacího letce ještě prošel kurzem létání v noci, který absolvoval od 1. července do 14. listopadu 1937 v Piešťanech, a to opětovně s hodnocením „velmi dobře" (pátý z 18 absolventů).

Novopečený důstojník letectva nastoupil po ukončení aplikačního kurzu k Leteckému pluku 3 „Generála M. R. Štefánika", kde byl jako nižší důstojník zařazen ke stíhací letce 38.[12]

V jeho kvalifikační listině za rok 1936 se můžeme dočíst:
- *Ve službě ukázněný, oddaný, k podřízeným spravedlivý. Chování mimo službu velmi dobré.*
- *Duševně pružný, rychlého postřehu a logického uvažování.*
- *Jako vedoucí stíhacího roje dobrý.*
- *Jako stíhací pilot projevuje zájem o tuto službu, je ukázněný, létá velmi rád a velmi dobře.*

*Jeho nejbližší upotřebitelnost: Jako velitel stíhacího roje a k vedení administrativy u letky.*

Celková kvalifikace byla označena stupněm „dobrý" (nad ním byly stupně „velmi dobrý" a „výtečný").[13]

Kvalifikační listina za rok 1937 vyzněla pro mladého důstojníka ještě lépe:
- *Velmi schopný instruktor.*
- *Jako velitel stíhacího roje velmi dobrý.*
- *Velmi dobrý stíhací pilot, ukázněný, odvážný a dobrý střelec.*
- *Má zručnost v kancelářských pracích.*[14]

*Jeho nejbližší upotřebitelnost: Jako první důstojník letky.*

Celková kvalifikace byla označena stupněm „velmi dobrý".[15]

## BEZ JEDINÉHO VÝSTŘELU

Poručík Fejfar, od 1. května 1938 prozatímní velitel 45. stíhací letky u Leteckého pluku 3, byl v době mnichovských událostí zařazen se svojí letkou do sestavy letectva 4. polní armády na jižní Moravě, později u 3. armády na Slovensku v Piešťanech, kde se dozvěděl o podepsání mnichovské dohody.

Fejfarovo chování v těchto dnech hodnotil v prosinci 1938 jeho velitel kladně: *Ačkoliv je mladým důstojníkem, prokázal mimořádné schopnosti pro vedení letky. Jest energický, spolehlivý, iniciativní a svědomitý. Jest výtečným pilotem a velmi rád létá. Pro funkci velitele letky jest velmi dobře způsobilý.*[16]

Kvalifikační listina poručíka Fejfara za rok 1938 se nesla ve stejném duchu jako ta z předešlého roku. Jeho celková kvalifikace byla označena stejným stupněm.[17]

Pochopitelně že tragické pomnichovské události se dotkly i vojáků. Nejeden příslušník letectva byl překvapen, když začátkem března 1939 obdržel od svého velitele k vyplnění dotazník, který se jasně tázal, zda je dotyčný Žid nebo se snad někdy, třeba jen po určitou dobu, hlásil k židovskému náboženství. Podobný dotazník vyplnil 3. března 1939 ve Spišské

11 FAJTL, František: Vzpomínka na kpt. let. Stanislava Fejfara. *Letu zdar*, 1947, č. 10/11, s. 195–196.
12 *VÚA*, f. kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912.
13 Tamtéž.
14 To byla skutečně pravda, jak se později ukázalo. Stanislav Fejfar byl členem literárního kroužku a jeho válečný deník patří k tomu nejlepšímu, co v daném žánru vyšlo. Dovolím si tvrdit, že pokud by Fejfar nepadl, jistě by byla naše historická literatura bohatší o dalšího „Fajtla." Dále byl Fejfar aktivním členem Sokola, holdoval zimním sportům, zvláště lyžování a bruslení. Rovněž byl vášnivý motocyklista.
15 *VÚA*, f. kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde kvalifikační listina za rok 1937.
16 *VÚA*, f. kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde kvalifikační listina za rok 1938.
17 Tamtéž.

*Četař aspirant Stanislav Fejfar 15. září 1934. O šest let později, ve stejný den, jako poručík Královského letectva sestřelí v bitvě o Británii německý dvoumotorový bombardér Dornier Do 17.*
Foto: *archiv Jiřího Štěpánka*

*František Fajtl jako major RAF*
Foto: *archiv autora*

Nové Vsi i poručík Fejfar, který patřil k církvi československé husitské.[18]

To se však již rychle blížil konec jeho služby na Slovensku. Poté, co Slovenský štát vyhlásil 14. března 1939 svoji samostatnost, musel se s ostatními českými letci přemístit do českých zemí (podle tehdy oblíbeného hesla – „Česi, peši do Prahy"), kde ho následující den zastihla okupace.

Později v zahraničí, zejména v sousedním Polsku, se naši letci setkávali s otřepanou otázkou: „Proč jste neulétli?! Proč jste se nebránili?!" Proč? Na to je vcelku prozaická odpověď.

Počasí bylo onoho osudného 15. března 1939 zcela neletecké. Jinými slovy: sníh, déšť, přízemní mlha. Pokud budeme hypoteticky uvažovat, že by padl rozkaz k hromadnému přeletu, otázka by zněla: Kam? Do beckovského Polska, které stále doufalo v možnost dohody s nacistickým Německem? Na Slovensko, které den předtím vyhlásilo svůj „samostatný" stát? Jednou ze skutečně mála možností byl přelet do Rumunska, kde se dala očekávat přátelská internace. K tomu by bylo ovšem zcela nezbytné doplnění paliva po cestě, tedy na „nepřátelském" Slovensku. Naši letci však, až na výjimky, neměli zkušenosti s dálkovým přeletem, který by beztak díky počasí skončil naprostou katastrofou.[19]

Bezprostředně po 15. březnu 1939 nikdo z letců nevěděl, zda bude moci české letectvo fungovat, byť omezeně a pod německým protektorátem. Mnoho pilotů a leteckého personálu využilo nabídku Němců k přeletu československých strojů do Říše.[20]

Již druhý den po okupaci jednal v Berlíně československý letecký a vojenský ataše, štábní kapitán letectva Jaroslav Malý, s velitelem Luftwaffe maršálem Göringem. Výsledek jednání vyústil v překvapivou Göringovu nabídku na umístění důstojníků (zejména mladších – zhruba do hodnosti majora) do různých oblastí německého civilního letectva. Tedy na velmi slušně placená místa. Seznamy s českými důstojníky měly být německé straně předány co nejrychleji.

Zanedlouho, konkrétně 23. března 1939, ministerstvo národní obrany nařídilo, aby velitelé jednotlivých leteckých pluků, Leteckého učiliště, Technického a Leteckého ústavu i Leteckého skladu opětovně upozornili všechny důstojníky letectva, kteří se dosud nepřihlásili do německých civilních leteckých služeb, že tak mohou učinit dodatečně. Zároveň MNO informovalo, že se tato akce rozšířila i na rotmistry letectva a dělesloužící všech kategorií, a to pilotů, střelců, radiotelegrafistů a mechaniků.

Již druhý den předložil velitel leteckého učiliště plk. let. Bedřich Starý na 1. oddělení III. odboru MNO přihlášku 58 důstojníků, rotmistrů a dělesloužících do německých civilních leteckých služeb. Následovaly seznamy z dalších jednotek. Ani v jednom případě se však jmenné seznamy nezachovaly, pouze plk. Starý ve svém hlášení uvedl, že se přihlásilo 58 letců.[21] Plukovník Jaroslava Vedral v létě roku 1941 uvedl, že se do Luftwaffe

18 *VÚA*, f. kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde kvalifikační listina za rok 1938. Viz rovněž *Ministerstvo obrany* (dále jen *MNO*), Praha, f. archivní osobní spis číslo 806212 Stanislav Fejfar 25. 11. 1912.

19 Blíže k této problematice KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za druhé světové války.* Libri, Praha 2003, s. 13–14.

20 Nejpodrobněji k této problematice KUDRNA, Ladislav: *Odhodláni bojovat. Vlastenectví československých letců v průběhu druhé světové války na pozadí válečných a politických událostí.* Naše vojsko, Praha 2009, s. 11–13.

21 Podrobněji KUDRNA, Ladislav: *Odhodláni bojovat,* s. 13–17.

*Start Avií B 534 Leteckého pluku 4* Foto: *VÚA*

hlásilo 75 % letců.[22] Toto číslo není možné ověřit. Faktem zůstává, že se nejednalo o pár jedinců, ale o desítky (snad stovky) osob.

Není vyloučeno, že nejeden český letec si od vstupu do služeb německého civilního letectva sliboval možnost odletět do Polska či Sovětského svazu. Stejně tak je pravděpodobné, že někteří v době ohrožení své existence skutečně zvažovali možnost uplatnit se v německém civilním letectvu, které slibovalo velmi slušné hmotné podmínky, a navíc by mohli zůstat u milovaného létání. Musíme mít stále na paměti, že mluvíme o březnu roku 1939. Tedy o době, kdy o zahraničním, ale ani o domácím odboji nemohla být řeč. Již 26. dubna 1939 ale přeletěly dva letouny Avia B 71 místo na německé letiště do SSSR. Pilotovali je Bohuslav Zikmund a Josef Návesník.[23] Spolupráce mezi Němci a českými letci dostala povážlivou trhlinu, ke které v té době přispěly ilegální útěky letců do sousedního Polska, které již gestapo začínalo vyšetřovat. V létě roku 1939 končila i administrativní likvidace české armády a 1. srpnem 1939 se zakazovalo nošení vojenského stejnokroje rozbité republiky.

Všechny tyto aspekty stejně jako okupační zkušenost přispěly k tomu, že se drtivá většina českých letců rozhodla nevyužít Göringovy velkorysé nabídky, ale zvolila cestu boje proti nenáviděnému Německu. Není třeba pochybovat, že německá strana svojí nabídkou hledala cestu k pacifikaci důstojnického sboru, což se jí nepodařilo. Němci si byli vědomi toho, že právě důstojníci a inteligence budou patřit mezi nejproblémovější složky v protektorátu, potažmo v zahraničí. Průběh války jim dal za pravdu.

Již v dubnu 1939 tedy začaly, většinou organizované, útěky letců za hranice okupované vlasti. Tak se dostal do zahraničí i Stanislav Fejfar, který 8. června 1939 v 9.55 hodin překročil polské hranice společně s dalšími třemi kolegy[24] od letectva.[25]

Krátce před odchodem do zahraničí, 4. června 1939, učinil svůj první zápis do deníku: *Ve 12.00 opouštím domov. Snad ho ještě někdy uvidím. Nechci vypisovat své dojmy. Tu citlivost již musím jednou odstranit.*[26]

Do zahraničí se rozhodlo odejít přibližně 1265 československých letců – výkonného leteckého i pozemního personálu.

Stav československého letectva k 15. březnu 1939 činil zhruba 2500 letců – pilotů, pozorovatelů, střelců, radiotelegrafistů, osob přidělených úřadům a různým velitelstvím, věkově starších letců a žáků s nedokončeným pilotním výcvikem.[27] Do zahraničí odešlo přibližně 650 osob výkonného leteckého personálu. Hypoteticky můžeme uvažovat o přibližně stejném počtu mužů od pozemního personálu. Do zahraničí tedy odešlo 25 až 30 % letců z předválečného československého letectva. To je dosti vysoké číslo, které dokazuje, že letectvo bylo vskutku elitní zbraní.

## PODIVNÁ VÁLKA

Většina letců se teprve v Polsku dozvěděla, co s nimi bude dál. Poručík Fejfar společně s ostatními získal první informace od konzula dr. Znojemského, který jim sdělil, že budou přijati do řad francouzského letectva. To pro letce byla nejen úleva, ale konečně se také dozvěděli o svém konkrétním poslání, jak dosvědčuje Fejfarův deník: *Do této chvíle jsme totiž nevěděli, co vlastně budeme za hranicemi dělat, je-li vůbec možná nová československá legie, či nějaká akce za osvobození republiky.*[28]

22 VALIŠ, Zdeněk – DVOŘÁK, Jiří: *Generál Jaroslav Vedral-Sázavský.* Magnet-Press, Praha 1994, s. 20.

23 JOHN, Miloslav: *Okupace čs. letišť v roce 1939.* Svět křídel, Cheb 1992, s. 47.

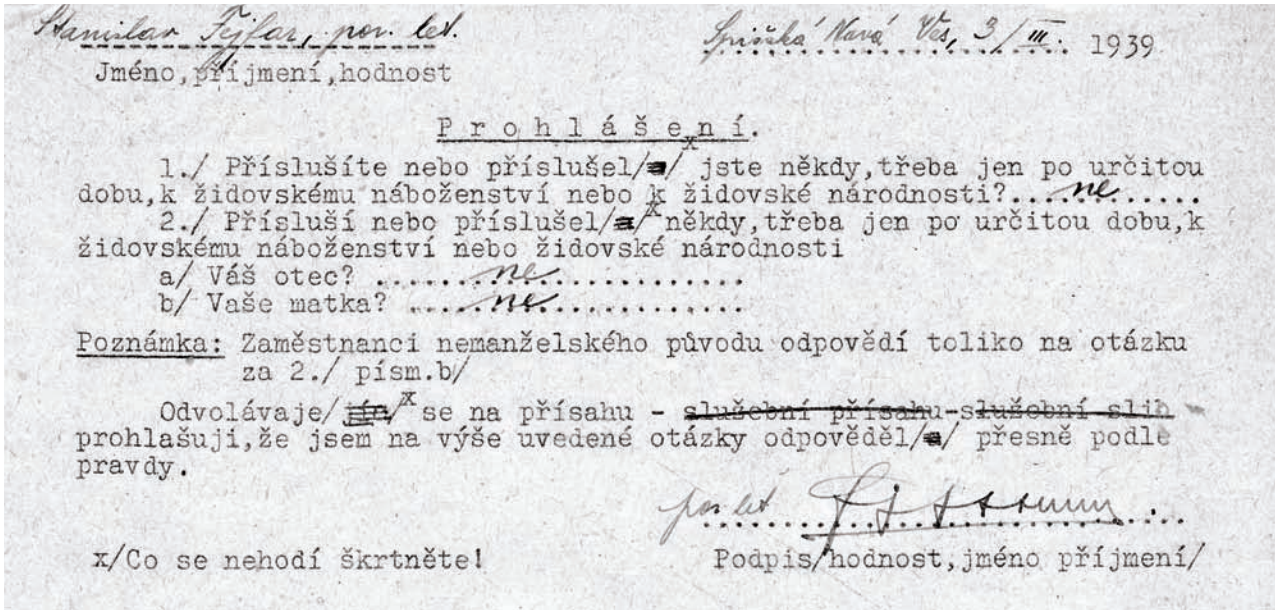
24 Jednalo se o tyto muže: škpt. Josefa Dudu (přežil válku), npor. Josefa Hudce (padl 16. ledna 1941 jako navigátor 311. československé bombardovací perutě) a četaře Otakara Hrubého (za války dosáhl čtyř vzdušných vítězství – jeden jistý sestřel a tři poškozené letouny –, odlétal dva operační turnusy a nakonec si vylétal DFC – Distinguished Flying Cross, Záslužný letecký kříž, vysoké vyznamenání pro důstojníky Královského letectva; po únoru 1948 vězněn v TNP Mírov).

25 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače.* Kruh, Hradec Králové 1972, s. 6. Dále viz *MNO*, Praha, f. archivní osobní spis číslo 806212 Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; vojenská složka Stanislava Fejfara z roku 1940 ve Francii.

26 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače*, s. 5.

27 *VÚA,* fond: Vojenská kancelář prezidenta republiky (dále jen f. VKPR), sign.: 25/3/1/3, Spisy důvěrné a tajné 1941, č. j. 201–300.

28 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 7.



Stanislav Fejfar, por. let. Smiřice Nová Ves, 3/VI. 1939
Jméno, příjmení, hodnost

Prohlášení.

1./ Příslušíte nebo příslušel/a/ jste někdy, třeba jen po určitou dobu, k židovskému náboženství nebo k židovské národnosti? ne
2./ Přísluší nebo příslušel/a/ někdy, třeba jen po určitou dobu, k židovskému náboženství nebo židovské národnosti
a/ Váš otec? ne
b/ Vaše matka? ne

Poznámka: Zaměstnanci nemanželského původu odpovědí toliko na otázku za 2./ písm.b/

Odvolávaje/~~se~~/x se na přísahu - ~~služební přísahu~~-~~služební slib~~ prohlašuji, že jsem na výše uvedené otázky odpověděl/a/ přesně podle pravdy.

por. let. Fejfar

x/Co se nehodí škrtněte! Podpis/hodnost, jméno příjmení/

*Počínající antisemitismus v tzv. druhé republice se projevil i v československém letectvu. Každý letec musel vyplnit formulář a uvést, zda je, či není židovského vyznání.* Foto: *VÚA*

Ze strany konzula Znojemského se jednalo o milosrdnou lež, která měla zabránit nepokojům mezi letci. V té době, tedy v červnu 1939, obě centra zahraničního odboje – Paříž a Londýn – věděla, že Francie je ochotna přijmout naše letce jen do cizinecké legie a že se její představitelé pouze ústně zavázali, že v případě války budou letci přijati do řad francouzského letectva.[29] Nebyla zde žádná možnost volby. Buď cizinecká legie, nebo nucený návrat do protektorátu.

Poručík Fejfar si k tomu 13. června 1939 do deníku lakonicky poznamenal: *Odpoledne podepisování reversu o vstupu do cizinecké legie.*[30]

Transporty letců z Polska do Francie proběhly v pěti vlnách.[31] Dohromady bylo z Polska (Anglie) do Francie transportováno 485 letců z celkového počtu 1177 vojenských osob.[32] Letci tak v této době tvořili 41 % z celkového

29 Podrobněji KUDRNA, Ladislav: *Odhodláni bojovat,* s. 22–53.

30 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 8.

31 První se uskutečnil 26. května 1939. Z Polska odplulo na lodi Batory do přístavu Cherbourg 109 vojenských osob, z toho 15 důstojníků a 94 osob z řad rotmistrů, poddůstojníků a mužstva. Letci byli v transportu zastoupeni 5 důstojníky, 1 rotmistrem a 20 poddůstojníky a vojíny. Ve stejný den bylo z Anglie přepraveno na lodi Varšava 18 vojenských osob do přístavu Boulogne. Z toho bylo 10 důstojníků (8 letců) a 8 poddůstojníků a vojínů (2 letci). Viz *VÚA,* f. ČsVs-F, sign.: Národní výbor Československá vojenská správa 81/CIII/1b/1/9, III. odbor/1. oddělení, Spisy 1939 – květen. Druhý transport z Polska odplul 19. června 1939 na lodi Sobiesky do Boulogne. Jednalo se celkem o 139 osob – 33 důstojníků (14 letců) a 106 osob z řad rotmistrů, poddůstojníků a mužstva (4 rotmistři letci, 26 poddůstojníků a vojínů letců). Třetí transport následoval 31. července 1939 na lodi Kastelholm do přístavu Calais. Následující den odplul do Boulogne čtvrtý transport na lodi Chrobry. V těchto transportech dorazilo do Francie 723 osob – 162 důstojníků (87 letců), 12 rotmistrů (8 letců) a 549 členů z řad mužstva (225 letců). Poslední, pátý transport odplul lodí Kastelholm do Boulogne 21. srpna 1939. Do francouzského přístavu tímto transportem dorazilo 188 osob – 26 důstojníků (12 letců), 3 rotmistři (1 letec) a 159 poddůstojníků a osob z řad mužstva (72 letců). Zvlášť dorazil do Francie přes Švýcarsko des. let. Vilém Michálek.

32 *VÚA,* f. ČsVs-F, sign.: Národní výbor Československá vojenská správa 81/CIII/1b/2/9, III. odbor/1. oddělení, Spisy 1939 – červen. Škpt. let. Jan Pernikář později seznam znovu přepracoval. Podle tohoto nového seznamu mělo do 21. srpna 1939 dorazit do Francie přesně 500 letců z celkového počtu 1192 vojenských osob, v tom byli zahrnuti i čtyři letečtí důstojníci z Anglie a naopak nezapočítáno 10 záložních důstojníků a 1 záložní rotmistr. Viz *VÚA,* f. ČsVs-F, sign.: Národní výbor Československá vojenská správa 81/CIII/1b/3/9, III. odbor/1. oddělení, Spisy 1939 – srpen.

počtu vojenských osob v zahraničí. Transporty letců se však odehrávaly za velmi obtížných podmínek, především z finančního hlediska. Proto byla mezi některými transporty až měsíční prodleva.

Poručík Fejfar odplul do Francie druhým lodním transportem na lodi Sobiesky a 20. června 1939 dorazil po strastiplné cestě (trpěl úplavicí) do přístavu Boulogne, kde letce přivítal škpt. Pernikář a francouzský velitel zdejší posádky, který byl úplně namol.[33]

Krátce před odjezdem si Stanislav Fejfar emotivně zaznamenal do deníku: *Pomalu se připravujeme na odjezd z Polska. 7.20 bohoslužby pro 150 mužů* (139, pozn. aut.) – *transport. Neumím popsat okamžiky, jaké jsem prožíval, když před chrámovou klenbou v cizí zemi zazněla naše hymna Kde domov můj ... Plakal jsem jako malý kluk.*[34]

Většina letců byla ráda, že za sebou nechala mizérii v Polsku,[35] ovšem to ještě netušila, co je bude ve Francii čekat. Zatímco přivítání v jídelnách na letištích v okolí Paříže nemělo daleko k carským hodům,[36] jejich pozdější služba ve Francii se již nesla ve zcela jiném duchu.

*Skupina československých letců při překračování česko-polské hranice na jaře 1939* Foto: *archiv autora*

Po přistání ve Francii podepsalo vstup do cizinecké legie celkem 449 československých letců[37], z nichž bylo 103 přímo posláno do africké výhně.[38] Mezi těmito nešťastníky byl i Stanislav Fejfar, který však měl štěstí v neštěstí. Jako důstojníka ho přijali do legie v hodnosti seržanta, což byla v tomto prostředí značná hodnost. Ostatní, tj. poddůstojníci, vstoupili do legie jako obyčejní vojíni, což znamenalo, že si od nadřízených pod-

33 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 10.

34 Tamtéž, s. 8.

35 Většina z nich odešla z protektorátu hodně „nalehko". Měli na sobě obvykle sportovní oblek a s sebou nejnutnější osobní věci, které zahrnovaly i nepodstatnou finanční částku. Doma jim bylo řečeno, že peníze potřebovat nebudou, neboť v zahraničí o ně bude postaráno. Jeden z letců si zapsal do svého deníku: *Život je zde docela dobrý* (v Krakově, pozn. aut.) *až na to, že nemáme peníze, a proto se začalo prodávat, co se dalo. Pláště, hodinky, klobouky atd., co kdo měl, tak prodával, aby měl kuřivo. Chtěl jsem psáti do Protektorátu, ale žel nejsou peníze, a proto musím čekat, až budou. Nemám ani mýdlo, kartáček na zuby, pastu, no prostě nic k nejnutnější potřebě.* HANZLÍČEK, Otto: *Osobní deník 1939–1940,* kopie v držení autora, záznam z 23. června 1939. Letci se tak museli pod cenou zbavovat svých věcí, které většinou prodávali krakovským Židům. Cílem cesty po překročení polských hranic byl totiž pro většinu z nich československý konzulát v Krakově, který nebyl po březnu vydán Němcům a pokračoval ve své činnosti. Ta, mimo jiné, zahrnovala péči o uprchlíky (vojenské i civilní) z protektorátu, ale i ze Slovenska. V Krakově byli letci obvykle ubytováni ve společné turistické noclehárně na Glownem Rynku. Ti, kteří přišli do Krakova již v jarních měsících roku 1939, byli posléze pro nedostatek místa přemístěni do Malých Bronovic, bývalého zajateckého tábora, kde již byly ubytovány pozemní jednotky. Zde, stejně jako v krakovské turistické noclehárně, panovaly primitivní životní podmínky.

36 Další z letců si zapsal do deníku: *Kasárna jsou krásná z venku, ale hrůza uvnitř. Všude se válí jídlo, když se obědvalo, tak to se žralo. Několik chodů za sebou, piva a vína, kolik kdo vypije. Spousta banánů.* ANDERLE, Leo: *Osobní deník 1939–1940,* kopie v držení autora, záznam z 21. června 1939. Nám již známý Otto Hanzlíček si k francouzské kuchyni poznamenal: *Co nás překvapilo nejvíce, byla strava, kterou zde mají vojáci, je toho tolik, že ani v civilu u nás si to nemohl hned někdo dovolit. Nedovedou si toho vážit, neboť spoušť, která po nich zbyla, to dokazuje a je to přímo k nepochopení, že se to trpí. Chlebem se vytírá talíř, který takto trochu znečištěn se zahazuje na zem, kde je jím přímo jídelna podestlána. Vína kolik kdo vypije, při každém jídle ovoce, no prostě tolik, že jsem si to nikdy nemyslel, že toho tolik může voják dostat.* HANZLÍČEK, Otto: *Osobní deník 1939–1940,* kopie v držení autora, záznam z 31. července 1939.

37 *VÚA,* f. ČsVJ-F, sign.: 401/1/44.

38 *VÚA,* f. ČsVs-F, sign.: Národní výbor Československá vojenská správa 81/CIII/1b/2/9, III. odbor/1. oddělení, Spisy 1939 – červen.

*Francie 2. srpna 1939. Celkem 554 československých vojenských dobrovolníků se připravuje na výstup z lodi Chrobry.* Foto: *archiv autora*

důstojníků, mezi nimiž bylo hodně Němců, užili svoje.

Dne 7. srpna 1939 podepsal poručík Fejfar pětiletý závazek do legie.[39] Do té doby objevoval pohostinnost Paříže, poprvé se vykoupal v moři a zúčastnil se oslav dobytí Bastily. Čekání na zařazení do legie vyvolávalo mezi letci nervozitu: *Ta hrozná nejistota, stále čekání, klid – klid, už nás to přestává bavit. Kdyby alespoň řekli, že za měsíc nebo i za dva půjdeme třeba do Indočíny, abychom měli nějaký podklad pro další usměrnění našeho života. Ale takto? Kluci jsou už nervózní, pro každou maličkost se hádají, už je nejvyšší čas, abychom někam zapadli.*[40]

Již 9. srpna 1939 odplul poručík Fejfar do Sidi-Bel-Abbès, kam dorazil o dva dny později. Po vypuknutí války pak byl 2. září 1939 zařazen ke koloniálnímu francouzskému letectvu, konkrétně k 572. stíhací letce na letišti Oran-La Senia, kde se měl přeškolit na francouzskou techniku. V polovině září se přemístil na letiště v Blidě a 19. října 1939 byl odeslán zpět do Oranu, tentokrát k 10. eskadře, kde měl poprvé „osedlat" francouzskou stíhačku Morane Saulnier MS-406C.1, se kterou se posléze zúčastnil bitvy o Francii.[41]

K této stíhačce si do deníku poznamenal: *Morane 406. Moderní letoun, má všechny vymoženosti, ale je pomalý.*[42] Morane byla ve skutečnosti první moderní stíhačka, se kterou se Stanislav Fejfar seznámil. Vždyť z předválečného Československa znal pouze zastaralý dvouplošník – Avii B 534.

Dne 13. prosince 1939 byl Fejfar spolu s šesti dalšími Čechy přidělen k jednotce GC I/6[43] a poslán zpět do Francie. 15. prosince se skupina vylodila v Marseille. Patnáct kilometrů od přístavu se nacházelo jejich nové působiště, letiště Marignane.

Činnost jednotky GC I/6 spočívala většinou v chránění průmyslové pánve od Dijonu na jih a letiště Chissey (tam se jednotka přesunula 8. března 1940). Dále pronásledovala německé letouny nad frontou. Německé průzkumné letouny však létaly ve výšce až 9000 metrů. Než se tam pomalé morany vyšplhaly, byly německé letouny zpravidla pryč.[44]

Příslušnost k cizinecké legii kromě jiného znamenala, že důstojníci – jako seržanti legie – pobírali 1.95 franku denně, poddůstojníci pouhých 50 centimů.[45] Smutnou skutečností se tak stal všudypřítomný hlad. Francouzští letci si mohli dovolit stravovat se v restauracích v okolí základen, což bylo pro naše letce naprosto vyloučené: *A také máš hlad! Dostaneš k obědu „polévku", tj. teplou vodu s cibulí, a jedno jablko. Strava pro pilota!*[46]

Vedení odboje se snažilo situaci letců zlepšit, ale kvůli pomalé fran-

39 *VÚA*, f. kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde válečná kvalifikační listina.

40 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 14.

41 *MNO*, Praha, f. archivní osobní spis číslo 806212 Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; vojenská složka Stanislava Fejfara z roku 1940 v Anglii.

42 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 35.

43 Základní taktickou jednotkou francouzského letectva byla Groupe de Chasse (GC), která se skládala ze dvou nebo tří eskader. Každá eskadra měla zhruba dvanáct letounů. Dvě nebo tři Groupe de Chasse tvořily Escadre de Chasse. Tak tedy GC I/6 byla první Groupe de Chasse 6. Escadry.

44 Podrobněji k činnosti Stanislava Fejfara a jednotky GC I/6 v období „podivné války" KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy. Příběh českého letce Stanislava Fejfara.* Naše vojsko, Praha 2007, s. 18–41.

45 KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali,* s. 42.

46 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 56.

*Čeští letečtí důstojníci jako seržanti cizinecké legie. Stanislav Fejfar první sedící zleva.* Foto: *archiv autora*

couzské administrativě většina z nich obdržela finanční vyrovnání, tzv. statut, až na půdě Velké Británie.[47]

Počet československých letců ve Francii také neustále rostl a v době červnové kapitulace Francie jich bylo na francouzské půdě již okolo tisícovky.[48]

## V BITVĚ O FRANCII

Definitivní konec „války vsedě" přinesl 10. květen 1940. Ten den v 5.35 hodin začala operace Gelb. Německá armáda vtrhla do neutrální Belgie, Lucemburska a Nizozemska. Ze základen v Německu vzlétly stovky bombardérů, aby zničily nejen letiště v Belgii a Nizozemsku, ale především spojenecká letiště ve Francii. Cíl byl podobný jako v Polsku: zlikvidovat letouny nepřítele ještě na zemi a získat převahu ve vzduchu. To první se nepodařilo. Francouzské a anglické stroje měly operovat fakticky v celém průběhu západní kampaně. To druhé, tedy německá nadvláda ve vzduchu, bylo patrné již v druhé polovině května.

Německý útok zastihl poručíka Fejfara na dovolené.[49] Urychleně se přesunul ke své jednotce, která byla 17. května 1940 přemístěna na letiště Lognes-Emmerainville u Paříže. Do té doby neměli piloti GC I/6 prakticky žádnou možnost zasáhnout ze svého působiště do velkých vzdušných bitev, které se odehrávaly na severu. Od této chvíle však začala pro muže GC I/6 fakticky nepřetržitá operační kalvárie, která pro ně skončila až pádem Francie 22. června 1940.

Poručík Fejfar v následných leteckých soubojích „skóroval" celkem třikrát.

Dne 20. května 1940 byla skupina GC I/6 opět ve vzduchu. Pro Lt. (lieutenant – poručík) Fejfara a jeho kamaráda Sgt. (sergent – četař) Jíchu to měl být velký den. Již v 6.30 hodin odstartovalo deset moranů skupiny GC I/6 nad frontu. Úkol zněl: krýt jednotky VII. armády v prostoru Ham a Péronne. Výpravu vedl Cne. Tricaud. Kolem 7.30 hodin se z mraků vyřítilo dvanáct Messerschmittů Bf 109E. To byl začátek divokého souboje.

Dva čeští piloti, Lt. Fejfar a Sgt. Jícha, sestřelili po jednom Messerschmittu Bf 109E. Třetí stroj dostal

47 Tzv. československý statut, podepsaný 24. ledna 1940, přiznával československým vojákům statut vojáků československé armády. Letci tak mohli zrušit svůj závazek legionáře a přihlásit se do československé armády, a to se zpětnou platností od 2. října 1939. Tato formalita však kromě právního a v podstatě formálního postavení neřešila nejbolestivější problém letců, a tím byla neutěšená finanční situace. Po mnoha urgencích z československé strany bylo konečně 2. března 1940 vydáno nařízení č. j. 1039 1.3. EMMA 1er Bureau o převedení československých letců z cizinecké legie do původních československých hodností a o platebním vyrovnání s platností od 2. října 1939. Četař letec tak měl měsíčně pobírat 194 franků a k tomu zvláštní příplatek ve výši 275 franků, štábní rotmistr 1548 franků a navíc příplatek 300 franků, poručík 3069 franků plus navíc 259 franků, kapitán 3891 franků plus navíc 228 franků, štábní kapitán 4701 franků plus 245 franků, plukovník 6981 franků plus 354 franků a divizní generál 10 782 franků plus 552 franků. Kvůli těžkopádné francouzské administrativě, roztroušenosti československých letců po francouzském letectvu, událostem po 10. květnu 1940 však bylo finanční narovnání provedeno u drtivé většiny letců až na půdě Velké Británie v průběhu léta a podzimu roku 1940. Viz *VÚA,* f. ČSL-VB I., sign.: Inspektorát československého letectva 102/CI-1/4/20, korespondence zpravodajská č. j. 9931. Rovněž *VÚA,* f. Čs-VJ-F, sign.: 416/1/46. Hořkou skutečností pak bylo, že k 27. květnu 1940 byl zrušen závazek pouhým 25 důstojníkům, což bylo zoufale málo, když víme, že statut cizineckého legionáře podepsalo plných 449 československých letců. Viz *VÚA,* f. ČsVJ-F, sign: 401/1/44.

48 *VÚA,* f. ČSL-VB I., sign.: Inspektorát československého letectva 102/CI-1/4/20, korespondence zpravodajská č. j. 9931. Rovněž *VÚA,* f. ČSL-VB I., sign.: Inspektorát československého letectva 217/CIII-2a/1/112.

49 K témuž dni byla Stanislavu Fejfarovi vrácena hodnost poručíka československé armády.

*Heinkel He 111* Foto: *archiv autora*

Cne. Tricaud, který tak Lt. Fejfarovi zachránil život. Poté, co Lt. Fejfar sestřelil jednu stodevítku, se mu totiž druhá usadila za ocasem letounu. Cne. Tricaud ji naštěstí zlikvidoval přesnou dávkou, jak alespoň vyplývalo z hlášení těchto tří pilotů po přistání.[50]

Cne. Tricaud nárokoval sestřel stodevítky u Corbie, podobně jako Sgt. Jícha. Lt. Fejfar nárokoval sestřel poblíž Amiensu. Ve skutečnosti ztratili Němci v boji se stíhači GC I/6 „pouze" jednu stodevítku od 3./JG 1, již pilotoval Lt. Horst Braxator, kterému se z hořících trosek stroje podařilo vyskočit poblíž Amiensu. Ke své jednotce však nikdy nedorazil. Je pravděpodobné, že byl zastřelen francouzskými jednotkami.[51]

Stanislav Fejfar zaznamenal tento dramatický den ve svém deníku: *Dosáhli jsme prostoru ve výši asi dva tisíce metrů, těsně pod mraky. Pozorujeme, hledáme ... 9 letounů vidíš nejasně vpravo, míjí tě velkou rychlostí, točíš se za nimi, zmizí ... snad jsou to Angličané. Zařazuješ se znovu s Jíchou do skupiny a je nás pouze pět. Jeden roj se ztratil. Najednou se z mraků vyřítí šest stíhaček Messerschmitt 109. Vidíš kříže, zatneš zuby a do toho ... najednou je proti nám 12 „Bošů". Začíná nám být trochu horko. Vidíš hořet letoun, padá kolmo k zemi, pilot visí na padáku ... je to „Boš"!*

*Útočíš a zapomeneš, co se děje vzadu .... ta... ta... ta, slyšíš zezadu. To tě honí dva Messerschmitty. Utíkáš, Jícha pomáhá, museli uprchnout, děláš zvrat, vidíš asi čtyřicet metrů před sebou „Boše", letí kolmo k zemi, za ním – střílíš, honíš jej tak v pěti metrech nad zemí, skáče přes stromy, uhýbá, střílíš ... letoun se potácí. Ještě jednu dávku. Stiskneš spoušť – nic. Nejsou náboje! Chceš sledovat nepřítele, který chce stále udržet letoun ve směru, nedaří se mu to... Hlídáš okolí, nad tebou dva „Boši", tedy honem domů. Vezmeš směr. Přistáváš třetí na letišti. Výsledek boje: tři Němci sestřeleni (Cne. Tricaud, Sgt. Jícha a já), nezvěstní naši Sous Lt. Duchene-Marulaz,*[52] *Lt. Raphenne,*[53] *Sgt. Pages.*[54] *První dojmy ze skutečného boje.*[55]

Dne 24. května 1940 si Lt. Fejfar poznamenal do deníku: *Kdybys chtěl zachytit všechny ty boje, všechno to honění, hlídání, střílení atd., myslím, že by ti nestačil ani celý sešit.*[56] Druhý den mu bylo přiznáno pravděpodobné sestřelení dvoumotorového bombardéru Heinkel He 111.[57]

Dne 25. května padl první český pilot GC I/6, Lt. František Bieberle. Stanislav Fejfar si s pohnutím zapsal: *Dnes se mi ani nechce spát. – Snad první z „Čechůnů", který to dostal. Ani se mi to nechce věřit, že by Franta „Bíbrů", Hanák ze Skrbeně u Olomouce, nám to začal.*

*Byli jsme na úkolu a jako vždy skoro sami Češi. Francouzi se ulejvají, jak mohou. Není na ně spolehnutí, třeba uprostřed boje utečou za roh.* (Zřejmá narážka na tři francouzské letce, kteří se oddělili od skupiny a vrátili zpět na letiště, pozn. aut.). *Útočili jsme na bombardéry. Vidíš černé letouny, hakn-*

50 KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy,* s. 44–45.

51 Dle přípisu PhDr. Jiřího Rajlicha autorovi ze dne 21. prosince 2006.

52 Podařilo se mu vyskočit z hořícího moranu a těžce popálen se probil k francouzským jednotkám.

53 Lt. Raphenne se svým poškozeným strojem přistál u Ailly-sur-Noye.

54 Rovněž Sgt. Pages se dokázal dostat z trosek hořícího letounu. Utrpěl však tak těžký nervový otřes, že byl do konce bitvy o Francii vyřazen z bojů.

55 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 65–66.

56 Tamtéž, s. 67.

57 Piloti GC I/6 nárokovali dva He 111 zničené jistě a jeden pravděpodobně. Ve skutečnosti byl poškozen pouze jeden He 111 od I./KG 53. Zda to byl právě Fejfarův heinkel, není možné jednoznačně určit. Podrobnosti k tomuto leteckému boji KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy,* s. 50–53.

*Stanislav Fejfar pod křídly moranu píše další zápis do deníku* Foto: *archiv autora*

*krajc He 111, vztek tě popadne, ale jdeš klidně, přemáháš to v sobě. Útočil jsem s Janouchem a Frantou Bieberlem, snad to jeden z Němců dostal, nemohu to přesně říci, a přitom jsme se roztrhli.*

*Najednou jsem viděl nad sebou nejlepší německé stíhačky Bf 110, bylo jich 22, a tak jsem honem zdrhnul a po zemi domů. Pro nedostatek benzínu jsem musel přistát na jiném letišti. Všichni se vrátili, jenom Franta tam zůstal. Snad se nám vrátí, ztratil bych dobrého kamaráda, a tomu nechci ani věřit!*[58]

Další ze zápisů v deníku Stanislava Fejfara, tentokrát z 29. května 1940, dostatečně ukazuje názory českého pilota na válku a nepřítele: *Sedíš v mašince, letí nás devět na frontu. Pozoruješ, co se děje pod tebou, vidíš města, vesnice, vidíš požáry, vidíš, a je to hrozné! Neslyšíš, co se děje, to ti jenom mašinka zpívá ... Ale vidíš a v duši si představuješ ty scény, ty zápasy, to umírání ... Kolik matek, manželek, snoubenek a dětí bude oplakávat ty, kteří položili své životy na obranu práva a spravedlnosti, kolik lidí bude zase proklínat původce této hrozné války ... Bij ... zabij! Kdyby nebylo Němců, nebylo by Hitlera! A proto vyhlásit neúprosný boj všemu, co je německé, a nerozdělovat Němce na státotvorné a protistátní. Není a nebude rozdílu mezi Němci. V tomto zadumání cítíš náraz, letoun poskočí, pak se ale rozběhne normálně dále ... Okolo sebe vidíš černé obláčky, protiletadlové dělostřelectvo po tobě střílí. Jedna rána se dostala nepřirozeně blízko. Mašince ale nic není, bručí si vesele dál ... je konec myšlenkám. Nastává boj.*[59]

Piloti skupiny GC I/6 měli od začátku tvrdých bojů těžké ztráty, které narůstaly prakticky každým dnem. Od 18. května 1940, kdy skupina zasáhla do bojů, do 26. května 1940 padli čtyři piloti (z toho jeden Čech), dva letci upadli do zajetí, tři utrpěli zranění a jeden byl z bojů vyřazen pro silný nervový otřes. Během pouhých devíti dnů bylo vyřazeno z boje deset pilotů.[60]

Situace se koncem května 1940 stávala beznadějnou. Již 27. května 1940 začala operace Dynamo, tedy evakuace britských a části francouzských vojáků obklíčených u Dunkerque do Velké Británie. Den nato, 28. května 1940, kapitulovala Belgie. Severní Francie byla v německých rukou. Bylo zřejmé, že samotný útok do nitra Francie je otázkou několika dnů. Nebe nad Francií bylo prakticky nebem německým. Přesto spojenečtí letci denně vzlétali proti početnějšímu a lépe vyzbrojenému protivníkovi.

Bezprostřední bitva o Francii začala 5. června 1940. Toho dne zaznamenal Lt. Fejfar poslední[61] letecký úspěch

58 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 68.

59 Tamtéž, s. 68–69.

60 Jeden z českých pilotů skupiny k tomu sugestivně dodal: *Po těchto dnech usilovného létání a bojů bylo již možné na každém pilotu jasně rozpoznat únavu. Nepřetržitě po dobu dvanácti dnů jsme spali pouze tři až čtyři hodiny denně. Létalo se mnoho, někdy až šest hodin za den, zbytek času jsme trávili v hotovosti. Polovina pilotů v hotovosti zostřené, připoutaní v letounech. Stávali jsme se poloviční automaty bez zájmu o život. Jedinou starostí, kterou ze sebe nikdo nemohl setřást, bylo napjaté pozorování dalekého horizontu a hledání malých černých teček na nebi. Nedostatek spánku a klidu, unavení více, než mohli snést, piloti spali, kudy chodili. Stávalo se velmi často, že jsme nemohli vzbudit pilota, aby odstartoval. Naše těla byla jenom svazky nervů a velmi často nereagovala ani na nebezpečí, trasy střel a protiletadlovou palbu.* JANOUCH, Svatopluk: *Světla a stíny.* Naše vojsko 1994, s. 70–71.

61 V záznamu činnosti Stanislava Fejfara ve Francii je však uvedeno, že sestřelil rovněž Dornier Do 17. *VÚA,* f. ČsVJ-F, sign.: Československé letectvo Francie 426/2/47; záznamy o činnosti ve Francii.

ve francouzské kampani. Stal se jím bitevní dvouplošník Henschel Hs 123.[62]

V této době se francouzské vojenské velení rozhodlo, že nasadí Morany M.S.406 jako bitevní letouny, aby zastavily lavinu německých tanků valící se do francouzského vnitrozemí. Přitom možnosti moranů v tomto boji byly především kvůli nedostatkům ve výzbroji velmi omezené. Není pochyb, že stroje a zejména muži jejich posádek byli obětováni z toho důvodu, že právě morany mohli Francouzi vzhledem k jejich rychlosti postrádat na obloze spíše než skvělé Dewoitiny D.520 či americké Curtissy H.75. Ostatně, piloti moranů to cítili stejně. Považovali se spíše za oběti než za mstitele.[63] Těžké ztráty, které jednotka GC I/6 v boji s tanky utrpěla, tomu daly za pravdu.

Samotný Lt. Fejfar absolvoval – a přežil – šest útoků na německé tanky, nejvíce ze všech příslušníků skupiny GC I/6.[64] Životnost při těchto akcích byla zpravidla dvě, tři, ale také pouze jedna akce, takže v jeho případě se vlastně jednalo o „malý" zázrak. Hned při první akci, navečer 5. června 1940, letoun Stanislava Fejfara těžce poškodila německá protiletadlová děla – flak. Po přistání zela za jeho pilotní kabinou velká díra. Lt. Fejfar to přešel s úsměvem a poznámkou, že mu Němci asi chtěli vystřelit nouzový východ.[65]

*Stanislav Fejfar, francouzská fronta, červen 1940. Strniště na jeho tváři svědčí o maximálním operačním nasazení.* Foto: *archiv autora*

62 Piloti GC I/6 vznesli nárok na zničení tří Hs 123 (jindy se uvádí až pět Hs 123). Němci potom skutečně ztratili tři Hs 123. Stanislav Fejfar o celé události zanechal svědectví: *Včera jsme byli zase na frontě. Bylo to pěkné. Letělo nás 18, dvakrát po devíti letounech. A přistihli jsme německé bombardéry při práci, bylo jich 35. To byla zase jednou práce! Přihnali si to k nám, jsou to letouny pro bombardování v letu střemhlav. Rozdělili jsme se a z 5000 m do 1000 hr ... hr na ně. A začal cirkus! Honili jsme to po zemi jako myši.* [...] *Pěkná řádka jich spadla. Také mám jednoho, řachnul sebou o zem, až to zakouřilo. Která matka ztratila syna?* FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 70.

63 Jak vzpomíná jeden z českých letců bojujících na moranech: *Vyšší velení se rozhodlo podstatně změnit úlohu Moranů: privilegovat je na „bitevní letouny". Již tento nápad sám svědčil o zoufalosti a bezvýchodnosti situace. Teď, když nebe bylo plné po většinu dne a každého letounu bylo třeba pro vzdušné souboje. Daleko kritičtější situace byla dole na zemi. Německé tanky a motorizované kolony se valily severní Francií a nebyla tu síla, která by je zastavila. A tak místo štuk jsme měli honit tanky. Kanón uložený v ose Morana byl sice velmi přesný, ale šedesát nábojů bylo za pár vteřin vystříleno. Byly to zoufalé, ale nevyhnutelné úkoly.* ŠIKL, Václav: *Nebe nad Seinou.* Rozmluvy, Praha 1991, s. 123.

64 Při útocích na tanky odlétal Stanislav Fejfar osm operačních hodin a patnáct minut. *VÚA,* f. ČsVJ-F, sign.: Československé letectvo Francie 426/2/47; záznamy o činnosti ve Francii.

65 KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy,* s. 68–69.

Počínaje 10., respektive 12. červnem 1940 začala téměř nepřetržitá evakuace skupiny GC I/6 ze základny na základnu. Při jedné takové evakuaci na jih Francie si Stanislav Fejfar 16. června 1940 hořce poznamenal do deníku: *A zase utíkáme! V mašině malý kufřík, jednu košili, kartáček na zuby, mýdlo, přikrývku a letíš. A je ti smutno! Armáda, ta slavná francouzská armáda v dezolátním stavu, utíká, utíká, každý jak může. Musíš také. Stařenka, u které jsi bydlel, pláče. „Proč utíkáte, proč nás zde necháte na pospas Němcům?" To je ta otázka. A musíš lhát, nechtě musíš lhát, abys ji uklidnil. „My neutíkáme, letíme na frontu, nebojte se, sem se Němci nedostanou." A přitom je ti do pláče. Vzteky! To je výsledek zajištění země, země jedné z nejbohatších, která má kolonií, bohatství, že se ti o tom ani nezdálo. A neuměli se připravit, neuměli předvídat. Ne! A teď ten lid, ten, který žil jenom svému okolí, svému políčku, tam někde na stráni, ten trpí. Ti, kteří toto způsobili, ti jsou v teplíčku. Na vaše hlavy padne vina za hříchy vámi spáchané. Chceš být statečný, ale jde to těžko, chceš věřit, ale nemůžeš! To, co vidíme, ty požáry, to zabíjení, ta hrůza, to není ústup, to je útěk a útěk bezhlavý!*[66]

Dne 19. června 1940 byli čeští piloti GC I/6 uvolněni od jednotky, aby se mohli evakuovat z poražené Francie. Zbývá dodat, že jednotka Stanislava Fejfara potom utrpěla ze všech francouzských stíhacích jednotek nejtěžší ztráty.[67] Celkem padlo 12 jejích příslušníků, z toho 4 Češi. Zranění utrpělo 13 letců, z toho 4 Češi. Tři francouzští letci upadli do zajetí. Skupina GC I/6 se tedy zapsala do letecké historie bitvy o Francii skutečně krvavě.

Jednotce bylo přiznáno celkem 27 vzdušných vítězství, z toho 19 jistých, na kterých se čeští piloti skupiny podíleli plnými 14 sestřely. Dalších 8 sestřelů bylo jednotce přiznáno jako pravděpodobné. Na české piloty připadly z tohoto počtu 2 pravděpodobné sestřely.[68]

Samotný Stanislav Fejfar sestřelil v bitvě o Francii dva (tři?) letouny jistě a jeden pravděpodobně. Což byl obdivuhodný výkon, když víme, na jakém typu letounu musel bojovat. Celkem ve Francii odlétal 96,30 operačních hodin, z toho přímo v bitvě o Francii 77,35. Pokud připočteme hodiny, které odlétal doma a v severní Africe (23 hodin), dostaneme úctyhodné číslo 711,30 nalétaných hodin.[69] Za svůj bojový výkon byl po zásluze vyznamenán Croix de Guerre se třemi palmami a jednou zlatou hvězdou a Československým válečným křížem.[70]

## V BITVĚ O BRITÁNII

Dne 24. června 1940 se poručík Fejfar s dalšími československými letci

*Znak 310. československé stíhací perutě*
Foto: *archiv autora*

nalodil v přístavu Port Vendres na loď General Chanza, která zamířila do afrického Oranu. Odtud směřovali, již na nové lodi, přes Gibraltar do Velké Británie. Cesta probíhala za přísných ubytovacích a hygienických podmínek a nebyla prosta emotivních výtek letců adresovaných vojenskému velení a židovské emigraci, která cestovala za zcela jiných podmínek.[71] Strastiplná cesta skončila pro nadporučíka Fejfara[72] a jeho kamarády 12. července 1940, kdy jejich loď zakotvila v Liverpoolu.

66 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 74.

67 Celkové ztráty Armée de l'Air (francouzské letectvo) byly dosti drastické. Podle jednoho zdroje činily 842 letounů, tedy neuvěřitelných 62,28 % ze stavu letounů první linie z 10. května 1940. Jiný zdroj uvádí ještě hrozivější číslo 892 ztracených letounů. Ztráty leteckého personálu činily 1493 mužů, z nichž 776 padlo, 537 bylo zraněno a 180 bylo nezvěstných. ŠNAJDR, Miroslav: *Pád Paříže. Letecká válka v deseti červnových dnech roku 1940*. Votobia, Olomouc 2000, s. 567.

68 RAJLICH, Jiří: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945. 1. část.* Ares, Praha 1998, s. 54.

69 *VÚA,* f. ČsVJ-F, sign.: Československé letectvo Francie 426/2/47; záznamy o činnosti ve Francii.

70 K jeho udělení si 20. června 1940 hořce poznamenal: *Ani na to nechceš myslet, ani se ti nechce psát. Všechny sny, všechno to, čemu jsi sloužil, v co jsi doufal, je nyní jenom zbytek shořelých trosek. Francie poražena, vyjednává o mír! To slovo ti řekne vše. Utíkal jsi a přitom jsi ještě bojoval, dostal jsi válečný kříž a nejsi naň hrdý! Ne. Co je ti platen, když vše je pohřbeno, když musíš začínat znova, když doba vzkříšení naší drahé matičky Prahy je opět tak daleko, tak daleko … Viděl jsi hrůzu okolo sebe, viděl jsi výčitku v očích uprchlíků, odvrátil jsi hlavu a bylo ti do pláče.* FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 74–75.

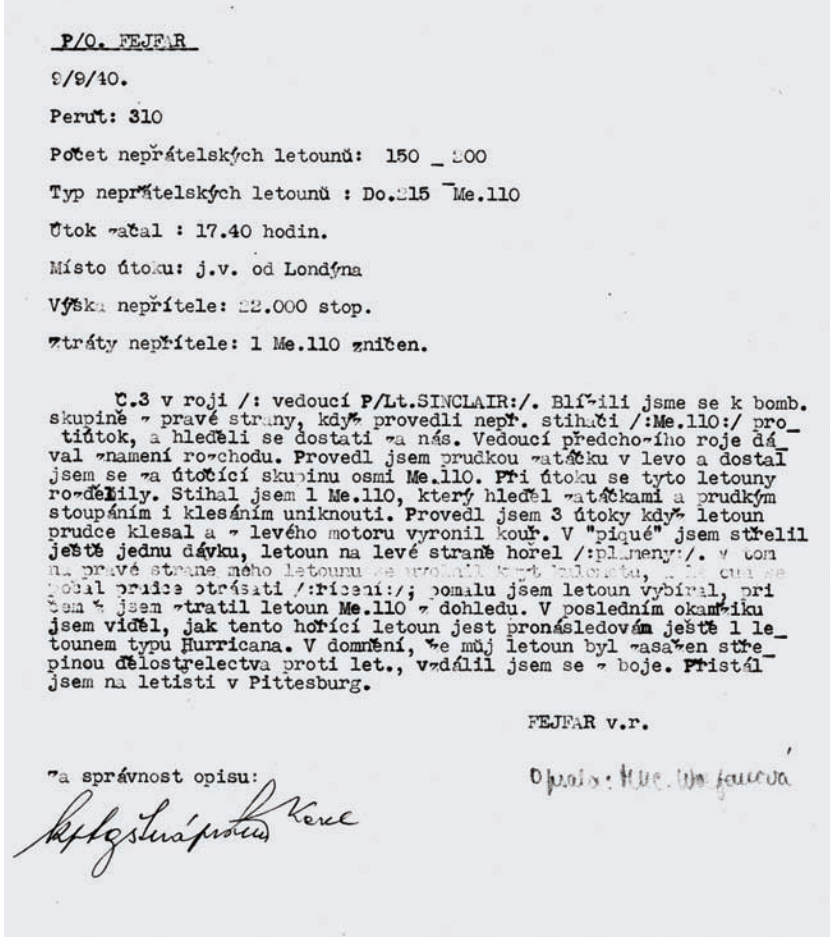
71 Podrobněji KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali,* s. 56–57.

72 Do hodnosti nadporučíka byl Stanislav Fejfar povýšen 27. června 1940 s účinností od 29. dubna 1940. *MNO*, Praha, f. archivní osobní spis číslo 806212 Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; vojenská složka Stanislava Fejfara z roku 1940 v Anglii.

Ihned po vylodění byli českoslovenští vojáci příjemně překvapeni velkolepým uvítáním ze strany civilního obyvatelstva a perfektně fungující britskou organizací.[73] Jaká změna oproti francouzskému chaosu! Nadporučíka Fejfara umístili společně s dalšími kolegy od letectva a pozemní armády do provizorního tábora Cholmondeley. Po dohodě s britskou vládou bylo rozhodnuto, že československé perutě budou zařazeny přímo do Královského letectva. Statut československého letectva byl dán smlouvou z 25. října 1940, uzavřenou mezi britskou vládou a československou prozatímní vládou. Podle ustanovení této smlouvy byli českoslovenští letci (důstojníci v hodnosti P/O, Pilot Officer, poručík a poddůstojníci – operační letci v hodnosti Sgt., Sergeant, seržant) po dobu trvání války přiděleni ke Královskému vojenskému letectvu. Naši letci skládali přísahu prezidentu Československé republiky a britskému králi. Výstroj, hodnosti, požitky a kázeňská pravomoc podléhaly britským předpisům. Československým leteckým jednotkám veleli českoslovenští důstojníci (zpočátku stál vedle našeho velitele peruti vždy anglický velitel, totéž platilo o vedení letek). Na stanici, kde naše letecké jednotky působily, měla být vztyčena společně s vlajkou Královského letectva též vlajka československá. Československé letecké jednotky zastřešoval Inspektorát československého letectva v Londýně, který byl zřízen (zpětně datován) k 12. červenci 1940. Do jeho čela se nakonec prosadil brig. gen. Karel Janoušek, který byl zastáncem praktičtějšího zařazení našich jednotek přímo do Královského letectva.[74]

21. července 1940 byl Stanislav Fejfar přemístěn z Cholmondeley do čes-

*Hurricane Mk.I. Na tomto typu stíhačky dosáhl Stanislav Fejfar tří sestřelů.*
Foto: *archiv autora*



P/O. FEJFAR

9/9/40.

Peruť: 310

Počet nepřátelských letounů: 150 _ 200

Typ nepřátelských letounů : Do.215 _Me.110

Útok začal : 17.40 hodin.

Místo útoku: j.v. od Londýna

Výška nepřítele: 22.000 stop.

Ztráty nepřítele: 1 Me.110 zničen.

Č.3 v roji /: vedoucí P/Lt.SINCLAIR:/. Blížili jsme se k bomb. skupině z pravé strany, když provedli nepř. stihači /:Me.110:/ protiútok, a hleděli se dostati za nás. Vedoucí předchozího roje dával znamení rozchodu. Provedl jsem prudkou zatáčku v levo a dostal jsem se za útočící skupinu osmi Me.110. Při útoku se tyto letouny rozdělily. Stihal jsem 1 Me.110, který hleděl zatáčkami a prudkým stoupáním i klesáním uniknouti. Provedl jsem 3 útoky když letoun prudce klesal a z levého motoru vyronil kouř. V "piqué" jsem střelil ještě jednu dávku, letoun na levé straně hořel /:plameny:/. V tom na pravé straně mého letounu se uvolnil kryt kalometu, a letoun se počal prudce otrásati /:řízení:/; pomalu jsem letoun vybíral, pričem z jsem ztratil letoun Me.110 z dohledu. V posledním okamžiku jsem viděl, jak tento hořící letoun jest pronásledován ještě 1 letounem typu Hurricana. V domnění, že můj letoun byl zasažen střepinou dělostrelectva proti let., vzdálil jsem se z boje. Přistál jsem na letišti v Pittesburg.

FEJFAR v.r.

Za správnost opisu:

Opsala: Mlle. Wolfanová

*„Combat report" P/O Fejfara z 9. září 1940* Foto: *VÚA*

73 Podrobněji KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali*, s. 59–61.

74 Tamtéž, s. 64-74.

*P/O Fejfar v kabině hurricanu*
Foto: *archiv Jiřího Štěpánka*

koslovenského leteckého depa v Cosfordu a následně 2. srpna 1940 přijat jako poručík do RAF VR (Royal Air Force Volunteer Reserve – Dobrovolná záloha Královského letectva). Již 6. srpna byl přidělen k právě vzniklé 310. československé peruti, u které měl absolvovat přeškolení na britskou techniku. Proto byl 17. srpna poslán k 6. OTU (Operational Training Unit – Operačně výcviková jednotka, ke které byli piloti vysíláni před svým operačním nasazením u perutě) do Sutton Bridge. P/O Fejfar byl velmi zkušený pilot, takže přeškolení na britskou stíhačku Hurricane[75] trvalo necelý měsíc. Již 7. září 1940 se vrátil zpět k „třistadesítce".[76]

Hned nazítří po příjezdu k peruti byl vržen do bitvy o Británii, ve které zaznamenal tři potvrzené sestřely.

Už 9. září 1940, ve svůj první operační den, pokořil Messerschmitt Bf 110.[77] *Celkový popis naší perutě ponechám na dobu pozdější, dnes snad jenom několik slov. Totiž – první můj „Boš" v Anglii padl! Bf 110. První splátka by byla. Přišel jsi k peruti a hned pro tebe byla práce. Nová mašinka, hotovost, poplach, start! ... Ale ne jako ve Francii. Bezhlavě a osamoceně, bez vedení. Jde nás 12, z toho tři Angličané a před námi 12 Spitfirů a ještě 12 Hurricanů* (310. peruť tvořila společně s 242. perutí a 19. perutí nový letecký útvar – křídlo, wing, použité poprvé v boji 7. září 1940; útvar vedl legendární beznohý stíhač Douglas Bader, pozn. aut.).[78]

Další příležitost k boji dostala 310. peruť, a s ní i P/O Fejfar, 15. září 1940. Tento pro Brity slavný den – The Battle of Britain Day[79] – začal deštivým pochmurným ránem. Ve 14.12 hodin šlo duxfordské křídlo podruhé toho dne do vzduchu. Půl hodiny po startu spatřili piloti 310. perutě početné svazy nepřítele před sebou a nad sebou. Dřív než mohlo duxfordské křídlo přejít do útoku, byla 310. peruť napadena z převýšení „stodevítkami".

P/O Fejfar si k této situaci poznamenal: *Dnes jsme na to mohli doplatit. Celou naši letku vedl Angličan* (velitel letky A, F/Lt Sinclair, DFC, pozn. aut.) *a v sevřené formaci jsme se dostali právě doprostřed celého boje. No, „Bošů" tam bylo dost. Asi tak sto až sto padesát. Napadlo nás asi osm Bf 109 a ihned z toho byl velký chumel. Ze souboje jsem se dostal šťastně a smlsnul si na bombardéru Do 17. To je druhý. Dnes páni Němci nehledali „vojenské objekty", byli nad mraky a přes* [ně] *bombardovali Londýn.*[80]

Ve svém „combat reportu" popsal své druhé vzdušné vítězství v bitvě o Británii následovně: *Velitel mého roje byl S/Ldr Hess. Roj byl napaden formací Bf 109 východně od Londýna. Zaútočil jsem se třemi Hurricany a dvěma Spitfiry na formaci 12 Dornierů Do 17. Po prvním útoku byl poslední roj formace rozprášen. Letoun, na který jsem zaútočil z pravé strany, zmizel v mracích. Z jeho trupu tryskal proud tekutiny – pravděpodobně palivo. Uskutečnil jsem další útok na formaci Do 17. Druhý nepřátelský letoun rovněž zmizel v mracích. Počkal jsem si na něj pod mraky – a poté se objevil znovu. Zaútočil jsem na něj dvakrát. Po provedení druhého útoku jsem zpozoroval Spitfira, který na něj zaútočil zespodu. Nepřátelský letoun provedl nouzové přistání poblíž Grainu.*[81] *Létal jsem nad ním společně se Spitfirem, dokud se k němu nepřiblí-*

75 K ní si do deníku uvedl: *Hurricane, velmi pěkná anglická stíhačka, která má osm kulometů.* FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 84.

76 *MNO*, Praha, f. archivní osobní spis číslo 806212 Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde kmenový list Stanislava Fejfara.

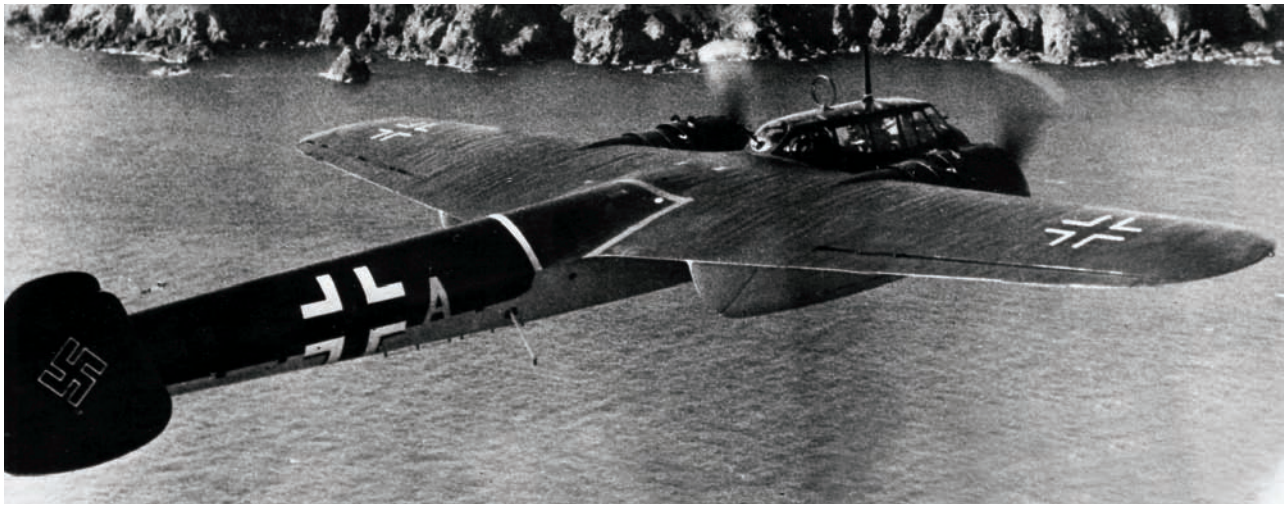
77 Obětí Fejfarova útoku se stal Messerschmitt Bf 110C-4 (W.Nr. 3298; L1+DL) od útvaru 15.(Z)/LG 1. Letoun se zřítil na pozemku Maori Sports Clubu na Old Malden Lane ve Worcester Parku. Jeho osádka, Uffz. Alois Pfaffelhuber a Uffz. Otto Kramp, havárii nepřežila. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. 1. část (1940).* Ares, Praha 1999, s. 318. Zbývá dodat, že sestřel této „stodesítky" byl uznán ještě dalším dvěma pilotům, P/O V. Bergmanovi ze 310. perutě a P/O H. N. Tamblymu z 242. perutě. Tento jev, tzv. double effect, tedy když dva i tři piloti ohlásili jeden sestřel, ale jednalo se o týž letoun, nebyl v bitvě o Británii ničím výjimečným.

78 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 86.

79 Hermann Göring, velitel Luftwaffe, se společně s další velící generalitou letectva rozhodl, že tento den jeho stíhači smetou „zbytky" RAF z britské oblohy nad Londýnem. Výsledkem však byly naprosto neúnosné německé ztráty, kdy Luftwaffe odepsala 56 strojů. Britové přišli o 30 stíhaček a 12 pilotů.

80 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 87.

81 Na Dornier Do-17Z-3 (W.Nr. 2881; 5K+CM) zaútočil společně s P/O Fejfarem i britský pilot spitfiru P/O Ronald Berry. Rozstřílený stroj poté nouzově přistál v Lower Stoke na ostrůvku Grain. Jednalo se o čtyřčlennou osádku útvaru 4./KG 3, jež upadla do britského zajetí. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu,* s. 364.



*Dornier Do 17 u doverského pobřeží* Foto: *archiv autora*

*žili civilisté. Poté jsem se vrátil na letiště v Duxfordu.*[82]

V porovnání s nepřetržitým nasazením ve Francii se zdál Fejfarovi průběh bitvy o Anglii mnohem klidnější: *U perutě jsou zatím dvě ztráty, jeden Angličan* (P/O Boulton, pozn. aut.) *a jeden Čech* (P/O Štěrbáček, pozn. aut.). *Několik pilotů je raněno, ale pouze lehce* (to nebyla tak úplně pravda, Sgt. Koukal utrpěl ve vzdušném boji 7. září 1940 těžké popáleniny, pozn. aut.), *takže se nám v dohledné době vrátí. Zatím je pilotů dostatek, každý má po dvou až třech dnech jeden den volna, takže únava není tak velká jako ve Francii.*[83]

Naposledy v bitvě o Anglii[84] „skóroval" P/O Fejfar 18. září 1940, kdy v prostoru Hornchurche severně od Londýna sestřelil dvoumotorový bombardér Junkers Ju 88A-1.[85] Sestřel tohoto stroje měl pro německého zadního střelce strašlivou dohru, která otřásla i tak ostříleným pilotem, jakým Fejfar bezesporu byl: *Při prvním útoku vidíš, jak z Do-215*[86] *vyskočil zadní střelec, otvírá padák, ale příliš brzo, šňůry se zapletly do kormidel letounu a nyní, oh, pohled na malou postavičku zmítající se asi deset metrů za letounem ve spleti šňůr a výška 7000 m. Letoun opouští zbylá posádka a tento neřízen,*

82 *VÚA,* f. ČSL-VB I, sign.: Inspektorát československého letectva 184/CIII/2/105. Bojová činnost – hlášení – československých letců 1940–1945. Zde hlášení P/O Stanislava Fejfara ze dne 15. září 1940.

83 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 88–89.

84 Bitvy se zúčastnilo 88 českých stíhačů (a jediný slovenský pilot Ján Ambruš, který nesestřelil žádný německý letoun, ale pouze britský), kteří zaznamenali 56 sestřelených německých letadel jistě, 15 pravděpodobně a 10 poškodili (vztaženo k oficiálnímu britskému konci bitvy o Británii, tedy 31. říjnu 1940). Hrdinou bitvy se stal český stíhač Sgt. Josef František (sloužil však u polské 303. stíhací perutě), který za pouhých 28 dní sestřelil 17 německých letounů jistě a jeden pravděpodobně. Tento výkon mu zajistil třetí místo mezi nejúspěšnějšími spojeneckými stíhači bitvy o Británii. Československí stíhači tvořili čtyři procenta všech nasazených spojeneckých stíhačů. Tomu odpovídaly i jejich výsledky, které byly bohužel opětovně vykoupeny ztrátami. Celkem zahynulo v bitvě o Británii 11 českých stíhačů a 12 jich utrpělo zranění. Pokud budeme brát v úvahu i ztráty 311. bombardovací perutě, která do bitvy nepřímo zasáhla, dostaneme nemalé číslo 24 padlých, 14 zraněných a 7 zajatých československých letců (autor stanovil začátek bitvy o Británii na 3. července 1940 a její konec na 10. ledna 1941). K účasti našich letců v bitvě o Británii a k průběhu bitvy jako takové KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy,* s. 107–172.

85 Obětí útoku P/O Fejfara, na kterém se podílel P/O Janouch a další pilot hurricanu, se stal Junkers Ju 88A-1 (W. Nr. 3168; 3Z+FT) od 9./KG 77. Letoun havaroval u Vange Creeku v Pitsea Marshes poblíž Basildonu. Tři členové osádky zahynuli (Fw. O. Wahl, Gefr. H. Buschbeck, Gefr. P. Lesker), čtvrtý (Gefr. O. Graf) upadl do zajetí. Přestože bylo P/O Prchalovi, P/O Bergmanovi, P/O Fejfarovi s P/O Janouchem a Sgt. Půdovi se Sgt. Jiroudkem přiznáno sestřelení čtyř Dornierů-Do 215, ve skutečnosti všichni uvedení piloti zaútočili na týž letoun Junkers Ju 88A-1 (W. Nr. 3168; 3Z+FT). V nastalém zmatku vzdušné vřavy byli všichni přesvědčeni, že zaútočili a sestřelili jiný letoun. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu,* s. 378.

86 Stanislav Fejfar chybně identifikoval Junkers Ju 88 jako Dornier Do-215.

*Zbrojíři „třistadesítky" doplňují „krmivo" do Hurricanu Mk.I P3143 NN-D, na kterém v bitvě o Británii létali a skórovali Sgt. Bohumil Fürst, P/O Stanislav Fejfar a Sgt. Eduard Prchal. Za pozornost stojí označení čtyř sestřelů pod kabinou.*
Foto: *archiv autora*

*prováděje takřka akrobacii s přítěží na kormidlech, se svou obětí padá k zemi ... Mraky přikryly výsledek tohoto pádu. Pohled, na který se nezapomíná. A zase jedna matka ztratila syna.*[87]

Do dalšího boje se „třistadesítka" dostala až 5. listopadu 1940,[88] to již však byl Stanislav Fejfar téměř týden v nemocnici RAF v Ely, kam ho převezli po přistání z hlídkového letu. Lékaři u něj zjistili vážný zánět čelních dutin, který se mimo jiné projevoval i ukrutnou bolestí hlavy. Po operaci byl 21. prosince 1940 převezen do ozdravovny v Torquay. Z léčení ho propustili až 21. března 1941, kdy nastoupil službu u Inspektorátu československého letectva v Londýně. Zde se zabýval administrativní činností.[89] Práce v Londýně přitom byla na jaře roku 1941 adrenalinovou záležitostí, neboť britská metropole trpěla prakticky každý večer nálety Luftwaffe (poslední masový „Blitz" zažil Londýn v noci z 10. na 11. května 1941, tedy krátce předtím, než se většina německých jednotek přesunula na východní frontu).

## BOJE ZA KANÁLEM

Vytoužený den nastal pro F/O (Flying Officer – nadporučík) Stanislava Fejfara[90] 9. června 1941, kdy ho lékaři konečně prohlásili za zdravého. Po dovolené nastoupil 21. července 1941 službu u 313. československé stíhací perutě jako velitel letky B. Necelý týden nato, konkrétně 27. července, byl povýšen do hodnosti Flight Lieutenant (F/Lt – kapitán).[91]

Nástup F/O Fejfara k nejmladší československé peruti rozhodně neproběhl podle jeho představ: *Nastoupil jsi službu u 313. peruti! Odešel jsi z dusné kanceláře naplněn radostí a touhou z nového života, nové práce. A kamarádi ti připravili malé zklamání. Toto jsi nikdy nečekal. A proč jsi to nečekal, vždyť jsi byl na Inspektorátu, uměl sis to zařídit. Nic jsi tam nedělal, jenom hodnost dostal a teď jako pán přijdeš k operační letce a chceš dělat velitele. Co jiného jsi mohl čekat než opovržení;*

87 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 89–90.

88 Tento den se stal pro 310. peruť jejím nejčernějším v bitvě o Británii. Aniž dosáhla jediného vítězství, byli čtyři piloti perutě sestřeleni – Sgt. František Mlejnecký na Hurricanu Mk.I V7597 (NN-D), Sgt. Rajmund Půda na Hurricanu Mk.I V6619 (NN-V), F/Lt Jerrard J. Jefferies na Hurricanu Mk.I R4089 (NN-R) a Sgt. Antonín Dvořák na Hurricanu Mk.I P2795 (NN-M) – Messerschmitty Bf 109E od útvaru I. a III./JG 26. Dalšího pilota (F/Sgt. Miroslava Jiroudka) sestřelila vlastní protiletecká obrana. Výsledek boje: jeden odepsaný letoun, čtyři vážně poškozené, jeden letec lehce zraněn. Další dva čeští piloti byli sestřeleni u britských perutí (P/O Rudolf Roháček u 238. perutě a P/O František Hradil u 19. perutě; P/O Hradil sestřelení bohužel nepřežil). Sedm českých pilotů sestřelených za jeden den, to byl výsledek 5. listopadu 1940. Tento smutný denní rekord již naštěstí nebyl do konce války překonán. KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy,* s. 158–159.

89 *ABS,* f. 302-299-2; záznam o službě Stanislava Fejfara ve Velké Británii. Rovněž *MNO*, Praha, f. archivní osobní spis číslo 806212 Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde kmenový list Stanislava Fejfara. Podrobněji o léčení Stanislava Fejfara a jeho službě na Inspektorátu KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali,* s. 82–93.

90 Do hodnosti Flying Officer byl Stanislav Fejfar povýšen 27. prosince 1940. Jeho československá hodnost konečně odpovídala britské. *MNO*, Praha, f. archivní osobní spis číslo 806212 Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde kmenový list Stanislava Fejfara. Naši letci v Anglii měli dvě hodnosti – britskou a československou, přičemž obvykle platilo, že britská byla vyšší než československá. Dotyčný měl například britskou hodnost Pilot Officer, ale jeho československá zůstávala nadále na stupni četaře či rotného.

91 Tamtéž. Rovněž FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 104. Do československé kapitánské hodnosti byl povýšen 28. října 1941.

*Znak 313. československé stíhací perutě*
Foto: *archiv autora*

*aby byla splněna tvoje touha, „vykopneš" svého kamaráda*[92] *na místo, kam se ti nechce ... A toto cítíš na všech místech, toto cítíš na každém kroku, a je ti smutno ... A tolik ses těšil na novou práci, a zatím ...?*[93]

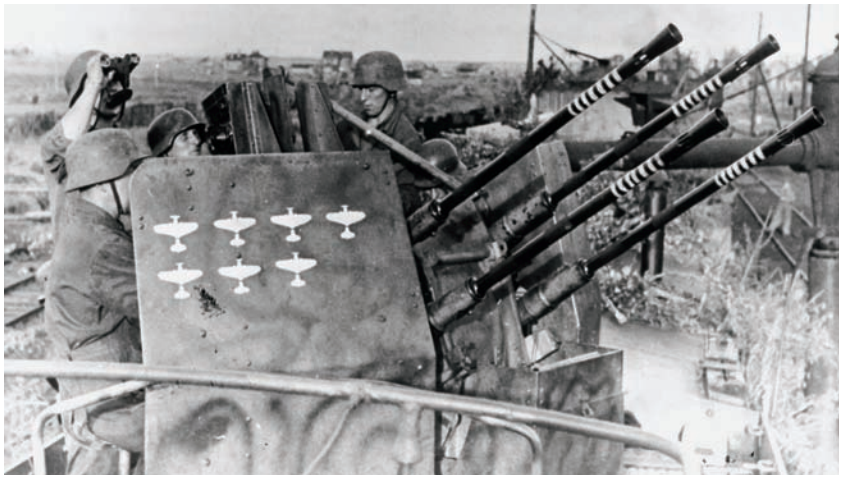
F/Lt Fejfar však velmi brzo dokázal, že je nejen zkušený stíhač, letecké eso, ale i schopný velitel. Protože se „třistatřinácka" skládala z ostřílených pilotů, byla již 10. června 1941, tedy měsíc po svém založení, prohlášena za plně operační. První sweep[94] příslušníci perutě uskutečnili 31. srpna 1941. Skutečný křest ohněm však peruť prodělala na svatého Václava, tedy 28. září 1941, kdy dvanáct jejích pilotů (nechyběl mezi nimi ani Fejfar) doprovodilo čtyři bitevní whirlwindy 263. perutě, které zaútočily na letiště Morlaix v obsazené Francii. Nad

*F/Lt Fejfar u svého „bouráku"* Foto: *archiv autora*

92 Příslušníci perutě nemohli vědět, že o novém veliteli letky B bylo na Inspektorátu rozhodnuto bez Fejfarova přičinění. Zatímco dosavadní, prozatímní velitel letky F/O Čermák se vrátil zpět k 312. československé stíhací peruti, na jeho místo byl přidělen F/Lt Stanislav Fejfar. Českoslovenští letci ve Velké Británii velmi pozorně sledovali hodnostní postup svých kolegů a velmi nevraživě vnímali, když byl dotyčný, který podle nich dělal stejnou službu, povýšen dříve a vylétal si například důstojnické „frčky". Podrobněji ohledně „boje" o hodnosti KUDRNA, Ladislav: *Když nelétali,* s. 93–108.

93 FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 108.

94 Tímto slovem piloti RAF označovali ofenzivní operace nad okupovanou západní Evropou. Ve skutečnosti existovala pro operace Královského letectva různá označení (Cirkus, Ramrod, Rodeo, Rhubarb a další).



*Obávaný flak, strašlivý protivník letců RAF, který si v jejich řadách vybral stovky obětí, jak dosvědčuje foto osádky flaku, na kterém jsou zaznamenána vítězství nad britskými letouny.* Foto: *archiv Jiřího Štěpánka*

cílem vypuklo skutečné Dantovo peklo a německý flak těžce poškodil dva spitfiry 313. perutě a jeden whirlwind.[95] Naštěstí se všichni piloti spitfirů i whirlwindů vrátili na své základny v Anglii.[96]

14. prosince 1941 byla 313. peruť přemístěna na letiště Hornchurch,[97] které patřilo do podřízenosti 11. skupiny Fighter Command, o níž příslušníci perutě dobře věděli, že nese hlavní tíhu denní ofenzivy nad okupovanou Evropou. Přivítali proto toto rozhodnutí, od něhož si slibovali, že budou mít konečně možnost utkat se s německými stíhači. Za rok 1941, při operační činnosti, byly vážně poškozeny dva spitfiry 313. perutě, bez ztráty na životech pilotů. „Třistatřinácktka" potom uskutečnila za rok 1941 osm sweepů. Při žádném nechyběl F/Lt Fejfar. Při neoperační činnosti nebo akcích nad britskými ostrovy bylo poškozeno osmnáct spitfirů, dva musely být odepsány. Jeden pilot zahynul a druhý utrpěl zranění.[98] Ke střetnutí s nepřátelskými stíhači nedošlo. To se však mělo v roce 1942 výrazně změnit.

Jarní britská letecká ofenziva RAF se měla nést v naprosto v jiném duchu než v předešlém roce. Britští stíhači, tedy i českoslovenští, operovali v roce 1942 na standardním Spitfiru Mk.VB, který byl sice naprosto rovnocenný s Messerschmittem Bf 109F, ale s novou stíhačkou Luftwaffe, Focke Wulfem Fw 190A, se nedal srovnat ani náhodou.[99]

95 Stanislav Fejfar celou akci barvitě popsal ve svém deníku: *Dnes byl trochu pernější den ... Byli jsme nad Francií. Dostali jsme úkol doprovázet bitevní letku na letiště Morlaix poblíže Brestu, zničit střelbou bombardovací letouny na zemi. Ve 14.25 hodin opouštíme ve výši pěti metrů nad zemí anglické pobřeží v sestavě: Kasal, Muzika, Horák, Dohnal a já. Těsně nad vodou, tak ve dvou až třech metrech, pod kurzem 145 stupňů letíme do Francie. Nevidíš kolem nic, pouze vodu, vodu a bílé špičky rozvlněné hladiny můžeš takřka dosáhnout rukou. A ty minuty se ti zdají věčností, neboť jednotvárnost vodní hladiny tě unavuje. Ve 14.50 hodin tě upozorňuje malý hrot – pobřeží, maják. Připravuješ vše: obrátky motoru, zaměřovač, odjišťuješ kulomety, kontroluješ přístroje. Vše v pořádku – a jedem na to. Co nejníže nad zemí, mezi stromy, takřka v ulicích vesniček a měst, s největší rychlostí doprovázíš bitevní letouny ... Vidíš mávající vesničany, Francouze, děti, ženy – vidí anglické znaky na křídlech a ví, že v tom směru, kam letíme, je německé letiště, a tam že neseme pozdravy. Protiletadlová střelba nás vítá. Vidíš bílé a červené čáry okolo sebe, tak známé z Francie, z tanků. V té rychlosti jsi nemohl ani střílet a už vidíš, že Whirlwindy skončily práci a jedou domů. Přidáváš se, ale v tom na nás útočí dvoumotorový letoun, Messerschmitt Bf 110. Střílíš, ale nemůžeš poznat, co se s ním stalo. Není čas. V tom slyšíš: „Musím přistát ... tady ... pozdravujte moji ženu ... nazdar kluci ..." A rádio se odmlčí. Trochu to s tebou trhne. Je to četař Mrtvý. Je týden ženat. Co se mu stalo? Však není čas na rozjímání. V 15.35 hodin přistáváme na letišti. Jeden útočný letoun těžce poškozen, pilot zraněn. Naše letka má jeden letoun těžce poškozen dělostřeleckou palbou (npor. Kasal), druhý poškozený letoun narazil při letu nad zemí na telegrafní tyč, ale dostal to až domů (čet. Mrtvý). Tedy vrátili jsme se všichni, úkol splněn a letka „messounů", která na nás startovala, nás nenašla.* FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 113–114.

96 *VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1761/BI/1/307, Kronika 1. 4. 1941 – 29. 1. 1942, s. 46.

97 Tamtéž, s. 76.

98 *VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1761/BI/1/307, Kronika 1. 4. 1941 – 29. 1. 1942.

99 Jeden z britských pilotů k tomu otevřeně uvedl: *Morálka našich stíhacích perutí usazených ve vlasti* (v Británii, pozn. aut.) *byla však vystavena značné zátěži. Během léta* (1941, pozn. aut.) *vybavili Němci část svých stíhacích jednotek ve Francii letadly s vysokovýkonným dvouhvězdicovým motorem, Focke Wulf Fw 190. Byl to ve srovnání s typem Spitfire V mnohem výkonnější stroj. Většina našich perutí však toho času byla vyzbrojena typem Spitfire V. Focke Wulf Fw 190 vnesl do řad našich stíhačů stísněnou náladu, což je pochopitelné. Ztráty začaly růst a naše nadšení v důsledku toho na dlouhý čas silně pokleslo.* PRILLER, Josef: *Stíhací eskadra JG 26.* Mustang, Plzeň 1995, s. 156.

Do 12. února 1942 uskutečnila 313. peruť pět „rutinních“ sweepů bez kontaktu s nepřítelem.[100] K témuž dni německé velení naplánovalo a uskutečnilo operaci Cerberus, při níž německé bitevní křižníky Scharnhorst, Gneisenau a lehký křižník Prinz Eugen opustily Brest, kde jim hrozily neustálé bombardovací útoky RAF, a pod silným doprovodem německých stíhačů se vydaly přes Kanál do severomořských přístavů v Německu a Norsku. Byla to riskantní operace, která Němcům shodou okolností vyšla.[101]

Do marné akce s cílem zabránit německým lodím v průniku Kanálem se zapojila i 313. peruť. Dvanáct jejích pilotů odstartovalo ve 13.15 hodin jako doprovod bitevních hurricanů, které měly zaútočit na doprovodné lodě bitevních křižníků. Do útoku se však zapojili i stíhači „třistatřináctky“ se svými spitfiry. Žádný z nich potom již v průběhu války nezažil vražednější německý flak než toho dne.[102]

Britové utrpěli v tomto boji těžké ztráty,[103] ale výsledkem tohoto bezpochyby skvělého průniku tradičním britským prostorem byla ve skutečnosti strategická porážka německého válečného loďstva, které si odvážnou operací uvěznilo svá nejlepší plavidla ve vlastních vodách. Zbývá dodat, že všichni piloti „třistatřináctky“ se v pořádku dostali zpět na své letiště, i když se většina jejich spitfirů vrátila značně „orazítkovaná“ od německého flaku.

*P/O Václav Jícha (vlevo) a F/Lt Stanislav Fejfar prohlížejí palbou poškozený Jíchův Spitfire Mk.VB BM306 RY-E* Foto: *archiv autora*

Jaro 1942 nezačalo pro F/Lt Fejfara dobře. Od 8. března opět marodil s nosními dutinami, kterým létání ve velkých výškách nepřidalo. Z operační činnosti ho nemoc vyřadila do 12. dubna 1942. Za tu dobu uskutečnila 313. peruť celkem třináct sweepů a jeden Rhubarb. Pilotům perutě bylo

100 *VÚA*, f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/1/307, Kronika 1942.

101 Pro operaci Cerberus bylo vyčleněno celkem 252 Fw 190, Bf 109 od eskader JG 26, JG 2 a JG 1 plus několik Bf 110 od II/NJG 1. Německá flotila vyrazila na cestu již 11. února 1942 ve 22.30 hodin. Německé křižníky doprovázelo pět torpédoborců, patnáct torpédovek, dvacet jedna velkých a dvacet dva malých minolovek, dvacet jedna stíhačů ponorek, třicet rychlých člunů a třicet sedm ostatních plavidel. Britové vyhlásili poplach až v 10.42 hodin 12. února 1942. To však již bylo pozdě. JACKSON, Robert: *Churchillova louže. Válka v Kanále La Manche 1939–1945*. Naše vojsko, Praha 1998, s. 103–120. CALDWELL, Donald: *Válečný deník JG 26 1939–1942*. Silverbird, Plzeň 1999, s. 212–218.

102 Stanislav Fejfar celou akci opět zaznamenal ve svém deníku: *Vtom se před námi vynoří tři siluety lodiček. No jo, lodiček. A hned červená třísvětlicová raketa letí nahoru, to je rozpoznávací znamení, ale naše barva je pro dnešní den a hodinu – zelená. Aha, to nejsou naši, tedy na to. Vtom se ale rozsvítilo, hotové peklo. Teprve nyní vidíš, že to nejsou malé lodičky, hm – „destroyer“* (torpédoborec, pozn. aut.). *Šest silných „doutníků“ s červenými a žlutými čepičkami, toť „pam-pam“ kanony. Ještě že neslyšíš výbuchy střel. Vidíš ten náraz železa proti železu. Doprovázíš dále tři „hurribombry“ a útočíš také na novou skupinu tří lodí. Nevidíš, co je proti tobě, nevidíš ty ohnivé jazyky, které tě chtějí srazit k vodě. Ne. Vidíš jenom tu šedou loď a už palec tiskne spoušť. Kanonky si zabublají a ohnivé jiskřičky na palubě a u ponorné čáry lodi ti odpovídají … zásahy explozních střel. Konec. Unikáš a přitisknut na vodní hladinu doprovázíš bombardéry domů. Ve 14.30 hodin překračuješ opět anglické pobřeží a ve 14.35 přistáváš.* FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače*, s. 137–138.

103 Fighter Command přišlo toho dne o 20 letounů (10 Spitfirů Mk.VB, 6 bitevních hurricanů a 4 bitevní whirlwindy), 15 pilotů padlo a 3 se stali válečnými zajatci. Dále Britové ztratili 16 bombardovacích a 6 torpédových letounů. Celkem tedy odepsali 42 letounů. Luftwaffe ztratila v bitvě deset stíhaček (sedm Bf 109F4 a tři Fw 190A). Německá flotila při průniku Kanálem ztratila jeden rychlý torpédový člun a osm dalších plavidel utrpělo poškození. FRANKS, L. R. Norman: *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War. Volume 2. Operational Losses: Aircraft and Crews 1942–1943*. Mindland Publishing Limited, Earl Shilton 1998, s. 13–14. Dále CALDWELL, Donald: *Válečný deník JG 26 1939–1942*. Silverbird, Plzeň 1999, s. 212–218.

přiznáno sestřelení čtyř letounů jistě, dvou pravděpodobně a čtyři poškozené letouny. Za stejné období ztratila „třistatřináctka" pět pilotů.[104]

Hned den poté, co byl F/Lt Fejfar uznán schopným operační služby, se zúčastnil šestadvacátého sweepu perutě. Až do osudného 17. května 1942 pak fakticky nepřetržitě operačně létal nad okupovanou Francii.[105] Dne 25. dubna 1942 mu potom bylo přiznáno poškození nebezpečné německé stíhačky Focke Wulf Fw 190,[106] nedlouho poté, konkrétně 5. května, sestřelení jedné „stodevadesátky" jistě a jedné pravděpodobně.[107]

Tento den však pro něho znamenal značný psychický otřes,[108] neboť jeho

104 Sgt. Miloslav Zauf padl při Rhubarbu číslo 4 dne 18. března 1942, P/O Vladimír Michálek dne 27. března 1942 při sweepu číslo 21, Sgt. František Pokorný dne 10. dubna 1942 při sweepu číslo 26. Další dva letci upadli do zajetí: Sgt. Václav Truhlář dne 10. dubna 1942 při sweepu číslo 26 a Sgt. Otakar Kresta dne 12. dubna 1942 při sweepu číslo 27. *VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/1/307, Kronika 1942, záznam od 8. března 1942 do 12. dubna 1942. Uvedli jsme, že v době studií ve Vojenské akademii v Hranicích patřil Stanislav Fejfar mezi výrazné individualisty a neměl mnoho kamarádů. To vše však naprosto změnil krutý průběh války, Fejfarovo hektické operační nasazení, kdy se musel v boji spoléhat nejen na své síly, ale i na pomoc kamarádů. Důležitou roli hrála i britská letecká tradice, kdy velící důstojník vystupoval vůči svým podřízeným v duchu fair play. František Fajtl potom Fejfarovu lidskou proměnu komentoval slovy: *Jeho československí i britští velitelé a představení ho kvalifikovali výtečnými a naprosto mu důvěřovali. Jeho podřízení v něm viděli výtečného pilota a odvážného velitele, který se k nim dovedl chovat kamarádsky, dovedl se jich zastat, ale který nejednal demagogicky.* […] *Jeho dobrota ho přiváděla někdy až k sentimentalitě, kterou snad předtím ani neznal. Nejvíce byl smuten, když se nevrátil některý z jeho pilotů anebo z kamarádů letců, ať již stíhačů nebo bombardérů. A když se dozvěděl, že nezvěstný se k nám nevrátí již nikdy, nedal to sice na sobě znát v pilotním sále, ale doma se neudržel. „… kdyby jich nebylo alespoň tolik a takoví dobří…" říkával, a často i zaslzel. Stránky jeho deníku, kde se loučí se svými přáteli letci, odkrývají zcela jeho šlechetnou duši.* FAJTL, František: Vzpomínka na kpt. let. Stanislava Fejfara, s. 195–196.

105 V této době však již začínali být i ostřílení letci „třistatřináctky" poněkud vyčerpáni, jak dosvědčuje zápis v perutní kronice: *Zdá se, že piloti všichni jsou trochu již přelétáni. I takový tvrdý Jícha si „by the way" postěžoval: „Cítím se trochu unaven. Člověk není ze železa. Už jsem přežraný toho kyslíku. Ono to síly nepřidá." „Tak si tedy oddechni, dej si pohov," radí kamarád. „Ne, to by vás bylo o jednoho méně a což, kdyby se zase nějaká mela strhla. Pak je tam dobrý každý jedinec." Snad Angličané by měli mít trochu rozum a nepřetahovat tak svoje nejlepší bojovníky. Také československé letecké vedení by mohlo doplnit perutě na plné stavy, aby bylo možno piloty v operacích více střídat. U anglických perutí jsou rozhodně na tom lépe, neboť jich je na to více. To není pak taková dřina. Někdy se to pak v boji pozná, že člověk není tak ostražitý a někdy jen malá nepozornost stojí stihače krk. Takové řeči lze nyní občas zaslechnout. Jsou to sice jen řeči, ale nejen, že na nich je leccos pravdy, znamenají hlavně, že piloti jsou skutečně již trochu unaveni a přelétaní a potřebovali by alespoň malý odpočinek. Kdyby alespoň počasí se trochu stalo milosrdnější k únavě bojovníků na Spitfirech. To však jakoby naschvál stále je vzorné. VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/1/307, Kronika 1942, záznam z 6. května 1942. Nasazení v 11. skupině Fighter Command bylo opravdu tvrdé a vyžadovalo od pilotů maximální úsilí. Britské velení si toho bylo vědomo, a proto většina perutí Fighter Command „rotovala" po ostatních, méně vytížených skupinách, aby si piloti odpočinuli. Tak i 313. peruť byla počátkem června 1942 stažena z 11. skupiny. V průběhu roku 1942 potom 313. peruť dobyla drtivou většinu ze svých 12 potvrzených, 7 pravděpodobných a 14 1/2 poškozených nepřátelských letounů (přesně: 9 jistých, 4 pravděpodobné a 10 1/2 poškozených nepřátelských letounů za rok 1942). Za stejné období peruť ztratila patnáct pilotů (devět z nich padlo v souboji s německými stíhači). V přímém boji padlo deset pilotů perutě, dva piloti upadli do zajetí a tři se zabili při letecké havárii. *VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/1/307, Kronika 1942. Československé letectvo ve Velké Británii se prakticky po celou dobu své existence potýkalo s akutním nedostatkem leteckého i pozemního personálu. Pokud by všechny tři československé stíhací perutě byly vystaveny podobné zátěži jako 313. peruť na jaře roku 1942, byly by během krátké doby doslova vybity. V rámci 11. skupiny Fighter Command absolvovala 313. peruť za pouhé dva měsíce a šest dní 51 sweepů! Viz tamtéž. V roce 1943, kdy již 313. peruť neoperovala ve svazku 11. skupiny, provedla od ledna do srpna 1943 „pouze" 38 sweepů. *VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/2/307, Kronika 1943, záznamy z ledna až srpna 1943.

106 Němečtí stíhači JG 26, konkrétně I./JG 26, utrpěli v boji poškození dvou Fw 190. Zda se jednalo o jeden Fejfarův nárok, není možné, vzhledem k nepřehlednosti boje, přesně určit. CALDWELL, Donald: *Válečný deník JG 26 1939-1942*, s. 238–239.

107 Němečtí stíhači údajně neutrpěli žádné ztráty. Všechny Fw 190 od útočících I. a III./JG 26 Schlageter se měly v pořádku vrátit na své základny ve Francii. Tamtéž, s. 245–246.

108 Stanislav Fejfar si zaznamenal emotivně do deníku: *Dnes nejsou myšlenky pohromadě, dnes ani pero nemohu takřka udržet… Stalo se, budiž jeho jméno pochváleno …* […] *A večer nás dochází zpráva: S/Ldr František Fajtl – missing.* […] *Fando, zmizel jsi nám, ale doufám a máme pevnou důvěru, že jenom na chvíli. Ty se vrátíš, ty se musíš vrátit. Nesmíš nás nechat tak o samotě. Na čas jsme ztratili dobrého kamaráda. Nemohu napsat, co jsi nám byl, můj smysl pro tyto řádky nestačí, abych napsal, co cítím. A Fando, nebude-li Ti dopřáno vrátit se mezi nás, slibuji Ti, pomstím Tě. A ne jenom já, ale všichni ti, kteří Tě měli tak rádi. Nepíši sbohem, ale nashledanou. Měl jsi s námi oslavit jednoroční výročí založení naší perutě, kterou jsi tak měl rád. Nebylo Ti to dopřáno. Osud. Vyzdvihne Tě na nejvyšší metu, aby Tě srazil do prachu … Však nezapomeneme!* FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače,* s. 157–159.

velký kamarád František Fajtl byl jako velitel 122. britské stíhací perutě[109] sestřelen a veden jako „missing, probably dead".[110]

Ke své osudové misi odstartoval F/Lt Stanislav Fejfar 17. května 1942 v 10.40 hodin, kdy vedl do akce svoji letku v rámci 313. perutě. Hornchurchské křídlo (313., 122. a 64. peruť) mělo zajistit výškové krytí kenleyskému křídlu (402., 485. a 602. peruť), které doprovázelo dvanáct bostonů od 266. peruti. Cílem útoku bombardérů byly doky v přístavu Boulogne. Po splnění úkolu se britský svaz otočil na cestu zpět k britskému pobřeží, pouze výškové zajištění, hornchurchské křídlo, pokračovalo v letu do francouzského vnitrozemí až nad St. Omer, kde se otočilo a směřovalo zpět ke Calais.

V té době, přibližně v 11.30 hodin, byly 402. a 602. peruť napadeny německými stíhači eskadry JG 26 Schlageter. Ačkoliv se 313. peruť toho dne do boje vůbec nedostala, spatřili její příslušníci, jak se od ní oddělily dva spitfiry.[111] V jednom z nich, Mk.VB BL973 RY-S, seděl velitel letky B, F/Lt Stanislav Fejfar, ve druhém, BM260 RY-U, jeho číslo Sgt. Miroslav Borkovec.

*F/Lt Stanislav Fejfar u svého Spitfiru Mk.VB BL973 RY-S, na kterém dobyl tři vzdušná vítězství a v němž 17. května 1942 nalezl smrt v souboji s Hptm. Josefem Prillerem* Foto: *archiv autora*

Více už oba piloty nikdo nespatřil mezi živými. Jak víme, F/Lt Fejfara sestřelil a usmrtil v 11.33 hodin Hptm. Priller.[112] Sgt. Borkovec byl sestřelen a usmrcen v 11.43 hodin nad Kanálem, 15 kilometrů severozápadně od Calais, Lt. Johannem Aistleitnerem ze Stab/JG 26.[113]

Co bylo příčinou zkratu v jednání tak zkušeného pilota a velitele, jakým

109 Této cti se dostalo poté pouze dvěma československým letcům, Jiřímu Maňákovi, DFC, který vedl od 1. května 1943 198. britskou stíhací peruť, jež operovala na Typhoonech Mk.IB (Maňák byl 28. srpna 1943 sestřelen a následně zajat), a Ottovi Smikovi, DFC, který se 13. listopadu 1944 ujal velení 127. britské stíhací perutě, jež operovala na Spitfirech LF.Mk.IXE a LF.Mk.XVIE (letecké eso Smik padl již 28. listopadu 1944).

110 Nikdo tehdy nevěděl, že František Fajtl své sestřelení přežil. Zbývá dodat, že po dobrodružné eskapádě dorazil 21. srpna 1942 zpět do Velké Británie.

111 Člen letky B a velitel žluté sekce, P/O Otmar Kučera, který otočení F/Lt Fejfara směrem do Francie viděl nejlépe, po přistání uvedl: *Ani zdaleka jsem nemohl předpokládat, že se Fejfar a Borkovec nadobro odtrhnou od perutě. Vždyť jedině pod námi byl nepřítel, asi 15 Fw 190 a to by byla sebevražda, aby se na ně sami dva vypravili. A do rádia neřekl ani slovo. Jsem sice teď nešťasten, že jsem tam nešel s ním, ale když nepřišel rozkaz, nemohlo ani mě ani nikoho jiného napadnout, že podnikne něco na vlastní pěst. VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/1/307, Kronika 1942, záznam ze 17. května 1942.

112 Stíhače eskadry JG 26 často navštěvovali váleční zpravodajové. Například o Prillerovi, který právě dosáhl 72. sestřelů, vyšel článek s titulkem „Postrach Tomíků". Zpravodaj sám však psal o Tomících, což bylo označení pro britské piloty jako o protivníkovi, jehož výkonům se musí Němci vyrovnat. Samotný Priller ho posléze přerušil s tím, aby už mluvili o něčem jiném než o jeho sestřelech, neboť: *Já konám přece jen svou povinnost. Protože jsem stíhač, sestřeluji nepřátelské stroje, a protože jsem na Kanálu, jsou to Tomíci.* PRILLER, Josef: *Stíhací eskadra JG 26,* s. 133. Nacistická propaganda velmi využívala svoje stíhací esa, čímž ovlivňovala mladou generaci, jež v těchto letcích viděla nepřekonatelné hrdiny, kterým se musí vyrovnat. Mluvíme zde o mládeži, která již za sebou měla nacistickou výchovu v Hitlerjugend a byla plně oddána svému „vůdci". Po válce přeživší esa tvrdila se stereotypní pravidelností, že oni neměli se „špinavou" vyhlazovací válkou nic společného. A holocaust? O tom ani neměli tušení. Tu „ošklivou" válku vedl přece Hitler, SS, ti „zlí". Oni jen plnili svoji povinnost. Ve skutečnosti tito „profesionálové" byli pro nacistickou mašinérii mnohem větším přínosem než fanatický mladík, který byl sestřelen při své první akci.

113 CALDWELL, Donald: *Válečný deník JG 26 1939–1942*, s. 248–249.

*Hrob Stanislava Fejfara č. C-8 na válečném hřbitově v Pihen-les-Guines, Francie*

Foto: *archiv Manuela F. Van Eycka*

byl Fejfar?[114] Zkratu, který stál navíc život mladého, teprve sedmadvacetiletého Borkovce. Velitel „třistatřínáctky" Karel Mrázek viděl příčinu v tom, že chtěl pomstít „smrt" svého velkého kamaráda Františka Fajtla.[115] Miroslav Liškutín uvedl, že příznaky Fejfarova zhroucení byly patrné již týdny před situací, která vedla k jeho smrti.[116] Tomu by nasvědčovaly jak zápisy z deníku[117] krátce před jeho smrtí, tak řeči před kamarády typu: *Třeba si občas přineseme domů Spitfira jako řešeto, nejsou již Němci ani zdaleka tak nebezpeční. Nejsou. Možná, že se mi to jen zdá, vždyť už člověk má na padesát sweepů, to již na něco přivykl.*[118]

Pravděpodobněji nejzávažnější fakt, který shrnoval všechny výše uvedené faktory, spočíval v prosté skutečnosti, že Stanislav Fejfar měl v době své smrti přelétán předepsaný turnus 200 operačních hodin.[119] Víme, že jenom ve Francii odlétal 96,30 operačních hodin. K 30. dubnu 1942 v Anglii dalších 144,25.[120] Do 17. května to bylo minimálně dalších šestnáct operačních hodin.[121] Pokud sečteme operační hodiny z Francie a Anglie, dostaneme 256,55 odlétaných operačních hodin! Stanislav Fejfar tak měl být již dávno na zaslouženém odpočinku. Místo toho však nalezl smrt nad severní Francií. Je smutnou skutečností, že Britové českým letcům nezapočítali do turnusu operační hodiny z Francie, zatímco svým ano.[122]

Není pochyb o tom, že československé letectvo ztratilo v kapitánovi Fejfarovi jednoho ze svých nejlepších velících důstojníků, jak ostatně vyplývá i z jeho válečné kvalifikační listiny, ve které se můžeme dočíst, že jmenovaný byl *…klidné vyrovnané povahy, vysokých morálních hodnot. Plně spolehlivý i za zvláště těžkých okolností. Má skvělý vliv na své podřízené, u nichž požívá plné důvěry. Výborný důstojník. Stíhací pilot vynikajících vlastností a bohatých bojových zkušeností. Odvážný bojovník. Osvědčil se výtečně.*[123] Stupeň kvalifikace potom nemohl být jiný než výtečný.

Stanislav Fejfar za svoji úspěšnou válečnou činnost obdržel tato vyznamenání – tři Československé válečné kříže, dvě Československé medaile Za chrabrost, Československou medaili Za zásluhy I. stupně, Pamětní medaili československé zahraniční armády (F-VB), francouzský Croix de Guerre se třemi palmami a jednou zlatou hvězdou, britské The 1939-1945 Star with Battle of Britain Clasp, Air Crew Europe Star a Defence Medal.[124] Po listopadu 1989 byl povýšen in memoriam na majora a v roce 1991 na plukovníka, což vzhledem k jeho vynikající bojové činnosti není mnoho, zvláště když si uvědomíme, že někteří váleční seržanti jsou dnes generálové.

Stanislav Fejfar sní svůj věčný sen v hrobě číslo C-8 na hřbitově Pihen-les-Guines. Zemřel v necelých 30 letech.

114 Když se například Sgt. Jaroslav Hloužek odtrhl 30. dubna 1942 od perutě, aby „sundal" jednu „stodevítku", dostal od svého velitele F/Lt Fejfara nejprve pěkně vynadáno a teprve potom následovala gratulace se slovy: *Věř mi, mám zkušenosti z Francie, když jsme létali proti Němcům s francouzskou perutí. Francouzi se obvykle rozlétli každý na svou vlastní pěst a vždycky na to doplatili, poněvadž je Němci osolili. My Češi jsme se drželi vždy pohromadě, jeden druhého jsme hlídali a to nám zachránilo krky. A také jsme Němce dostali. A teď ti k tomu sestřelenému šupákovi gratuluji. VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/1/307, Kronika 1942, záznam z 30. dubna 1942.

115 KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze,* s. 270.

116 LIŠKUTÍN, Miroslav: *Letecká služba.* Svět křídel, Cheb 1991, s. 51.

117 Například záznam ze 7. května 1942: *Kdybych měl popisovat každý let, tak nevím, snad by z toho byla kniha jako bible, ale celkem nezajímavá. Všechno je to stejné, a tam, kde tě dříve něco rozrušovalo, to dnes přijímáš se samozřejmostí.* Další záznam, tentokrát z 9. května: *Hm, tentokrát si nás stodevadesátky zase podaly, a tak bylo trochu honění. Sakra, dnes už ani ten žlutý pupek skopčáka tě neumí rozehřát.* FEJFAR, Stanislav: *Deník stíhače*, s. 159–160.

118 SLÍPKA, J. Hugo: *Ohnivá křídla.* Orbis, Praha 1945, s. 18.

119 Stíhači RAF měli předepsáno odlétat 200 operačních hodin; to, zda se dotyčný opět vrátil do operační činnosti, záleželo pouze na něm samém.

120 *VÚA,* f. ČSL-VB I., sign.: Inspektorát československého letectva 200/CIII/1/108, Operační činnost 313. perutě – 1942.

121 *VÚA,* f. ČSL-VB VII, sign.: 313. stíhací peruť 1762/BI/1/307, Kronika 1942, záznamy od 29. dubna do 17. května 1942.

122 Argumentace typu, že Britové nemohli ověřit jejich hodiny z Francie, je nesmyslná. Každý pilot měl svůj deník letů, kde byly pečlivě zaznamenány všechny jeho odlétané hodiny, které navíc v Británii potvrdil zpětně Inspektorát.

123 *VÚA*, f. kvalifikačních listin – Stanislav Fejfar 25. 11. 1912; zde kvalifikační válečná listina od 18. července 1940 do 30. září 1941.

124 KUDRNA, Ladislav: *Na zemi a obloze západní Evropy,* s. 276.