

Pohled experta na historii vojenského letectví na působení českých aviatiků na frontách Světové války si vyslechli účastníci další přednášky v Armádním muzeu

24.2.2025 - | Vojenský historický ústav Praha

Za císaře i republiku. Čeští aviatíci na frontách Světové války - tak se jmenovala již 6. úterní přednáška historiků Vojenského historického ústavu Praha v kinosále Armádního muzea VHÚ na pražském Žižkově z cyklu První světová válka. Tentokrát se jí ujal expert na historii letectví, ředitel Historicko-dokumentačního odboru VHÚ Praha PhDr. Jiří Rajlich, Ph.D. Sešlo se na ní 33 zájemců o bližší poznání naší vojenské historie.

Jiří Rajlich svůj dvouhodinový výklad o osudech letectva a aviatiků z českých zemí (Čechů i českých Němců) a letadel, na kterých více či méně rádi létali, uvedl tím, že jde o přednášku „o jednom dávno zaniklém světě. Do historie se bez povšimnutí, leč definitivně odebral v roce 1992 odchodem posledního císařova polního pilota na věčnost. Byl jím jistý Rudolf Šimáček, Čech, který příznačně nezemřel ve své vlasti, ale až v USA. Jen o dva roky dříve ho na téže cestě předešel jiný císařův polní pilot, v tomto případě moravský Němec Othmar Wolfan. Příznačně také ne tam, kde měl kdysi domovskou příslušnost, ale v Rakousku. Společné měli to, že podlehli vábení výšek, že za 1. světové války létali jako polní piloti rakousko-uherského letectva a několik roků poté i jako stíhači meziválečného československého letectva. Pak se jejich cesty rozešly a v následující válce si už ani nemohli být vzdálenější: zatímco americký občan Šimáček zpoza druhého břehu Atlantiku podporoval válečné úsilí Franklina D. Roosevelta a Edvarda Beneše, říšskoněmecký příslušník Wolfan podporoval válečné úsilí Adolfa Hitlera.“

„Rakousko-Uhersko vydávalo spoustu peněz na armádu, ale bylo to vždycky jen právě tolik, aby bezpečně zůstalo druhou nejslabší velmocí na světě,“ citoval na úvod bonmot spisovatele Roberta Musila (1880-1942) známého zejména díky románu Muž bez vlastností. Ilustroval nedostatečné vojenské výdaje a strukturální slabiny rakousko-uherské armády před první světovou válkou a u účastníků přednášky vzbudil hlasitý smích. Musil věděl, o čem mluví, během první světové války byl totiž důstojníkem rakousko-uherské armády a často kritizoval její neefektivitu, stejně jako celkovou byrokratickou absurditu habsburské monarchie. „Rakousko mělo 39 službyschopných letadel při začátku 1. světové války. Méně jich mělo jen Rusko - a to 24,“ dodal Jiří Rajlich pro dokreslení situace na začátku 1. světové války.

V tomto směru se situace sice postupně zlepšovala, ale neustále zaostávala za potřebami. Zatímco na počátku války disponovalo rakousko-uherské letectvo jen devíti leteckými setninami čili rotami (Fliegerkompagnie, Flik), na jejím konci jich bylo již kolem osmdesáti. Málokteré však měly předepsaný stav letců i letadel, některé již dokonce neměly žádné.

Letecký průmysl podunajské monarchie nebyl schopen dodat dostatečné množství letadel v kvalitě, která by obstála proti nepříteli. Suché cifry o tom vypovídají nejméně. Vedle přinejmenším 4356 leteckých motorů dodaly rakousko-uherské letecké továrny celkem 5431 letadel. Jde o pozoruhodně vysoké počty, ovšem jen na první pohled. Celkově to bylo dvakrát méně, nežli od svých producentů obdržel hlavní letecký protivník, Itálie, a skoro desetkrát méně, než vyprodukoval hlavní spojenec, císařské Německo.

Fakt, že v Rakousku-Uhersku za války vzniklo 125 doložených prototypů (z nichž letectvo akceptovalo pro sériovou produkci jen dvacet) svědčí o nemalé technické invenci a pozoruhodném vývojovém potenciálu. Naproti tomu relativně nízké počty vyrobených draků i motorů dokládají řadu neduhů. Patřil k nim nedostatek kvalifikovaných dělníků, dále rostoucí nedostatek surovin a zejména zastaralé metody organizace průmyslové výroby.

U letecké výzbroje rakousko-uherské armády se Jiří Rajlich zastavil a zmínil stroje na kterých piloti létali. Nejvýznamnějšími leteckými továrnami byl předválečný Lohner, za války pak Phönix, Aviatik a Oeffag (jehož hlavním investorem byly Škodovy závody), v uherské části monarchie pak továrny UFAG a MÁG. Mimořádně významný byl podíl původně německé továrny Hansa-Brandenburg. Zpočátku dodávala dvoumístné stroje Hansa-Brandenburg B.I a pak především jejich těžší a výkonnější víceúčelové bojové Hansa-Brandenburg C.I různých variant. Ty byly v zemi svého vzniku prakticky nepoužívané, ale v Rakousku-Uhersku se staly dokonce symbolem jeho leteckých sil. Vždyť s téměř 1260 oficiálně přejatými kusy, vzniklými většinou v licenční produkci továren Phönix a UFAG, šlo o vůbec nejrozšířenější letouny v habsburské monarchii. (*Exponát dne ZDE*).

Německé konstrukce byly i jednomístné Albatrosy D.III licenčně produkováné rakouskou firmou Oeffag. Vyrobila jich bezmála 600 kusů a staly se nejoblíbenějšími a také vůbec nejúspěšnějšími rakousko-uherskými stíhačkami. Více bylo vyrobeno jen domácích stíhaček Aviatik D.I „Berg“, jichž celkem šest producentů dodalo dohromady 677 exemplářů. „Bergy se sice vyznačovaly dobrými výkony, leč také chabou pevností konstrukce, takže při vyšších rychlostech docházelo k destrukci nosného systému. Důvodem byly nejen konstrukční vady především pevnostního charakteru, ale rovněž nekvalitní dílenské zpracování a nedodržování technologické kázně ze strany některých výrobců, zvláště u vídeňského Lohnera a budapeštské továrny MÁG,“ uvedl Jiří Rajlich. „Doplatilo na to mnoho letců bez ohledu na to, zdali šlo o začátečníky, nebo zkušené piloty. Jedním z nich byl i legendární nadporučík Frank Linke-Crawford, syn českého otce a anglické matky, letecké eso s 30 oficiálně přiznanými leteckými vítězstvími. Osudným se mu stalo utkání se smíšenou skupinou britských Camelů a italských Hanriotů 31. července 1918 poblíž Valdobbadiene.“

Dominantním producentem leteckých motorů byla firma Austro-Daimler ve Vídeňském Novém Městě, která jich dodala celou polovinu. Šéfkonstruktorem zde byl vratislavický rodák Ferdinand Porsche.

Kolik bylo „českých“ letců v c. a k. letectvu?

Ředitel historicko-dokumentačního odboru VHÚ Praha řekl, že se dlouhodobě zajímá o to, kolik pilotů a leteckých pozorovatelů narozených nebo s domovským právem v českých zemích vlastně u c. a k. letectva sloužilo. Při té příležitosti zároveň připomněl, že pozorovatel byl tím nejdůležitějším na palubě, takže to musel být vždy důstojník, nebo aspoň aspirant. Oproti tomu piloti byli zpočátku vnímáni jako „kočí“, takže se mohli rekrutovat i z řad mužstva.

„Na rozdíl od útvarů pozemního vojska a námořnictva se u letectva žádné národnostní statistiky nevedly. Proto se dosud uváděly různé cifry, či spíše odhady. Napřed se uvádělo asi 140, pak 400, potom 540 letců. Ale ve skutečnosti ty počty byly podstatně vyšší. Při svých dosavadních výzkumech jsem napočítal 971 pilotů a leteckých pozorovatelů z českých zemí. A další pravděpodobně ještě přibudou. Uvážíme-li, že službou u leteckých setnin prošlo více než 2800 příslušníků létajícího personálu, pak přinejmenším třetinu, 34 %, představovali aviatici z českých zemí. Z té necelé tisícovky představovali etničtí Češi zhruba třetinu. Zbytek byli čeští, moravští a slezští Němci a v malé míře též příslušníci dalších národností.“

V případě pozemního personálu byl český podíl ještě podstatně vyšší, což není náhodné. Nová zbraň vyžadovala technicky zdatné odborníky, kteří se rekrutovali především z průmyslově nejvyspělejších

oblastí monarchie, k nimž české země patřily v první řadě. Pravděpodobně vůbec nejvíce – a to jak v absolutních počtech, tak percentuelně – bylo české mužstvo zastoupeno ve Fliegerarsenalu ve Vídni. Jeho zhruba 60 % zastoupení je odvozováno z ojedinělé události z listopadu 1916, totiž skládání přísahy novému císaři, kterou mužstvo skládalo podle mateřského jazyka. Uvádí to deník zdejšího technika a zalétavacího pilota poručíka v záloze Ing. Karla Maška: „Nejprve přísahalo důstojnictvo německy, potom mužstvo ve své mateřské řeči... Přísahalo se německy, česky, maďarsky, italsky, chorvatsky a srbsky. Překvapilo, že mužstvo je tu takřka ze dvou třetin české.“

K předválečným českým průkopníkům letectví z civilní sféry, jako byli Ing. Jan Kašpar, Jan Čermák, Eugen Čihák a další, začali přibývat aviatci vojenští od roku 1911. Tehdy v prvním důstojnickém pilotním kurzu ve Vídeňském Novém Městě absolvoval pilotní výcvik první z nich, nadporučík Rudolf Holeka, pozdější generál čs. armády. „Tehdejší pilotní výcvik probíhal převážně na domácích jednoplošnicích Taube, jejichž konstruktérem byl krkonošský rodák Igo Etrich, jenž patřil k nejvýznamnějším průkopníkům letectví v celé monarchii,“ připomněl Jiří Rajlich. Po Holekovi následovali další čeští důstojníci. Například nadporučíci Robert Baar, Josef Smetana, Robert Schwarz, Gustav Studený, Karel Sabeditsch, poručíci Jan Ventura, Karel Huppner a další. Pokud nezahynuli za války, pak šlo vesměs o velmi významné postavy našeho meziválečného vojenského letectví.

Čeští letečtí velitelé

Čeští aviatci sbírali válečné zkušenosti na řadě bojišť habsburské monarchie: nejprve v Srbsku a v Rusku (či spíše na území dnešní Ukrajiny a Polska), pak také v Černé Hoře, Albánii, Rumunsku a od května 1915 v Itálii, která se pro ně stala hlavním bojištěm až do konce války. V neposlední řadě však bojovali i nad rozsáhlými vodami Jadranu. Každá z těchto front měla svá specifika včetně geografických, ale lišily se od sebe i nasazenými silami stejně jako délkou, rozsahem a intenzitou jejich bojové činnosti.

Desítky českých důstojníků zastávaly velitelské a řídicí posty téměř na všech úrovních v c. a k. armádním letectvu (k.u.k. Luftfahrtruppen). Je všeobecně známo, že jeho velitel, plukovník, později generálmajor Milan Uzelac, byl chorvatského původu. Prakticky neznámé je, že jeho náčelníkem štábu byl Čech, major generálního štábu Arnošt Čermák (po válce se usadil v Rakousku). A druhým mužem v hodnostní hierarchii svého času byl – hned za Uzelacem – plukovník Leo Nádherný, který velel letectvu klíčové Sočské armády. „Nádherný nebyl žádný ‘Büroflieger’ a přes svou vysokou hodnost, funkci i věk 46 roků se aktivně zúčastnil bojových letů na tomto letecky nejnáročnějším a nejnebezpečnějším bojišti,“ připomněl Jiří Rajlich. „Dokonce získal jeden potvrzený sestřel a byl sám dvakrát sestřelen. Naposledy se tak stalo 14. srpna 1917 při velké odvetné bombardovací akci rakousko-uherského armádního i námořního letectva proti Benátkám. Z havárie v moři u Sperone vyvázl s těžkým zraněním a zbytek války strávil v italském zajetí. Po návratu z něj nastoupil činnou službu v československé armádě v hodnosti plukovníka a téměř rok pak působil na pražském MNO jako přednosta vzduchoplaveckého oddělení.“

Celkem 40 českých důstojníků delší nebo kratší dobu velelo některým z celkem 84 postavených leteckých setnin (Flik), 12 důstojníků velelo některým z 22 náhradních leteckých setnin (Flek), 12 velelo balonovým setninám (z celkem 27 postavených) atd. Někteří z nich pak zastávali i velitelské funkce u vyšších jednotek. Jejich jména zůstala vesměs zapomenuta. Přesto mnozí z nich se stali významnými postavami i u poválečného československého letectví – vojenského i civilního.

Z takto zajímavých osobností, které létaly již v rakousko-uherském letectvu, Jiří Rajlich zmínil setníka (kapitána) Karla Huppnera, který sice u armády začal u pěšího pluku, ale s rozmachem letectví a potřebou dalších pilotů se přihlásil do pilotního kursu, který absolvoval v roce 1913.

„Během první světové války sloužil nejprve u Fliegerkompagnie 7 na ruské frontě. Po roce byl stažen do zázemí jako instruktor v pilotní škole v Szegedu a později velel pilotní škole v Thalerhofu u Štýrského Hradce. V srpnu 1916 převzal velení Fliegerkompagnie 29 na ruské a rumunské frontě, což byla setnina s vysokým zastoupením letců z českých zemí. Od října 1917 pak bojoval na italské frontě. Nejprve ve funkci velitele dálkové průzkumné Fliegerkompagnie 57, za ofenzívy na Piavě v červnu 1918 pak již velel vyšší jednotce, Průzkumné skupině Sočské armády, a nakonec se stal velitelem Průzkumné eskadry armádní skupiny Belluno. Po vzniku Československa byl v listopadu 1918 přijat do československé armády a stanul v čele Leteckého referátu MNO. V únoru 1919 pak převzal velení československého Leteckého sboru po jeho zakladateli, setníkovi Jindřichu Kostrbovi. Již jako major se pak v září 1920 stal prvním velitelem Leteckého pluku 1 v Praze,“ řekl Jiří Rajlich s tím, že jen o několik roků později stál Huppner také u zrodu tuzemské civilní letecké dopravy. „Patřil k velmi schopným velitelům a již z války jej provázela pověst zdatného organizátora, dnes bychom řekli manažera. Nebylo tedy náhodou, že brzy na to proslul jako přední budovatel našich civilních aerolinií. V roce 1923 se stal technickým ředitelem nově založených Československých státních aerolinií. Není bez zajímavosti, že zahajovací let ČSA na lince Praha – Bratislava se uskutečnil 29. října 1923 z letiště Praha-Kbely. Tedy z míst, kde je nyní Letecké muzeum VHÚ Praha. V roce 1927 se Huppner stal vrchním ředitelem nového, tentokrát soukromého leteckého dopravce, Československé letecké společnosti, založené Škodovými závody. Provoz ČLS, který se od samých počátků soustředil především na provozování zahraničních spojů, budoval a řídil s velkým úspěchem. Dokázal vycítit nejnovější trendy. Pod jeho vedením ČLS pořídila moderní letouny Douglas DC-2 a DC-3, čímž se její flotila stala jednou z nejmodernějších v Evropě. Jak se mělo ukázat, šlo o nejzdařilejší konstrukci v historii letecké dopravy. V Evropě měly tehdy stejné stroje, předchůdce legendárních Dakot, jen nizozemské aerolinky KLM. V říjnu 1938 také organizoval diskrétní odlet Edvarda Beneše do Londýna po jeho abdikaci. Vedle toho byl svého času také předsedou Svazu letců RČS, členem správního výboru Aeroklubu RČS, Masarykovy letecké ligy, členem správní rady továrny Avia atd. Zemřel v roce 1956,“ popsal bohatý profesní letecký život Karla Huppnera Jiří Rajlich.

Čeští suchozemci se neztratili ani v řadách c. a k. námořního letectva (k.u.k. Seefliegerkorps). Ačkoli u něj byli mezi létajícím personálem zastoupeni výrazně méně, tak dva se dokonce stali jeho vrchními veliteli: kapitán řadové lodi Václav Woseček a kontraadmirál Bořivoj Radoň. „Woseček stál u samých předválečných počátků námořní aviatiky. Již v roce 1908 absolvoval ve Vídni balonový výcvik, pak se soustředil na aparáty těžší vzduchu. V roce 1913 se stal vůbec prvním majitelem diplomu rakouského námořního pilota a v září 1914 byl jmenován velitelem c. a k. námořního letectva. Přesto, nebo spíše právě proto velice aktivně a rád bojově létal, což se mu brzy po vyhlášení války Itálií málem stalo osudným. Při bojové akci proti námořnímu arsenálu v Benátkách v noci z 27. na 28. května 1915 totiž i se svým hydroplánem, kterému selhal motor, padl do nepřátelského zajetí. O dva roky později se mu z něj podařilo úspěšně uprchnout. Stal se velitelem letecké základny Puntisella u Puly a současně zástupce velitele námořního letectva, jímž se mezitím stal další Čech, kontraadmirál Radoň. Ani v nové velitelské funkci Woseček nepřestal operačně létat. Bránil Pulu před nepřátelskými nálety převážně za řízení stíhaček Phönix D.I. Po válce se vrátil na moře jako kapitán československé zaoceánské lodi Legie a pak brázdil moře ve službách Baťových závodů jako kapitán lodi Morava. Nakonec se stal ředitelem Baťova letiště v Otrokovicích. Zemřel v roce 1969 v Ústí nad Labem,“ přidal další zajímavost Jiří Rajlich.

Kontraadmirál Radoň, někdejší velitel legendárního křižníku Sankt Georg, sice pilotní výcvik neměl a ani už nebyl nejmladší, ale létání, včetně toho bojového, se nevyhýbal. Při havárii svého hydroplánu dokonce utrpěl vážné zranění. „Přes vysokou funkci i hodnost nepatřil k Čechům, kteří se za léta služby v rakousko-uherských vojenských strukturách odnárodnili. Jedním z dokladů jeho autority a obliby byl i fakt, že po válce, již jako vojenský penzista, byl zvolen prvním starostou Spolku čsl. námořníků. Ke stáru úplně oslepl a zemřel v rodné Praze roku 1953. Na jeho poslední cestě z kostela

sv. Markéty na Břevnově ho doprovodili bývalí námořníci ve spolkových uniformách.“

Česká letecká esa letectva Rakouska-Uherska

V další části informacemi nabitého podvečera představil Jiří Rajlich několik českých pilotů, kteří získali statut „leteckého esa“, tedy letce, který získal 5 a více potvrzených leteckých vítězství.

Nejúspěšnějším z nich byl setník (kapitán) Otto Jindra, který velel Fliegerkompagnii 1 na ruském bojišti. S devíti oficiálně potvrzenými vítězstvími se stal současně i nejúspěšnějším c. a k. leteckým esem na této frontě. „Za zmínku stojí především jeho akce z 12. dubna 1916, kdy společně se svým pozorovatelem, tehdy ještě málo známým nadporučíkem Godwinem Brumowským získal své v pořadí 6. a 7. vítězství. Došlo k tomu totiž v rámci ofenzivní akce, kdy na svém Albatrosu B.I v okolí města Chotim malými bombami zaútočili na přehlídku ruského vojska před samotným carem Mikulášem II., doprovázeným proslulým generálem Alexejem A. Brusilovem. Nakonec se dokázali ubránit i čtveřici ruských dvoumístných Morane-Saulnier Parasolů, které přehlídku letecky kryly, a dva z nich poslat k zemi.“ Po přechodu na italské bojiště se zde Jindra stal prvním velitelem Fliegergruppe G, což byla vůbec jediná bombardovací eskadra rakousko-uherského letectva. Konec války jej zastihl v pražské nemocnici, kde se léčil z těžkých zranění, utrpěných při květnové letecké havárii v Itálii. Další těžkou havárii pak prodělal po válce, v květnu 1919 ve Francii, kde působil jako velitel početné skupiny čs. letců, kteří se zde přeskolovali na francouzskou leteckou techniku. Po návratu se stal třetím velitelem čs. Leteckého sboru. V roce 1921 odešel major Jindra ze zdravotních důvodů do výslužby. Letectví však zůstal věrný. Stal se předsedou Českého aviatického klubu a spolumajitelem soukromé letecké společnosti Ikarus, která provozovala vyhlídkové lety, leteckou reklamu, ukázky akrobacie a příležitostnou leteckou dopravu osob a zboží. Zemřel v Praze již v roce 1932.

Dalším českým esem v pořadí byl setník Jindřich Kostrba, jenž získal 8 leteckých vítězství. Začínal jako letecký pozorovatel na ruské frontě, ale opravdu se proslavil až jako pilot především na italském bojišti. „Zvláště se vyznamenal 18. února 1916 při odrážení italského bombardovacího náletu na Lublaň, který byl odvetou za útok na Milán, podniknutý rakousko-uherským letectvem čtyři dny předtím. Startoval tehdy dvakrát na jednoplošníku Fokker A.III, což byly vůbec první specializované stíhačky c. a k. letectva dovezené z Německa. Společně s dalšími piloty se mu tehdy podařilo získat tři letecká vítězství během jediného dne.“ Na sklonku války působil Kostrba ve funkci velitele pražské vojenské policie, ale současně s tím byl členem tzv. vojenské Maffie. Také jemu náleží zásluha na tom, že státní převrat mohl v Praze proběhnout bez krveprolití. Již na přelomu října a listopadu 1918 se stal zakladatelem a prvním velitelem Leteckého sboru. Zemřel v roce 1926 při nešťastné srážce letounů na kbelském letišti.

Dalším pozoruhodným leteckým esem byl šikovatel Josef Novák, po válce proslulý jako fenomenální zalétávací pilot mladé letecké továrny Aero v Praze. Jako pilot začínal za války na ruské a rumunské frontě u Huppnerova Fliku 29. Největší úspěchy však slavil na italském bojišti jako stíhač proslulé Fliegerkompagnie 41, které velel neméně proslulý setník Godwin Brumowski, oficiálně nejúspěšnější pilot c. a k. letectva. „Novák, který často létal jako jeho „číslo“, má oficiálně přiznáno pět leteckých vítězství,“ řekl Jiří Rajlich a dodal, že „podle svědectví jejich společného mechanika Františka Šimka jich ve skutečnosti mělo být podstatně více: údajně devatenáct jich měl ctižádostivý velitel „odkoupit“ od svého podřízeného. Jak to ale bylo doopravdy, to si oba vzali do hrobu: Novák zemřel roku 1934 v Praze, Brumowski, jenž se sice narodil v polských Wadowicích, ale domovskou příslušnost měl ve Starých Hamrech u Frýdku, zahynul o dva roky později při letecké havárii v Nizozemsku.“

Legionářská křídla

„Ne všichni čeští letci létali na aparátech označených černými kříži, podstatně menší, ale důležitá část nosila na křídlech kokardy,“ uvedl Jiří Rajlich v úvodu této části přednášky. První aviatiki bojovali za budoucí samostatný čs. stát v řadách francouzského letectva na západní frontě. Již v srpnu 1915 první z nich, francouzský občan slovenského původu, poručík Milan Rastislav Štefánik se pokusil postavit „česko-slovanskou escadrillu“. Svolení k jejímu organizování dostal od francouzského hlavního stanu díky svým předchozím zásluhám frontového pilota a meteorologa. Přihlásili se do ní někteří dobrovolníci Roty Nazdar, jednotky postavené z řad českých krajanů ve Francii, kteří se po svém zranění v bojích u Arrasu a Souchez v té době zotavovali v Lyonu.

Plán na ustavení letky nakonec z různých důvodů realizován nebyl. Ale osm letců, kteří postupně dokončili výcvik, pak bojovalo alespoň jednotlivě u různých stíhacích, průzkumných a bombardovacích escadrill na různých úsecích západního bojiště. Byli to poddůstojníci Bedřich Starý, Jan Štork, Václav Pilát, Sylvestr Šebesta, Augustin Charvát, Václav Kahovec, Vilém Stanovský a Jan Hofman. „Poslední z nich zahynul v troskách svého stíhacího Nieuportu 17 v leteckém souboji 18. března 1917 severozápadně od Remeše. Sedmadvacetiletý desátník Jan Hofman, český příslušník francouzské stíhací escadrilly N.80 se tak stal prvním padlým pilotem fakticky ještě neexistujícího samostatného čs. státu.“

Pokud jde o Itálii, tak zde existoval jistý, navíc stále rostoucí rezervoár českých aviatiků, kteří padli do italského zajetí. Cestu do československé legie, jejíž zřízení italská vláda povolila až v dubnu 1918, jich nakonec našlo deset. Ani pak však nedůvěřiví Italové žádnému z nich neumožnili službu u letectva. Všichni byli zařazeni buď u pěchoty, nebo jako překladatelé a tlumočníci při výsleších zajatců. Přeskolení na italské stroje nakonec absolvovali jen dva z nich, ale až bezprostředně po skončení války.

Vlastní čs. letecké jednotky se nakonec podařilo vybudovat až v porevolučním Rusku, kde do zdejších čs. legií vstoupilo množství zajatců s leteckou kvalifikací. V únoru 1918 vzniklo v Kyjevě Čechoslovácké aviatické oddělení, užívající později označení 1. československý letecký a automobilní oddíl. „Vešel mu kapitán Vlastimil Fiala, pozdější plukovník československé armády a také otec herečky Květy Fialové,“ uvedl Jiří Rajlich. „Na ruskou stranu však nedezertoval, jak se někdy uvádělo, a to nejen v jeho případě. Jisté je, že 5. května 1917 jako pilot Jindrova Fliku 1 byl sestřelen v leteckém boji a zajat. Cestu do legie však našel velice brzy, což jistě nesvědčilo o jeho příliš silných poutech k habsburské monarchii. Po bolševické revoluci v Rusku se z něj stal spiritus agens a spiritus rector veškerého aviatického dění v ruské legii.“ Fialovým pobočníkem se stal podporučík Lev Melč (původním jménem Robert Meltsch), bývalý pilot rakousko-uherského Fliku 8, sestřelený a zajatý již 22. března 1915 při pokusu o odlet z obklíčené pevnosti Přemyšl. Spolu s Fialou začali neprodleně organizovat pod svým velením další legionáře, zvláště pak ty, kteří předtím sloužili jako letci nebo mechanici u rakousko-uherského letectva.

Oddíl, jehož personál v březnu 1918 čítal celkem 113 mužů různých profesí, do své výzbroje postupně převzal celkem devět letounů, zčásti těch, které na Ukrajině před svým odchodem do Francie zanechala Francouzská vojenská mise. Byly mezi nimi i čtyři ex-francouzské stroje Sopwith 1½ Strutter. Jeden z nich 10. dubna 1918 oddíl použil ke svému prvnímu vzletu: šlo o historicky první let československého letadla, byť dosud označeného francouzskou kokardou. Při ústupu z Ukrajiny však Fialův oddíl postupně přišel o všechna svá letadla a ve Vladivostoku byl v červnu dočasně rozpuštěn.

Konflikt s ruským bolševiky na Transsibiřské magistrále si však vynutil jeho obnovení. Pod názvem Letecký oddíl 2. čs. střelecké divise vznikl v září 1918 v Charbinu, ale koncem roku se přesunul do

Vladivostoku. Nejprve mu velel kpt. Fiala a po jeho těžkém zranění kpt. Jaroslav Skála.

Kromě toho na uralské frontě od července 1918 do dubna 1919 působil pod čs. velením 33. sborový husitský čs. letecký oddíl, složený z ruských letců. Platné služby ve prospěch čs. legionářů na jekatěrinburské a uralské frontě konal na pestré směsici letounů, mezi nimiž dominovaly Farmany a Nieuporty různých verzí.

Na povolžské frontě od června 1918 pod velením osvědčeného kpt. L. Melče bojoval Letecký oddíl 1. čs. husitské střelecké divise (který nakonec nesl název Letecký oddíl Čs. vojska na Rusi). Také jeho letecká výzbroj byla pestrá – od stíhacích Nieuportů 17 a 21 až po průzkumné a lehké bombardovací Voisiny LA a Farmany 30. Tento Melčův oddíl se v dubnu 1919 přesunul do sibiřského Omsku, kam o měsíc později z Vladivostoku dorazil i Skálův Letecký oddíl 2. čs. střelecké divise.

Sloučená jednotka pak pod názvem Letecká škola při štábu Čs. vojska na Rusi pod Melčovým intenzivně cvičila nové piloty, pozorovatele a další personál, neboť se předpokládala velkorysá výstavba bojových leteckých oddílů čs. legií. Vývoj válečné situace však rozhodl jinak. Škola musela z Omska ustoupit nejprve v září 1919 dále na východ do města Nikolsk Ussurijskij a v lednu 1920 na svou poslední základnu ve Vladivostoku. Odtud brzy na to odplula do Československa, kam dorazila v březnu 1920. Většinu materiálu zanechali čs. letci v Rusku, ale do vlasti dovezli mimo jiné čtyři rozmontované letouny LWF Model V Tractor amerického původu. Vzhledem k jejich nevalnému technickému stavu a zastaralosti je však čs. letectvo ve vlasti nepoužívalo. Přesto se však jeden exemplář až do dnešních dnů dochoval v Národním technickém muzeu – jako jediný stroj tohoto typu na světě.

V závěru své přednášky Jiří Rajlich upozornil i na další vzácné veterány 1. světové války uchovávané v muzejních sbírkách doma i ve světě. Závěrem uvedl, že ačkoliv by leckdo očekával, že historické letouny z 1. světové války z nebe spíše mizí, nyní se stal paradox a dva přibýly. „Po více než 20 letech postavil přesnou, a navíc létající repliku Albatros D.III rakouský letecký nadšenec Koloman Mayrhofer. Letoun postavil podle původních plánů, použil v maximální možné míře původní materiály i technologie jejich zpracování, identické s těmi, které před bezmála stoletím používala rakouská továrna Oeffag. Obrovské plus představuje fakt, že drak mohl být osazen originálním šestiválcovým motorem Austro-Daimler o výkonu 225 k, vyrobeným v říjnu 1918. Několik desítek roků uskladněný v naprostém zapomenutí byl objeven v překvapivě dobrém stavu. K originálním patří i některé další komponenty, například přístroje apod,“ uzavřel svou dvouhodinovou přednášku Jiří Rajlich. Pro lepší představu o procesu stavby této létající repliky můžete shlédnout následující video:

Další přednáška v Armádním muzeu Žižkov je naplánována na **čtvrtek 27. února**, kdy je na řadě série KOMENTOVANÉ FILMY ZE SBÍRKY VOJENSKÉHO HISTORICKÉHO ÚSTAVU PRAHA. Přednáška má název **Československé vojsko ve Velké Británii 1940-1945 ve filmu**.

Cyklus PRVNÍ SVĚTOVÁ VÁLKA pokračuje v **úterý 11. března** a má název **Umění vysoké a zákopové**.

Na přednášky se prosím registrujte zasláním emailu na: rezervaceakce@vhu.cz, místo bude potvrzeno. Seznam přednáškové činnosti naleznete ZDE

<https://www.vhu.cz/pohled-experta-na-historii-vojenskeho-letectvi-na-pusobeni-ceskych-aviatiku-na-frontach-svetove-valky-si-vyslechli-ucastnici-dalsi-prednasky-v-armadnim-muzeu>