

Centrum judaistických studií Kurta a Ursuly  
Schubertových

Filozofická fakulta

Univerzita Palackého v Olomouci

Václav Chalupný

**Výcvik izraelských letců a pomocného personálu  
v Československu se zaměřením na Olomouc**

Bakalářská práce

Olomouc 2019

Vedoucí práce:

Mgr. Marie Crhová, M.A., Ph.D.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a uvedl jsem v ní předepsaným způsobem všechny použité prameny a literaturu.

V Olomouci dne .....

## Poděkování

Rád bych poděkoval své rodině za podporu, Mgr. Marii Crhové, M.A., Ph.D., za vedení práce a tolerantní přístup, RNDr. Zdeňku Klímovi za užitečné rady, panu Jirímu Macurovi z Aeroklubu Olomouc za osvětlující a poučné rozhovory a všem z Archivu bezpečnostních složek za jejich pomoc a ochotný přístup.

## Obsah

GLOSA NAD HISTORIOGRAFIÍ A BIBLIOGRAFIÍ .....	6
<b>1. HISTORICKÝ RÁMEC .....</b>	<b>8</b>
1.1. PALESTINSKÁ OTÁZKA V OSN A ROLE ČESKOSLOVENSKA.....	11
<b>2. AKCE DI .....</b>	<b>14</b>
2.1. VOJÁCI PRO IZRAEL .....	14
2.1.1. Výcvik vojenského personálu .....	17
2.2. ŽATECKÝ LETECKÝ MOST .....	18
2.2.1. Operace Balak .....	19
2.2.2. Letecký most Kunovice (Malacky) – Izrael.....	20
2.2.3. Operace Velveta .....	20
2.2.4. Operace Navot.....	22
2.3. VÝCVIK IZRAELSKÝCH LETCŮ V ČSR.....	22
2.3.1. Struktura a organizace výcviku .....	23
2.3.2. Náklady a vybavení.....	24
2.4. LETECKÝ VÝCVIK V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH .....	26
2.5. LETECKÝ VÝCVIK V HRADCI KRÁLOVÉ.....	28
2.6. LETECKÝ VÝCVIK V OLOMOUCI .....	31
2.6.1. První kurz .....	31
2.6.1.1. Nábor .....	31
2.6.1.2. Elementární výcvik .....	33
2.6.1.3. Pokračovací výcvik.....	36
2.6.1.4. Ukončení kurzu a cesta do Izraele .....	39
2.6.2. Druhý kurz .....	40
2.6.3. Medailonky vybraných účastníků leteckého kurzu v Olomouci.....	41
2.7. VYŠŠÍ ODBORNÁ ŠKOLA LETECKÝCH MECHANIKŮ V LIBERCI.....	43
2.8. VÝCVIK PŘI LETECKÉ SPOJOVACÍ ŠKOLE V CHRUDIMI.....	44
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>46</b>
ZDROJE: .....	48
Přílohy:.....	52
Anotace .....	64

## Úvod

Předkládaná bakalářská práce se snaží podat náhled na akci, jež dostala později pojmenování „Důvěrné Izrael“ (dále už jen Akce DI). Tato utajená akce v sobě zahrnovala dodávky zbraní, munice, letadel a výcvik vojenského personálu na území Československa. Vojenský personál byl cvičen na tankisty, motorizovanou jednotku, parašutisty a letce. Tato bakalářská práce se bude věnovat poslednímu zmíněnému, tedy leteckému výcviku, a to zejména z regionální perspektivy na kurz v Olomouci, který se konal v roce 1948. Dále budou zmíněny letecké výcviky v Českých Budějovicích, Hradci Králové a opomenut nebude ani letecký pomocný personál cvičený v Liberci a Chrudimi, který s olomouckými kurzy souvisel.

Cílem bakalářské práce je podat náhled na Akci DI a její hlavní aktéry, díky kterým mohl být výcvik v ČSR uskutečněn, dále na Žatecký most, který byl důležitý pro přesun materiálu a vojáků do Izraele i z něj. Druhá část práce se bude věnovat samotnému výcviku letců v ČSR, kde je autorovým záměrem, díky záznamům rozhovorů s účastníky leteckých kurzů, které byly pořízeny v rámci projektu *Paměť národa* a memoárové literatury, doplnit faktografické údaje, jež jsou dostupné v *Archivu bezpečnostních složek* a ze sekundární literatury. Díky těmto zdrojům pak práce vytváří rámcový náhled na výcvik izraelských letců v ČSR a podrobnější obraz olomouckého kurzu. Dílčím cílem práce je poukázat na roli Sovětského svazu, která byla pro vznik výcviku a jeho ukončení velmi důležitá. V poslední části bude věnována pozornost významným účastníkům olomouckého kurzu, pro které byl výcvik v Olomouci odrazovým můstkem v jejich dalším životě.

Samotný název práce „Výcvik izraelských letců“ odráží frekventovaný úzus, není však úplně přesný. Spíše se dá mluvit o výcviku pilotů, ze kterých se později stali příslušníci státu Izrael. V době výcviku bychom zde mohli nalézt kromě pilotů z Československa a Palestiny také piloty z Jižní Afriky, Spojených států, Sovětského svazu, Velké Británie, Polska, Bulharska a Francie.

## Glosa nad historiografií a bibliografií

Základní primární zdroj k dané problematice je Archiv ministerstva vnitra, konkrétně fond 425-Židovské organizace, ve kterém se jako v jediném nachází údaje o akci „Důvěrné Izrael“.

Mezi výchozí sekundární literaturu k tématu československo-izraelských vztahů patří kniha Moshe Yegara: *Československo, sionismus, Izrael*, jež souhrnně charakterizuje vztah Československa k Židům od první republiky do konce 90. let 20. století, publikace je přínosem hlavně kvůli využití článků z izraelských a palestinských novin.<sup>1</sup>

Mezi základní publikace k dané problematice můžeme také řadit: *Československo a Izrael 1945-1956. Dokumenty* od Marie Bulínové (ed.) z roku 1993. Tyto dokumenty jsou výňatky z archivů ÚV KSČ, Vojenského historického archivu, konkrétně fondu Ministerstva národní obrany ČSR. Dále pak z Archivu Ministerstva zahraničních věcí České republiky, fondu Izrael 1945-1959 a Archivu Ministerstva vnitra ČR. Tato publikace se věnuje všem aspektům česko-izraelských vztahů, včetně vojenské pomoci.<sup>2</sup>

Publikace *Československo a Izrael v letech 1947-1953: studie* od autorů Jiřího Dufka, Karla Kaplana a Vladimíra Šlosara byla pro tuto bakalářskou práci velmi přínosná. V této práci je kladen největší důraz na tajné dodávky zbraní do Izraele a výcvik pozemního a leteckého personálu, který v Československu proběhl v létě a na podzim roku 1948. Dále v této práci můžeme najít i neméně důležitou pasáž o účasti Československa při hlasování o palestinské otázce na půdě OSN.<sup>3</sup>

Z nejnovější literatury se česko-židovským vztahům věnuje kniha historika Martina Weina *Slovanský Jeruzalém*. Autor svou publikaci velmi dobře vystihl podtitulem: Jak Češi založili Izrael. Wein v této knize zkoumá problematiku česko-izraelských vztahů z jedinečného pohledu, a to pohledu tzv. vzájemného působení neboli *histoire croisée*

---

<sup>1</sup> YEGAR, Moshe. *Československo, sionismus, Izrael: historie vzájemných vztahů*. Praha: Victoria Publishing, 1997.

<sup>2</sup> BULÍNOVÁ, Marie. *Československo a Izrael v letech 1945-1956: Dokumenty*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny Akademie věd České republiky, 1993.

<sup>3</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. *Československo a Izrael v letech 1947-1953: studie*. Praha: Doplněk, 1993.

(„dějiny prolínání a interakce“). Tuto práci je možné kvůli její přehlednosti a novému pohledu na problematiku doporučit jako vhodnou odbornou literaturu.<sup>4</sup>

Pro základní vhléd na problematiku výcviku izraelských letců v ČSR je vhodná práce *Československé vojenské letectvo 1945-1950* od Miroslava Irry. Tato rozsáhlá několikadílná práce je zaměřena na znovuzrození československého letectva po 2. světové válce. Je zde krátce popsána i účast československého letectva při Akci DI.<sup>5</sup> Velmi obdobnou, ale taktéž základní literaturou je sedmisvazkové dílo Jiřího Rejlichy *Na nebi hrdého Albionu*, ve kterém je nemalá část věnována Akci DI.<sup>6</sup>

Technické údaje o letadlech, které zakoupila izraelská strana od ČSR lze nalézt v časopise *Letectví a kosmonautika*. Konkrétně v článcích Martina Salajky a Karla Hellebranda. Hellebrand pak společně s Vladislavem Radinou vydali knihu *Chel ha avir: izraelské letectvo*, ve které se věnují historii izraelského letectva od jeho vzniku do 90. let 20. století.<sup>7</sup>

O regionálním výcviku izraelských letců v ČSR vyšly dvě krátké publikace. První je kniha *Izraelští letci v Českých Budějovicích* od plk. Milana Malého, jenž byl leteckým instruktorem při výcviku izraelských letců v Českých Budějovicích. Tato práce by se dala zařadit do kategorie memoárové literatury, je doplněná výstřižky z novinových článků, které Milan Malý shromáždil.<sup>8</sup> Druhá publikace *Létali na královéhradeckém nebi* je společně se zvukovým dokumentem *Piloti s Davidovou hvězdou* dílem autorů Zdeňka Klímy a Lenky Jaklové. Tato práce vychází převážně z hojných rozhovorů s účastníky leteckého výcviku v Hradci Králové.<sup>9</sup>

Mezi základní literaturu lze zařadit v hebrejštině psanou knihu *Ha-tajeset shehemrija me-ha-šoa* (v překladu: *Peruť vzešla z holocaustu*) od účastníka a spoluorganizátora

---

<sup>4</sup> WEIN, Martin Joachim. *Slovanský Jeruzalém: jak Češi založili Izrael*. Praha: Academia, 2018.

<sup>5</sup> IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2005.

<sup>6</sup> RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945*, 1. a 6. díl. Praha: Ares, 1999-2004.

<sup>7</sup> HELLEBRAND, Karel a Vladislav RADINA. *Chel ha avir: izraelské letectvo*. Cheb: Svět křídel, 1994.

<sup>8</sup> MALÝ, Milan a Bohuš, TRNKA. *Izraelští letci v Českých Budějovicích*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 1998.

<sup>9</sup> KLÍMA, Zdeněk a JAKLOVÁ, Lenka. *Létali na královéhradeckém nebi / Zdeněk Klíma. Piloti s Davidovou hvězdou: [svědectví účastníků leteckého kurzu v Československu v r. 1948] / zvukový dokument Lenky Jaklové*. Praha: \_hra, 2011.

olomouckého leteckého kurzu Jehudy Manora. V této knize je zachycena organizace, hledání dobrovolníků i samotný výcvik, jak je vnímal Manor. Ten sbíral materiály pro tuto knihu několik let. V současné době je kniha překládána do anglického jazyka.<sup>10</sup>

O problematice výcviku izraelských letců v ČSR píše ve své proseminární práci *Československý podíl na vzniku izraelského vojenského letectva a jeho operační činnosti v 1. izraelsko-arabské válce* Zdeněk Klíma. Tato těžko dostupná publikace je faktograficky velmi obsáhlá a má velmi dobrý badatelský záběr. Klíma se tomuto tématu věnuje řadu let a je předním českým odborníkem na tuto problematiku.<sup>11</sup>

O tématu výcviku izraelských letců, ale i dalšího pozemního personálu lze nalézt mnoho informací v čtvrtletníku *Historie a vojenství*, který vydává Vojenský historický ústav. Konkrétně se této problematice věnuje hlavně Ivo Pejčoch.

## 1. Historický rámeček

Po druhé světové válce bylo v ČSR cca 55 000 Židů, což byla sedmina židovského obyvatelstva před válkou. Avšak toto číslo je spíše přibližné. Po zmatacích, které po válce panovaly, lze za přesnější počet považovat údaj z roku 1946, v tomto roce byl počet Židů na československém území 62 895.<sup>12</sup>

Prezident Edvard Beneš 2. července 1945 prohlásil, že po nepříjemných zkušenostech nestrpí ČSR na svém území žádné národnostní menšiny. ČSR už nemělo být národnostní republikou, jako tomu bylo před válkou, ale stát se národním státem Čechů a Slováků. Z území ČSR pak byla vyhnána hlavně německy hovořící menšina. Židů se „národní očista“ dotkla částečně také.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> MANOR, Jehuda. *Ha-tajeset shehemrija me-ha-šoa*. Jeruzalém: Yad Vashem, 2012.

<sup>11</sup> KLÍMA, Zdeněk. *Československý podíl na vzniku izraelského vojenského letectva a jeho operační činnosti v 1. izraelsko-arabské válce* (proseminární práce). Praha: Vlastním nákladem, 1995.

<sup>12</sup> TATEROVÁ, Eva. *Československá diplomacie a Izrael v letech 1948-1967*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2017, str. 24. Před válkou bylo v ČSR podle sčítání lidu 356 830 Židů. Tento údaj však zahrnoval 102 542 Židů žijících v Podkarpatské Rusi, která byla po 2. světové války postoupena Sovětskému svazu. Počet 62 865 zahrnuje i 8500 Židů, kteří se po zabrání Podkarpatské Rusi rozhodli požádat o československé občanství. In: TATEROVÁ, Eva. 2017, str. 31.

<sup>13</sup> YEGAR, Moshe. 1997, str. 61.



Židé se po návratu z války chtěli usadit ve svých domovech a obnovit židovské obce. K září roku 1945 se jim podařilo rekonstruovat 51 až 52 židovských obcí. V listopadu téhož roku byl počet obcí v českých zemích 59, a na Slovensku dokonce 105 obcí. Ne všechny obce se dočkaly obnovení. Kvůli nízkému počtu přeživších se znovuotevření obce nedočkala např. Židovská obec ve Frýdku-Místku. Další obce např. v Praze, Brně, Liberci, Ostravě či Teplicích opět fungovaly, ale počet jejich členů byl malý. Navíc během prvních let po válce se jejich počet ještě zmenšoval, protože mnoho Židů ztratilo ve válce víru.<sup>14</sup>

Kromě obcí se Židé snažili získat zpět i majetek, který ve svých domovech zanechali, když byli odvezeni do koncentračních táborů. Zde docházelo k prvním konfliktům, když noví majitelé nebyli vždy ochotni majetek vrátit. Znovu se objevuje také antisemitismus, mnozí si kladli otázku: „*Proč se právě můj Žid musel vrátit?*“.<sup>15</sup>

Protižidovské sentimenty a výpady se po 2. světové válce projevovaly hlavně na Slovensku. Tamější společnost byla sedm let indoktrinována antisemitskou politikou a s opětovným začleněním Židů do společnosti vyrovnávala velmi těžko. Nejznámějším projevem antisemitského násilí byl pogrom ve Velkých Topolčanech v září roku 1945.

Ve Velkých Topolčanech očkoval Karol Berger děti proti tyfu. Když jedné matce řekl, že její dítě je podvyživené a on ho nebude očkovat, matka dítěte spustila povyk, že doktor zabíjí děti.<sup>16</sup> Tato fáma se brzy rozšířila a pogromy zasáhly také okolí Velkých Topolčan. Do pogromů zasáhla i armáda a policisté, nikoli však na podporu Židů. Policisté, kteří chtěli Židy chránit, byli sami napadáni.<sup>17</sup>

Českoslovenští politici v čele s Janem Masarykem a Klementem Gottwaldem tento pogrom odsoudili. Nejvíce angažovaným politikem byl náměstek vlády a vůdce slovenských komunistů Viliam Široký.<sup>18</sup> Ten se účastnil šetření přímo ve Velkých Topolčanech. Politici při odsuzování tohoto pogromu uznali i chybu

---

<sup>14</sup> SOUKUPOVÁ, Blanka. *Židé v Českých zemích po šoa: Identita poraněné paměti*. Bratislava: Marenčin PT, 2016, str. 58-59.

<sup>15</sup> SOUKUPOVÁ, Blanka. 2016, str. 44-45.

<sup>16</sup> BULÍNOVÁ, Marie. *Československo a Izrael v letech 1945-1956: Dokumenty*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny Akademie věd České republiky, 1993, str. 18.

<sup>17</sup> WEIN, Martin Joachim. 2018, str. 219-220.

<sup>18</sup> MLYNÁRIK, Ján. *Dějiny Židů na Slovensku*. Praha: Academia, 2005, str. 306.

v zákonech, kde Židé nemají „své místo“. Úředníci byli zmateni, když chtěl Žid vrátit své místo, odkazovali ho na tisoovské zákony. Podle nového znění zákonů 1 a 24 dekretu o národních správách měla Slovenská národní rada schválit zákon o navrácení majetku Židům.<sup>19</sup>

Hlavním cílem, který si vláda vytyčila, bylo pomoci přeživším a uprchlíkům z koncentračních táborů. Jedním z prvních úkolů bylo postarat se o terezínské ghetto. S tím pomohli američtí židovští vojáci a židovská organizace Bricha (útěk).<sup>20</sup> Společně vytvořili tábor pro přeživší a uprchlíky v Američany osvobozeném městě, Plzni. Organizace Bricha dostala v roce 1946 zákonný statut od československé vlády. Hlavní funkcí Brichy bylo organizování transportů přeživších do Palestiny. Československo tak působilo jako tranzitní zastávka do země zaslíbené. S tímto transportem jí pomáhaly i znovuzrozené sionistické organizace Hašomer Hacair, Agudat Israel ad.<sup>21</sup>

Sionistické organizace měly v ČSR tradici už z dob první republiky. Po 2. světové válce většina z těchto organizací obnovila svoji činnost. Programově se moc nelišily, šlo jim zejména o vytvoření židovského státu. Dle ministerstva vnitra existovalo v ČSR pět sionistických organizací, které zaštitil Ústřední svaz sionistický a další tři organizace mimo tento svaz.<sup>22</sup> Tento velký počet organizací svědčí o tom, že ačkoli počet Židů v ČSR nebyl velký, byli Židé ideově hodně rozdělení. Největší pozornost zaujímaly organizace Irgun a Šternova strana, které se ozbrojovaly a připravovaly vojenský odpor proti arabským státům a Velké Británii, jež měla v Palestině mandát. Československou

---

<sup>19</sup> BULÍNOVÁ, Marie. 1993, str. 18-20.

<sup>20</sup> Bricha byla organizace Hagany pověřená úkolem zachraňovat Židy, kteří přežili šoa a dopravit je Palestiny.

<sup>21</sup> YEGAR, Moshe. 1997, str. 67-71.

<sup>22</sup> Sionistické organizace v Československu: 1. *Hašomer Hacair* (השומר הצעיר), v překladu „Mladý strážce“. Původně mládežnická organizace, která své členy připravovala na pobyt a práci v Palestině, později politická strana, která byla napojena na izraelskou socialistickou stranu Mapam. Asi 2500 členů. 2. *Achut Haavoda* (אחדות העבודה), v překladu „Jednota práce“. Byla to samostatná skupina, která začala fungovat až po 2. světové válce, asi 1500 členů. 3. *Mapaj* (מפא"י), je akronymem pro מפלגת פועלי ארץ (ישראל), v překladu „Dělnická stranu Izraele“. Socialistická strana politického středu, následovatel stejné izraelské strany. Počet členů této strany v ČSR byl asi 1300. 4. *Všeobecní sionisté* (ציונים כלליים), židovská buržoazní strana, kolem 600 členů.. 5. Mizrachi (מזרחי), je akronym pro מרכז רוחני v překladu „Duchovní centrum“. Působení hlavně na Slovensku, asi 200 členů. Organizace mimo Ústřední svaz sionistický pro ČSR: 1. *Agudat Israel* (אגודת ישראל), v překladu Svaz Izraele. Tuto organizaci tvořili hlavně ortodoxní Židé. 2. Unie sionistů-revizionistů, byla to odbočka izraelské organizace בארץ ישראל הארגון הצבאי (Národní vojenská organizace v zemi izraelské). V ČSR to byla polovojenská organizace, která čítala kolem 200 členů. 3. *Šternova skupina*, byla řízena z Izraele a čítala několik set členů. In: DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 18.

politickou a státní bezpečnost tyto strany nijak neznepokojovaly a ani proti nim nepodnikly žádné kroky. To se vše změnilo po „Vítězném únoru“ 1948, kdy byly obě organizace označeny za fašistické. Dělení sionistických organizací bylo na kapitalistické a socialistické. Komunisté postupně přebírali iniciativu i při migraci do Izraele, a chtěli tak utnout vliv sionistických organizací. ÚV KSČ stanovila v roce 1947 komisi pro židovské záležitosti, která měla paralyzovat činnost a vliv sionistických organizací. Jedním z hlavních záměrů této komise bylo získání kontroly nad rozdělováním finančních prostředků organizace American Joint Distribution Committee.<sup>23</sup>

Komunistická strana se snažila přesvědčit všechny sionistické organizace, že je třeba spolupracovat s levicovými skupinami a pravicové skupiny odsuzovat. Komunisté dále utahovali smyčku kolem sionistických organizací a nakonec označili sionistickou ideologii za reakční politický směr. Vyvrcholilo to uvězněním zástupců levicového sionistického směru Mordechaje Orena a Šimona Orensteina.<sup>24</sup> Toto podtrhl i vznik Svazu československého-izraelského přátelství v září roku 1948, který měl sionisty definitivně odstavit. Tento svaz si vytyčil čtyři hlavní cíle: pomoci vojenskému výcviku Židů v ČSR, podporovat komunistickou stranu v Izraeli, dále ochromit činnost sionistických organizací a potlačit antisemitismus.<sup>25</sup>

Tajemník svazu V. Waigner navrhl společně s W. Stambergerem z mezinárodního oddělení ÚV KSČ zákaz sionistických organizací, prohlídku jejich kanceláří a zabavení majetku. Toto byly postupné signály, které odkazovaly na to, co se bude v ČSR dít po roce 1950.<sup>26</sup>

## **1.1. Palestinská otázka v OSN a role Československa**

Na program jednání československé vlády se dostala palestinská otázka ve dnech 27. srpna a 9. září 1947. Komunistická strana Československa (dále v textu KSČ) byla

---

<sup>23</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 17-20. American Jewish Distribution Committee. Židovská humanitární a rozvojová organizace, která se podílí na obnově válkou zdecimovaného židovského společenství v Evropě a financovala i poválečné sionistické snahy o židovský stát. In: SEDLÁK, Petr. *Poté: Postoj a přístup k Židům v českých zemích po druhé světové válce (1945 – 1947/1953)*. Brno, 2008. Disertační práce. Masarykova univerzita, str. 28.

<sup>24</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 20.

<sup>25</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 21.

<sup>26</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 21-23.

razantně pro vznik samostatného státu Izrael.<sup>27</sup> Tento návrh podpořil i ministr zahraničí Jan Masaryk a rovněž Klement Gottwald. Po odsouhlasení stanoviska k palestinské otázce bylo 9. září rozhodnuto o nutnosti šíření tohoto názoru v tzv. slovanském bloku. Hlavní cílem bylo přesvědčit Jugoslávii, která měla početnou arabskou populaci.<sup>28</sup>

První zmínky o ukončení mandátu Velké Británie na území Palestiny se objevily 2. dubna 1947, kdy se Velká Británie dopisem obrátila na generálního tajemníka OSN Victora Hooa. Velká Británie požadovala, aby byla na dalším zasedání Valného shromáždění zařazena do programu palestinská otázka.<sup>29</sup> K tomuto zasedání Valného shromáždění došlo 28. dubna 1947. Valné shromáždění se dohodlo na vytvoření vyšetřovacího výboru, který se bude zabývat palestinskou otázkou. Na nátlak Sovětů, které zastupoval Andrej Andrejevič Gromyko, se v tomto výboru neobjevily státy velké pětky, ale byly navrženy státy, které měly být „neutrální“.<sup>30</sup> Při zasedání Valného shromáždění 15. května 1947 v New Yorku byly schváleny dvě rezoluce OSN, na jejichž základě byl vytvořen Zvláštní výbor Spojených národů pro Palestinu (United Nations Special Committee on Palestine - UNSCOP). Členové této rady byli zástupci jedenácti států: Austrálie, Kanady, Československa, Guatemaly, Indie, Íránu, Nizozemí, Peru, Švédska, Uruguaye a Jugoslávie.<sup>31</sup> Zástupcem Československa ve Zvláštním výboru byl dr. Karel Lysický. Tento výbor měl nejpozději do 1. září 1947 předložit celkovou zprávu o řešení palestinské otázky. Výbor došel k závěru, že mandátní systém nad Palestinou by měl být co nejrychleji zrušen a do dvou let od 1. září 1947 by měla být vyhlášena nezávislost. Toto prohlášení bylo zahrnuto v tzv. většinovém plánu, který výbor vypracoval. Plán se zabýval vytvořením dvou států: arabského a židovského se zvláštním statutem pro město Jeruzalém. Tento většinový plán podporovali mimo

---

<sup>27</sup> Komunisté tak jednali pod patronací Sovětského svazu. Ten svolal v srpnu 1947 sjezd komunistických zástupců stran do Varšavy. Zde bylo rozhodnuto, aby všichni zástupci komunistických stran šířili ideu o podpoře a vytvoření samostatného státu Izrael. In: DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 9.

<sup>28</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 9-11.

<sup>29</sup> MUZIKÁŘ, Josef. *Palestinská otázka: vznik a vývoj do konce první arabsko-izraelské války v roce 1949*. Praha: Academia, 1983, str. 169.

<sup>30</sup> SACHAR, Howard Morley. *Dějiny státu Izrael*. Praha: Regia, 1999, str. 241. O neutralitě lze mluvit jenom s nadsázkou, ve výboru byly státy s velkou muslimskou komunitou: Írán, Indie a Jugoslávie; na druhé straně stálo Československo a jeho velmi dobrý vztah k Židům v předválečném i poválečném období. In: SACHAR, Howard Morley. 1999, str. 241.

<sup>31</sup> MUZIKÁŘ, Josef. 1983, str. 170.

Československa zástupci Kanady, Guatemaly, Nizozemí, Peru, Švédska a Uruguaye.<sup>32</sup> Tento většinový plán přijalo Valné shromáždění dne 29. listopadu 1947, když odhlasovalo rezoluci č. 181. v poměru 33:13 pro schválení většinového plánu. Deset států se hlasování zdrželo. Židé schválení rezoluce přivítali, arabské státy tuto rezoluci 17. listopadu 1947 na zasedání arabských zemí v Káhiře odmítly.<sup>33</sup> V rámci hlasování o rezoluci č. 181 byl přijat návrh na vytvoření pětičlenné komise, která měla dohlížet na rozdělení států v Palestině. V této radě zasedly státy: Bolívie, Panama, Dánsko, Filipíny a Československo. Československo navíc získalo předsednictví na prvním setkání tohoto výboru dne 9. ledna 1948.<sup>34</sup>

Československo projevovalo na zasedání Valné hromady OSN a UNSCOPu velikou aktivitu. Není se čemu divit, československá diplomacie dosáhla státnosti po válce, a tak osud Židů jí byl velmi blízký. Československo k tomu mělo navíc velmi dobré důvody, do budoucna si zajistilo nadstandardní ekonomické a politické vztahy. V aktuálním dění zaujalo Československo strategii, kdy svět se klaní směrem k východu. ČSR bylo ovlivněno Sovětským svazem, a hlasováním pro vznik státu Izrael tak pomáhalo sovětskému cíli udělat z Izraele komunistický satelit na Blízkém východě. Tato idea se ukázala velmi brzy jako mylná.

K vyhlášení samostatného státu Izrael došlo během dramatických událostí. 15. května 1948 měl skončit britský mandát na území Palestiny, ale už den předtím vyhlásil David Ben Gurion v telavivské televizi Deklaraci nezávislosti.<sup>35</sup> Spojené státy uznaly nezávislost Izraele už 14. května, ale pouze *de-facto*. Oficiálně prvním státem, který uznal samostatný stát Izrael, a to 17. května 1948, byl Sovětský svaz.<sup>36</sup>

---

<sup>32</sup> MUZIKÁŘ, Josef. 1983, str. 171-172.

<sup>33</sup> POJAR, Miloš. *Izrael*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Libri, 2009. Stručná historie států, str. 51.

<sup>34</sup> MUZIKÁŘ, Josef. 1983, str. 186.

<sup>35</sup> ČEJKA, Marek. *Izrael a Palestina: minulost, současnost a směřování blízkovýchodního konfliktu*. Brno: Centrum strategických studií, 2005, str. 78.

<sup>36</sup> RUCKER, Laurent. *Stalin, Izrael a Židé*. V Praze: Rybka Publishers, 2001, str. 89.

## 2. Akce DI

Akci, která zahrnovala dodávky zbraní, munice, letadel a výcvik vojenského personálu pro stát Izrael, je možné najít pod dvojnásobným označením. Prvním z nich je Akce Hagana, kterou používá mnoho historiků v souvislosti s organizací, která působila v Izraeli. Druhým názvem je Akce „Důvěrné Izrael“ neboli Akce DI. Toto označení je častější, i když nejspíše vzešlo až ex-post. V archivních pramenech je výcvik letců označován jako DI letci, proto tato akce bude v této práci označována jako Akce DI.

David Ben Gurion, předseda Světové sionistické organizace, hledal někoho, kdo by zajistil zbraně pro Židy, kteří žili v Palestině. Volba padla na diplomata a obchodníka Ehuda Avriela. Židovské obyvatelstvo, na rozdíl od toho arabského, nemělo ke zbraním přístup, neboť na dovoz zbraní do Palestiny bylo v listopadu 1947 uvaleno embargo. Avriel, který měl nabídky i od států Střední Ameriky, nakonec zamířil do Československa. To mu doporučil dřívější zástupce Zbrojovky Brno v Rumunsku, Robert Adam Abramovič. Avriel se tak vydal společně s Abramovičem do ČSR, kde 1. prosince 1947 podepsal se Zbrojovkou první kontrakt.<sup>37</sup>

### 2.1. Vojáci pro Izrael

Pokyny pro Akci DI, které byly schváleny na poradě 23. července 1948 přednostou 5. Hlavního štábu, vedoucím Obranného zpravodajství a po „Vítězném únoru“ náměstkem ministerstva obrany, plk. Bedřichem Reicinem, náčelníkem štábu letectva brig. gen. J. Hanušem a 1. tajemníkem izraelského velvyslanectví dr. Ottou Felixem (později si pohebrejštil jméno na Uriel Doron),<sup>38</sup> byly zřízeny na základě předešlých zkušeností o vynášení informací o výcviku: zařídit zpravodajský dozor, pořádat seznam frekventantů s údaji o jménu a příjmení, původu, státní příslušnosti, o adrese frekventanta i rodičů a manželky, bydlišti příbuzných, kdy přišel do ČSR a jakým způsobem se do ČSR

---

<sup>37</sup> KRAMMER, Arnold. *The Forgotten Friendship. Israel and the Soviet Bloc, 1947-1953*. Chicago – London : University of Illinois Press 1974, str. 58-61 a také HABERMANN, Tomáš. *Československo a vznik státu Izrael*. Dějiny a současnost. 2013, 35(10), 46-49, str. 47.

<sup>38</sup> Otto Felix byl židovský podnikatel, který se narodil v ČSR. Žil v Jeruzalémě, kde měl továrnu. Toto podnikání vyžadovalo pravidelné cesty do ČSR, a protože měl mnoho bývalých spolužáků na vysokých politických místech v ČSR, využila jeho služeb Židovská agentura k poptávce na československé zbraně. In: KRAMMER, Arnold. 1974, str. 58.

dostal.<sup>39</sup> Další pokyny byly zaměřeny na utajení, kdy korespondence musela projít přes 5. Hlavní štáb Ministerstva národní obrany ČSR (dále jen MNO), byl dán zákaz vycházek jednotlivcům, mohli chodit pouze po skupinkách, kdy byli poučeni, aby nemluvili o účelu jejich výcviku. Důležité bylo i získávat si informátory a důvěrníky, kteří mohli hlásit podvodníky či hlásit, zda není některý z frekventantů v ČSR ilegálně. To vše se mělo oznámit styčnému důstojníkovi, který zastupoval izraelskou stranu, kpt. Leopoldu Presserovi (později si pohebrejštil jméno na Jehuda Parma).<sup>40</sup>

Celá organizace akce DI (dodávky zbraní, letadel, vojenského materiálu a výcvik dobrovolnické brigády) spadala pod 5. hlavní štáb a Bedřicha Reicina, který sehrál v československé vojenské pomoci budoucímu státu Izrael velkou roli. Fanatik rudého teroru, jak Reicina ve své knize velmi trefně pojmenoval historik František Hanzlík, se velkou měrou podílel na pomoci budoucímu státu Izrael.<sup>41</sup>

Po tzv. Vítězném únoru byl Bedřich Reicin informován plk. Ludvíkem Klenem o pobytu zástupců sionistických organizací v Praze. Ti Reicina požádali o informační schůzku. Reicin souhlasil, a tak do jeho kanceláře hlavního štábu přišel Felix. Dalších schůzek se účastnil i budoucí 1. velvyslanec Izraele v ČSR Ehud Avriel a plk. Klen z 5. hlavního štábu. Felix a Avriel seznámili Reicina s omezováním dodávek zbraní pro budoucí stát Izrael, a to hlavně díky činnosti britské tajné službě Intelligence Service. Žádali o podporu ve vývozu zbraní do Izraele a odvolávali se na jednání, které měli s čs. zbrojními podniky, jež s dodávkou zbraní souhlasily. Na oplátku nabízeli veškeré informace, které mají o britské Intelligence Service. Reicin odkázal Felixe a Avriela na ministerstvo zahraničních věcí. Avriel a Felix už však byli připraveni a odpověděli, že s ministerstvem už jednali a mají jeho souhlas.<sup>42</sup> Tento souhlas nepřišel z nejvyšších

---

<sup>39</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 67.

<sup>40</sup> Archiv bezpečnostních složek (dále už jen ABS), fond Židovské organizace, fond 425, karton 360, svazek 5 (dále už jen ve formě ABS 425-360-5). Leopold Presser se narodil 31. července 1922 v Jasienicích. V mládí byl členem organizace Makabi. V roce 1939 ho zatkl gestapo a byl odvezen do tábora Niska, odkud se mu podařilo uniknout do Ruska. Vstoupil do československé jednotky a bojoval v bitvě u Sokolova. Po válce zůstal v armádě a v roce 1948 byl, jako pobočník plk. Pally, pověřen dohledem nad vojenským výcvikem v Libavé v rámci Akce DI. Jednal také s různými odbory, aby se obešla zbytečná byrokracie a také byl pověřen bezpečností nad Akcí DI. V roce 1950 odjel s manželkou do Izraele, tam vstoupil do policejního sboru. Zemřel 18. prosince 2016. In: PEJČOCH, Ivo. Jehuda Parma (1922-2016). *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2017, **66(1)**, 141-143.

<sup>41</sup> HANZLÍK, František. *Bez milosti a slitování: B. Reicin - fanatik rudého teroru*. Praha: Ostrov, 2011, str. 223.

<sup>42</sup> HANZLÍK, František. 2011, str. 223-224.



míst KSČ, ale ze Sovětského svazu.<sup>43</sup> A tak Reicin pověřil pplk. Stanislava Pallu z průmyslové skupiny 5. hlavního štábu, aby s nimi udržoval kontakty a aby celou záležitost sledoval.<sup>44</sup> Palla poté společně s kpt. Leopoldem Parmou konzultoval postup s Haganou, kterou zastupoval kpt. Julius Deutsch (později si pohebrejštil jméno na Naftali Bar Shalom).<sup>45</sup>

Proč Reicin souhlasil s dodávkami zbraní do Izraele a výcvikem vojenského personálu na území ČSR, nelze konkrétně říci. Existovaly patrně tři důvody, které Reicinovo rozhodnutí ovlivnily. První z nich byla stranická příslušnost, kdy Reicin byl tvrdým zastáncem komunistické strany. A příkazy o vojenské pomoci Izraeli přišly ze Sovětského svazu. Druhým důvodem byly peníze, které Izrael nabízel. Zástupci budoucího státu Izrael nabízeli a později i vypláceli 20% provizi z obchodu se zbraněmi. Tuto provizi dostávali vedoucí zbrojních podniků. Karel Veverka, který byl vedoucím zahraničního prodeje ve Zbrojovce, byl náhle zatčen v listopadu 1949. Nejspíš na popud Bedřicha Reicina, kterému podle mnohých příslušníků obranného zpravodajství přibýlo na konto ve Švýcarsku nemalé jmění. Toto „obvinění“ se však nepotvrdilo.<sup>46</sup> Nicméně je to jeden z dalších důvodů, proč byl Reicin podpoře budoucího státu Izrael nakloněn. Petr Arton, který byl podřízeným Bedřicha Reicina, uvedl v jednom z rozhovorů, že: „*Reicin byl dobrý Žid.*“<sup>47</sup> Snažil se tak potvrdit teorii,

---

<sup>43</sup> ASSOR, Reuven. Akce DI. *Sudetenland. Europäische Kulturzeitschrift. Böhmen - Mähren - Schlesien.* 1998, **40**(3), 364-370.

<sup>44</sup> HANZLÍK, František. 2011, str. 224.

<sup>45</sup> KELLNER, Ludvík. Účast Československa při zrodu Izraele. *Dějiny a současnost.* Kulturně historická revue, 1992, **14**(6), 37-41. str. 39. Julius Deutsch se narodil v roce 1919 v Liptovském Mikuláši. Studoval medicínu v Bratislavě, odkud byl po roce v důsledku připravovaných židovských rasových zákonů vyloučen. V roce 1939 dostal možnost společně asi s osmdesáti Židy emigrovat do Izraele a pokračovat tam ve studiu. Této možnosti využil a v roce 1940 vstoupil do Hagany. V Haganě dosáhl na hodnost seržanta. Po vyhlášení nezávislosti státu Izrael působil v roce 1948 v Itálii do srpna 1948, poté se přidal ke Garymu Friedovi v ČSR, kde vykonával funkci styčného důstojníka. In: KULKA, Erich. *Židé v československé Svobodově armádě.* Praha: Naše vojsko, 1990, str. 360-361.

<sup>46</sup> HANZLÍK, František. 2011, str. 224-227.

<sup>47</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Petrem Artonem v Praze 24. července 2008. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/arton-petr-1922>. Petr Arton, později také pod jménem Salomon Apfelbaum se narodil 1. ledna 1922 ve Varšavě. V roce 1938 se přestěhoval do Prahy, kde začal studovat. O rok později odjel do Polska, kde ho zastihla 2. světová válka. Poté zamířil do Ruska a do Japonska. Později v Šanghaji se zapsal do československé armády a cestoval do Anglie, kdy se přidal k Royal Air Force (dále už jen RAF). Po válce se stal zástupcem velitele posádky v Liberci a náčelníkem výchovy a osvěty na generálním štábu vojenského letectva, kde byl podřízeným Bedřicha Reicina. V roce 1949 emigroval do Velké Británie, odkud byl v roce 1954 vyhoštěn do Izraele, kde žije dosud. In: KOPŘIVOVÁ, Lenka a Adam HRADILEK. *Petr Arton. Paměť národa* [online]. Praha: Paměť národa, 2008 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/arton-petr-20080724-0>.



že Reicin, jako většina židovského obyvatelstva, si přál samostatný židovský stát na území Palestiny. Nelze přesně určit, který ze zmíněných důvodů byl tím hlavním, ale nejspíš to byla stranická příslušnost.

S návštěvou příslušníků Hagany v Praze souvisela i její snaha přetáhnout československé důstojníky židovského původu do řad izraelské armády jako důstojníky popř. instruktory. S tímto nápadem přišel generální tajemník komunistické strany Palestiny, později Izraele, Šmuel Mikunis. Mikunis, který navštívil Prahu v dubnu a květnu roku 1948, se zde setkal s mjr. Augustinem Schrammem, který pracoval na sekretariátu ÚV KSČ a Mikunisovy záměry podporoval. Mikunis se v Praze sešel s generálním tajemníkem KSČ Rudolfem Slánským a Bedřichem Geminderem, který zastával pozici vedoucího mezinárodního oddělení ÚV KSČ. Od obou se mu dostalo podpory.<sup>48</sup>

Hlavním organizátorem akce byl jmenován ing. Samson Šachta, který byl bývalým příslušníkem 5. oddělení hlavního štábu.<sup>49</sup> Šachta měl vliv v židovské organizaci „Merkaz Lešerut HAAM“ (Centrála pro službu národu), která začala v ČSR s náborem dobrovolníků do izraelských vojenských služeb.<sup>50</sup> Merkaz také komunikoval s československými představiteli.<sup>51</sup> K Samsonu Šachtovi byl později jmenován i kpt. Vilém Kahan, který se stal zpravodajským důstojníkem výcvikového tábora Hagany v Libavé.<sup>52</sup>

### 2.1.1. Výcvik vojenského personálu

Československo, zastoupené náčelníkem generálního štábu Bočkem, ministrem obrany Svobodou a předsedou vlády Gottwaldem, podepsalo 5. června 1948 dohodu o přeškolenacím výcviku letců z Palestiny. Dne 25. června byla podepsána dohoda o výcviku armády o velikosti jedné brigády. Celkový počet dobrovolníků v Haganou

---

<sup>48</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 59-60.

<sup>49</sup> HANZLÍK, František. 2011, str. 225.

<sup>50</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 175.

<sup>51</sup> PEJČOCH, Ivo. Výcvik příslušníků brigády Hagana v Československu. *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2011, **60**(2), 4-21.

<sup>52</sup> HANZLÍK, František. 2011, str. 225.

řízené brigádě byl 1355.<sup>53</sup> Velením brigády byl pověřen válečný hrdina mjr. Antonín Sochor.<sup>54</sup>

Dobrovolníci se cvičili dle zaměření na různých místech ČSR. Výcvik pilotů probíhal v Českých Budějovicích, Hradci Králové a Olomouci. Výcvik leteckých mechaniků v Liberci, spojaři se cvičili v Chrudimi. Parašutisté prodělali výcvik ve Stráži pod Ralskem, tankisté v Dědicích u Vyškova, dále motorizovaná jednotka ve Velké Střelné v Libavé.<sup>55</sup>

## 2.2. Žatecký letecký most

*„V roce 1947 přišla do Prahy izraelská židovská delegace a chtěli letiště v Československu. Zavolal si mě velitel letectva a já mu řekl, aby vzali letiště v Žatci, to bylo dobré. Jenže jsme potřebovali někoho, kdo by to protlačil ve vládě. Mluvil jsem o tom s Bedřichem Reicinem a on to udělal.“<sup>56</sup>*

Kvůli zdlouhavým a ne vždy úspěšným cestám přes západní Evropu se musela najít rychlejší alternativa. V úvahu připadala cesta přes Jugoslávii a Rumunsko, ta ale ještě nebyla dojednaná, a tak padla volba na letiště v Žatci, které bylo z rozhodnutí div. gen. Aloise Vicherka<sup>57</sup> z 5. května 1948 k dispozici pro dopravu vojenského materiálu zařízeného Jewish Agency v Praze.<sup>58</sup> Letiště v Žatci však posílilo o vojenský personál a vojenský materiál až 24. května 1948. Na letišti byla zřízena pasová kontrola, celní kontrola a zvýšila se bezpečnostní kontrola.<sup>59</sup>

---

<sup>53</sup> ABS 425-364-4.

<sup>54</sup> PEJČOCH, Ivo. Z Británie do Hagany: Příslušníci československého exilového vojska ve Velké Británii a "Wintonovy děti" účastníky výcviku izraelské armády v Československu. *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2013, **62**(2), 77-90.

<sup>55</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 155-176.

<sup>56</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Petrem Artonem v Praze, 24. července 2008. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/arton-petr-1922>.

<sup>57</sup> Alois Vicherek se narodil 20. června 1892 v Petřvaldě u Ostravy. V roce 1915 narukoval do rakousko-uherské armády. Ve 20. letech 20. století dosáhl na titul inženýra letectví a mechaniky na vysoké škole ve Francii. V červenci roku 1940, už v exilu ve Velké Británii, byl jmenován velitelem československého letectva. Po 2. světové válce zastával funkci generála sboru. Jeho postavení začalo upadat, když se v ČSR dostala k moci KSČ. in: RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945*, 1. díl. Praha: Ares, 1999. Edice leteckých sil, str. 36-42.

<sup>58</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 77.

<sup>59</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 125.

### 2.2.1. Operace Balak

Během května přilétaly na žatecké letiště letouny Avia S-199, ty byly mechaniky společnosti Avia demontovány a naloženy do dopravních letounů.<sup>60</sup> První část Operace Balak začíná odletem prvního nákladního letounu C-54D „Skymaster“ dne 20. května 1948. Na palubě mělo toto letadlo kromě jednoho demontovaného letadla S-199 také munici, výzbroj a výstroj. Cílová destinace bylo letiště v izraelském Ekronu s mezipřistáním v Campo Delloro u korsického města Ajaccio. Dalšími letouny, které se podílely na leteckém mostu, byly Curtiss C-46 Comando, C-64 Norseman a Lockheed C-69 Constellation. Trasa Žatec-Ajaccio-Ekron byla používána do 31. května 1948. Do tohoto data bylo přepraveno nejméně deset stíhacích letadel S-199, a končí tím první část Operace Balak.<sup>61</sup> Druhá část Operace Balak začala nejspíš v červnu 1948, trasa zůstala neměnná. A letecký most tak mohl pokračovat ve své činnosti. Přišly ale také potíže. Nejprve Američané poslali nótu ohledně dopravy letadel z Miami. Poté konkretizovali své požadavky v nótě vydané ke dni 28. července ohledně amerických občanů, kteří se účastnili leteckého mostu. Žádali velvyslanectví, aby jim odebralo pasy a poslalo je do Spojených států. Zájem však z americké strany trval, a tak Spojené státy vyslaly dva své diplomaty Thomase Donovana a Ralpha S. Saula do Žatce. Ti byli od začátku pod drobnohledem SNB, ale i tak se jim podařilo mluvit s několika americkými mechaniky. Snažili se je přesvědčit, aby se zaregistrovali na americkém velvyslanectví a několik mechaniků opravdu velvyslanectví navštívilo.<sup>62</sup> To vedlo k přísnějším bezpečnostním opatřením. Každý z účastníků musel podepsat závazek, že nebude fotografovat a bez zvláštního povolení neopustí město Žatec. K těmto usnesením došla „rada“, kterou svolal kpt. Leopold Presser a zúčastnil se jí předseda Okresního národního výboru v Žatci mjr. Jan Zicha, okresní velitel SNB npor. František Janura, styčný důstojník hlavního štábu na letišti mjr. Bedřich Rohan, velitel letiště plk. M. Doležal, vedoucí izraelské letištní podpory Elijahu Provad a vedoucí materiální a zásobovací podpory Maier Kopolovič. Operace Balak skončila nejspíše k datu 12.

---

<sup>60</sup> U izraelského vojenského letectva byl letoun Avia S-199 pojmenován hebrejsky סכין (v překladu „nůž“). Tento název byl přejat z první části původního německého výrobce Messer. V česky psaných článcích a literatuře můžeme také nalézt pojmenování „Mezek“, in: HELLEBRAND, Karel a Martin SALAJKA. Messer řečený Sakhin. *Letectví a kosmonautika*. 1994, 70(2), 59-60.

<sup>61</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 77-79.

<sup>62</sup> DUFEK, Jirí, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 127-128.

července 1948 a byla pro budoucí existenci Izraele jednou z nejdůležitějších logistických operací. Pokud by Izrael neměl k dispozici letadla, těžko by se ubránil arabským státům. Stíhací letouny byly hlavně psychologickou výhodou.<sup>63</sup>

### 2.2.2. Letecký most Kunovice (Malacky) – Izrael

Tento letecký most vznikl na přepravu dalších bojových letounů Supermarine Spitfire LF Mk.IXE, jež byly z československého letectva vyřazeny v polovině roku 1948.<sup>64</sup> Možnost přepravit letadla Spitfire letouny C-46A nebylo možné, neboť tyto letouny byly zcela vytíženy v Operaci Avak.<sup>65</sup> Po dlouhém plánování a vyjednávání byl schválen plán, kdy letci poletí do Izraele v letadlech Spitfire s mezipřistáním v jugoslávské Podgorici.<sup>66</sup> I tak to byla na Spitfire velká vzdálenost a bylo potřeba Spitfiry upravit. Toho se ujali mechanici v továrním letišti v Kunovicích. Do Kunovic tak přilétaly Spitfiry ze všech koutů ČSR, celkem jich bylo v Kunovicích 45. Do Izraele se vydávaly nejspíše dvojí cestou. Za pomoci devíti Izraelců, dvou Jihoafričanů a jednoho Kanadana; za druhé po železnici, kdy byly letouny demontovány a naloženy do nákladních vagónů. Celkem do nich bylo naloženo 30 demontovaných letadel.<sup>67</sup> S posledními třemi Spitfiry měli přeletět účastníci leteckého kurzu v Olomouci Hugo Meisl (později si pohebrejštil jméno na Hugo Marom), Josef Plaček (později si pohebrejštil jméno na Joe Aloni) a Ervín Feder, ale nebylo jim to povoleno, a tak Spitfiry zůstaly v Kunovicích a Marom, Aloni a Feder museli jet do Izraele vlakem.<sup>68</sup>

### 2.2.3. Operace Velveta

Operace Velveta měla stejně jako Operace Balak dvě části.<sup>69</sup> Pomyslnou duší této operace byl Samuel Pomerance, který byl nejen pilot, ale také mechanik. Pomerance

<sup>63</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 87-89.

<sup>64</sup> U ČSR letectva známý pod označením S-89, u izraelského vojenského letectva bylo letadlo vedeno pod názvem יורקין – plivač, in: KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 109.

<sup>65</sup> Vojenská operace, která trvala od 2. poloviny srpna do 2. poloviny října, kdy byly odříznuty některé židovské obce egyptskou armádou. Byl zařízen letecký most, ve kterém bylo dopraveno do odříznuté oblasti přes 500 tun zásob. In: HELLEBRAND, Karel a Vladislav RADINA. 1994, str. 34.

<sup>66</sup> Dnešní hlavní město Černé Hory.

<sup>67</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str 97-105.

<sup>68</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 14. května 2008. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/marom-hugo-1928>.

<sup>69</sup> Někdy také označováno jako Velveta I. a Velveta II.

měl na starost úpravu letadel tak, aby byla schopna doletět na mezipřistání do jugoslávské Podgorici.<sup>70</sup> V Jugoslávii, kde vládl maršál Tito, neměli žádné letecké palivo, protože přerušili styky se západem i Sovětským svazem. Izrael se s Jugoslávií dohodl na dodávkách leteckého paliva výměnou za povolení přistát na letišti v Podgorici,<sup>71</sup> kde doplnili palivo a pokračovali na izraelské letiště Ramat David. První část Operace Velveta začala 24. 9. 1948 odletem 6 strojů Supermarine Spitfire LF Mk.IXE, posádku tvořili: Samuel Pomerance, Modi Alon, Tuxie Blau, Jack Cohen, Boris Senior a Sydney Cohen. Do Podgorice dorazili všichni v plném počtu, ale problémy s pneumatikou vyřadily pilota Tuxie Blaua. Zbýlých pět letadel se vydalo směrem letiště Ramat David, ale doletěly jen tři, dvě letadla musela nouzově přistát v Řecku.<sup>72</sup> Řekové se báli, že českoslovenští letci chtějí podpořit komunisty v řecké občanské válce, a tak letce (Alona a Seniora) zatkli a později je vydali do Izraele, společně s jedním letadlem.<sup>73</sup> Další pokusy se už odehrály v druhé části Operace Velveta, která začala 9. prosince 1948 příjezdem deseti izraelských pilotů do Kunovic. Přelet, který se uskutečnil dne 18. prosince 1948, se vůbec nepovedl a po dvou haváriích nad Jugoslávií se zbylá letadla vrátila do ČSR. Tohoto letu se účastnili: George Lichter, Samuel Pomerance, Wiliam Pomerantz, Ceasar Dangott, John McElroy a Mordechai Fein.<sup>74</sup> Poslední přelet byl naplánován na 19. prosince 1948. Tento přelet za účasti George Lichtera, Daniela Shapira, Merdechaje Feina, Johna McElroye, Ceasara Dangotta, Arnolda Rucha, Leeho Sinclaira, Williama Schroedera, Aharona Finfela, Alexandra Jakonse, Jacka Cohena a Arnieho Cohena<sup>75</sup> se povedl a z dvanácti vzlétnuvších letadel hned jedenáct dorazilo na místo určení. Celkem se vydalo na přelet 20 letadel, 4 stroje letěly napodruhé. Operace Velveta skončila s přelety Spitfirů do Izraele, ale most nekončil a pokračoval dodávkami zbraní a vojenského materiálu nejspíše až do začátku roku 1949.<sup>76</sup>

---

<sup>70</sup> RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945*, 6. díl. Praha: Ares, 2004, str. 515.

<sup>71</sup> SENIOR, Boris. *New Heavens: My life as a Fighter pilot and a Founder of the Israel Air Force*. Washington: Potomac Books, 2005, str. 215.

<sup>72</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 108-116.

<sup>73</sup> HELLEBRAND, Karel a Vladislav RADINA. 1994, str. 37.

<sup>74</sup> RAJLICH, Jiří. 2004, str. 518.

<sup>75</sup> HELLEBRAND, Karel a Vladislav RADINA. 1994, str. 43-45.

<sup>76</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 108-116.

#### 2.2.4. Operace Navot

Operace Navot byla zcela unikátní. Jednalo se o první izraelský nálet na Egypt, kdy 15. června 1948 v 10 hodin 40 minut odstartovaly z vojenského letiště v Žatci tři bombardéry B-17G.<sup>77</sup> Bombardéry měly za cíl tři města v Egyptě. První bombardér kapitána Kurtze měl za cíl bombardovat Káhiru. Cíl byl splněn, když bombardér zasáhl královský palác a vojenskou akademii. Druhý bombardér kapitána Raisina měl bombardovat letiště v Al-Ariši, ale nenašli ho, a tak bombardovali náhradní cíl, město Rafach. Poslední letoun vedený kapitánem Moonitzem měl za svůj cíl město Ghazu. Vše se povedlo a Egyptané utrpěli velký šok, že Izrael může bombardovat centrum jejich státu. Egypt se musel stáhnout z palestinské fronty.<sup>78</sup>

#### 2.3. Výcvik izraelských letců v ČSR

Pilotní výcvik byl spjat s podpisem smlouvy o nákupu deseti vojenských letounů Avia S-199, která byla podepsána 23. dubna 1948.<sup>79</sup> Další smlouva byla podepsána v červnu, a to na letadla Supermarine Spitfire.<sup>80</sup> Na těchto letadlech musel být někdo vycvičen, popř. přeškolen, a tak 5. května 1948 byla předsedou vlády Klementem Gottwaldem, ministrem obrany Ludvíkem Svobodou a náčelníkem generálního štábu Bohumilem Bočkem schválena dohoda, již navrhovali zástupci Židovské agentury Ehud Avriel a Otto Felix - o výcviku a přeškolení pilotů, kteří přiletí z Palestiny. Dohoda také obsahovala ustanovení o výcviku pilotů v československých leteckých školách, vycvičení pozemního leteckého personálu a spojovacího leteckého personálu o síle asi jednoho bojového leteckého pluku.<sup>81</sup> Oznámení o dohodě odeslal ještě téhož dne div.

---

<sup>77</sup> KELLNER, Ludvík. Kadima Tzad = Pochodem vchod!. *Signál*. 1992, **28**(1), 6-7.

<sup>78</sup> KLÍMA, Zdeněk. Letecký most Žatec - Ekron léto 1948: Operace „Navot“, polovina června - polovina července 1948. *Židé na Žatecku* [online]. Žatec: Výstava Nadačního spolku Saaz | Žatec e. V., [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: [http://www.saaz-juden.de/html/body\\_operace\\_navot\\_-\\_letecky\\_most\\_\\_atec\\_-\\_ekron\\_izrael\\_.html](http://www.saaz-juden.de/html/body_operace_navot_-_letecky_most__atec_-_ekron_izrael_.html).

<sup>79</sup> KELLNER, Ludvík. *Účast Československa při vzniku Izraele*. 1992, str. 40. Letadlo Avia S-199 vzbuzovalo mezi piloty rozepře. Nechtělo se jim létat na letadlech, které používali nacisti. In: MANOR, Jehuda. 2012, str. 154.

<sup>80</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 155-156.

<sup>81</sup> KELLNER, Ludvík. *Účast Československa při vzniku Izraele*, 1992, str. 39.

gen. Alois Vicherek zplnomocněnému zástupci budoucího státu Izraele, dr. Ottovi Felixovi.<sup>82</sup>

Zajištěním kurzů byl pověřen právě div. gen. Vicherek a provedení dostal za úkol náčelník štábu brigádní generál Josef Hanuš. Generál Hanuš měl při provedení vycházet z požadavků, které poslala do ČSR izraelská strana<sup>83</sup>. Mezi tyto požadavky patřilo přeškolení pilotů na stíhací letoun S-199, uskutečnění vojenského výcviku asi 35 žáků od elementárního po stíhací výcvik, dále si izraelská strana přála, aby byli v ČSR cvičeni kromě pilotů i pozemní specialisté, mechanici všech odvětví, zbrojíři a skladači padáků v celkovém počtu asi 70 osob. Dále chtěli Izraelci vycvičit spojovací personál v počtu asi 20 osob a asi 70 parašutistů.<sup>84</sup>

Dne 10. května ještě Felix upřesnil požadavky na výcvik personálu, který by byl schopen postavit leteckou základnu. Tento požadavek byl odsouhlasen. Výcvik měl trvat asi pět až šest měsíců,<sup>85</sup> dle zrychleného či britského modelu: „*Izraelci se domluvili s ČSR, že se nebude dělat normální kurz, ale ten kurz, kteří vytvořili Angličané v letech 1939-1940, za šest měsíců vytvořit piloty stíhače, aby mohli bojovat proti Němcům...tak takový výcvik jsme měli dostat.*“<sup>86</sup> (Toto však platilo pouze pro výcvik v Olomouci, ostatní výcviky trvaly v různých časových intervalech, pozn. autora.)

### 2.3.1. Struktura a organizace výcviku

Letecký výcvik v ČSR se dá rozdělit na elementární a pokračovací, přeškolovací a zdokonalovací (pokračovací a stíhací).<sup>87</sup> Měl trvat asi pět až šest měsíců a probíhat v Českých Budějovicích (přeškolovací kurz), v Hradci Králové (přeškolovací, pokračující) a v Olomouci (elementární a pokračovací).<sup>88</sup> Výcvik pilotů začal nejspíš 7. května 1948 v Českých Budějovicích a ukončen byl 27. listopadu, kdy skončil

---

<sup>82</sup> BULÍNOVÁ, Marie. 1993, str. 99-100.

<sup>83</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 157.

<sup>84</sup> BULÍNOVÁ, Marie. 1993, str. 99.

<sup>85</sup> BULÍNOVÁ, Marie. 1993, str. 112.

<sup>86</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Praze 16. listopadu 2015. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/marom-hugo-1928>.

<sup>87</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 130.

<sup>88</sup> BULÍNOVÁ, Marie. 1993, str. 112.

kurz Olomouci.<sup>89</sup> Účastníci leteckých kurzů museli absolvovat zkrácený vojenský výcvik, ze kterého byli doporučováni budoucí velitelé stíhacích letek.<sup>90</sup>

Důvody, proč byla pro výcvik vybrána letiště v Českých Budějovicích, Hradci Králové a Olomouci, byly zapříčiněny utajením celé akce. Hlavně Spojeným státům se nelíbilo, že jejich občané chtějí bojovat za jinou zemi a stát se izraelskými občany. To dokazuje návštěva dvou amerických diplomatů v Žatci, když zde byl zřízen Žatecký most. Američané se zde vyptávali a radili občanům Spojených států, kteří zde pobývali, ať se přihlásí na velvyslanectví a podají vysvětlení.<sup>91</sup> Nejspíše proto se výcvik nekonal v Praze a jeho blízkém okolí.

### 2.3.2. Náklady a vybavení

První směrnici ohledně zabezpečení finanční stránky a vybavení vydal před 25. červnem zástupce hlavního štábu generál Šimon Drgáč.<sup>92</sup> Kromě vybavení a financování je zde uvedeno, kde budou frekventanti ubytováni a stravováni a kam se v rámci vojenského letectva zařadí. Nakonec bylo rozhodnuto, že frekventanti budou zařazeni jako posluchači na našich učilištích<sup>93</sup> a bude se s nimi jednat jako s leteckými posluchači (výcvik v Hradci Králové a Českých Budějovicích) nebo jako s vojenskými leteckými dorostenci (výcvik v Olomouci).<sup>94</sup>

Židovská agentura poslala dva své zmocněnce, aby dohlíželi na organizaci pilotního výcviku. Byli to Julius Deutsch a Gerry Fried. Deutsch a Fried byli do Československa posláni nejspíše už v roce 1947, aby zde dělali branný výcvik pro středoevropské a

<sup>89</sup> Klíma, Zdeněk. 1995, str. 136-138.

<sup>90</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 159.

<sup>91</sup> Op. cit. DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 127-128.

<sup>92</sup> Šimon Drgáč (v pramenech se objevuje i příjmení Drgač) se narodil 8. listopadu 1892 v Mutěnicích na Hodonínsku. V době okupace byl zatčen gestapem a vězněn v různých koncentračních táborech. Osvobození se dočkal 24. dubna 1945 v koncentračním táboře Flossenbürg. Po 2. světové válce byl postupně povyšován na divizního generála 1. září 1947, sborového generála 1. srpna 1948 a v říjnu 1949 i na armádního generála. Byl odsouzen v procesu se Slánským a uvězněn na 24 let. Na svobodu se dostal po pěti a půl letech. Zemřel 28. června 1980. In: TOMEK, Prokop. Šimon Drgáč. *Vojenský historický ústav* [online]. Praha: Vojenský historický ústav v Praze, dohledat rok [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <http://www.vhu.cz/simon-drgac/>.

<sup>93</sup> ABS 425-360-6

<sup>94</sup> IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2005, str. 197 a také IRRA, Miroslav. *České Budějovice a československé vojenské letectvo v letech 1945 – 1950*. V Českých Budějovicích: Jihočeské muzeum, 2006, str. 84.



východoevropské Židy, kteří pak odjížděli do Palestiny. Zatímco Fried zůstal v ČSR, Deutsch byl na krátkou dobu odeslán do Itálie. Fried podával zprávy o leteckých kurzech, problémem byla však jeho ne odbornost. Fried totiž nebyl odborníkem na letadla, ale na lehké zbraně. Později ze své pozice odešel a přidal se k pěchotě.<sup>95</sup> To se změnilo příjezdem izraelského inspektora Herolda Greena v srpnu 1948, který chtěl zavést pro výcvik jistý řád a navrhl pro Leteckou vojenskou akademii (dále už jen LVA) v Hradci Králové a Pilotní školu elementární (dále už jen PŠE) v Olomouci 45 hodin výcviku na letadlech C-6, 100 hodin výcviku na C-2 (zvaných Arado), 20 hodin výcviku na C-3A, 5 hodin výcviku na CS-99 s izraelským instruktorem Georgem Lichterem. Green také chtěl, aby byl ke každému leteckému výcviku přidělen styčný důstojník. Nakonec docílil toho, že byli do Prahy posláni izraelský letecký instruktor Zvi Avni a Jiří Pollak, který byl veden jako úředník u izraelského velvyslanectví. Ti měli dohlížet na pilotní výcvik. Situace se však moc nezlepšila, a tak Green podal několik dalších požadavků velitelství letectva ČSR. Mimo jiné opět požadoval přidělení izraelského styčného důstojníka ke každému leteckému výcviku a i pozemnímu leteckému personálu a umožnění vstupu izraelských inspektorů do prostorů výcviku. Green dával i doporučení izraelskému velvyslanectví v Praze a velitelství izraelského vojenského letectva, například: diplomatický personál velvyslanectví neměl jednat o technických otázkách letadel bez Samuela Pomerance, který se zúčastnil jako pilot první části Operace Velveta. Dále požadoval vlastní výběr frekventantů, všichni posluchači se měli učit hebrejštinu a dějiny Izraele atd. Tato doporučení však většinou zůstala nevyslyšena,<sup>96</sup> protože už 27. listopadu 1948 ukončil div. gen. Šimon Drgáč pilotní výcvik v Olomouci a spojařský výcvik v Chrudimi. Tím skončil celý pilotní výcvik v ČSR.<sup>97</sup> Důvodem ukončení tohoto kurzu bylo zhoršení vztahu mezi Izraelem a Sovětským svazem, který používal ČSR jako prostředníka pro svoji zahraniční politiku.<sup>98</sup>

Náklady na hrazení výcviku pilotů na sebe vzala československá vojenská správa. Ta do 26. srpna 1948 vyplácela pouze československé frekventanty, ale na základě žádosti

---

<sup>95</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 156.

<sup>96</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, 133-136.

<sup>97</sup> ABS 425-360-6

<sup>98</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 221 a také Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 14. května 2008.

Otty Felixe začala vyplácet i ostatní frekventanty, a to ve výši 20 Kčs na den v LVA v Hradci Králové a u ostatních výcvikových středisek 10 Kčs. Výplata leteckých instruktorů byla stanovena na 1200 Kčs měsíčně, instruktoři leteckých mechaniků pobírali plat 600 Kčs měsíčně a instruktoři teorie dostávali 45 Kč za jednu vyučovací hodinu.<sup>99</sup>

Vybavení frekventantů bylo různorodé. Padáky, helmy a kombinézy byly povětšinou ještě z 2. světové války. Tyto materiály dříve patřily německému Luftwaffe, což nebylo židovským účastníkům kurzu vždy příjemné. Účastníci kurzu nafasovali oděvy československých dorostenců či posluchačů, aby nevzbudili přílišnou pozornost veřejnosti.<sup>100</sup>

#### 2.4. Letecký výcvik v Českých Budějovicích

Prvním místem v ČSR, kde v roce 1948 proběhl výcvik pilotů pro budoucí stát Izrael, byly České Budějovice. Zde sídlil 2. letecký sbor, který měl k začátku roku 1948 dva pluky: Letecký pluk 5 a Letecký pluk 4 „Letce Vašátka,“ k tomu zde sídlilo Stíhací výcvikové středisko. Lévalo se zde do komunistického převratu v únoru 1948 na letadlech Supermarine Spitfire, od března 1948 se přešlo na Avii S-199.<sup>101</sup>

Samotný letecký výcvik v Českých Budějovicích byl spjat s dohodou z 5. května 1948 o prodeji 10 letounů značky Avia S-199, kdy se československá strana zavázala přeškolit 10 pilotů na tyto stíhací letouny.<sup>102</sup> Přeškolení mělo být 7-11 pilotů během týdne.<sup>103</sup> První skupinka ještě palestinských letců se od 5. května shromažďovala v Praze. Poté odletěli letounem D-52 do Českých Budějovic. Samotný výcvik, který by se oproti ostatním výcvikům dal označit jako „předizraelský“, začal příletem pilotů do Českých Budějovic nejspíše 10. května 1948. K výcviku se 13. května přidali i další tři piloti (Eduard Cohen, Louis Lenart a Milton Rubens), kteří přiletěli nejspíše běžnou linkou na

---

<sup>99</sup> ABS 425-360-6

<sup>100</sup> Viz výpovědi účastníků kurzu in *Above and Beyond* [document]. Directed by Nancy SPIELBERG. USA: Playmount Production. 2014.

<sup>101</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 137.

<sup>102</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 138.

<sup>103</sup> ABS 425-360-6

letiště Ruzyně.<sup>104</sup> Tito piloti již měli průpravu v řízení vojenských letadel z RAF, letectva Spojených států,<sup>105</sup> a tak šlo o to přeškolit je na jiné letadlo S-199, včetně ostré střelby, která se nacvičovala na Leteckém střeleckém učilišti v Kuchyni.<sup>106</sup> Ezer Weizmann popsal své zkušenosti s letounem S-199: „*Messeschmitt Bf 109 (S-199) byl úplně jiné letadlo. Nešlo srovnat z žádným letadlem západní provenience. Z kokpitu byl jiný výhled, kalibrace byla v kilometrech a ne v mílích, výška v metrech a ne ve stopách. Ale když už jste pilotem, musíte létat.*“<sup>107</sup> Výcvik v Českých Budějovicích byl nestandardní v tom, že z něj odcházeli piloti v různých časových intervalech, dle potřeby nově vzniklého státu Izrael. První skupinka v čele s Ezrem Weizmannem odletěla do Izraele už 21. května a ještě koncem měsíce stihla zasáhnout do bojů.<sup>108</sup>

Koncem května 1948 přišla do Českých Budějovic další skupina zkušených frekventantů, kteří již měli zkušenosti z jiných vojenských letadel. Jejich výcvik začal 1. června, a volně se tak prolínal s výcvikem první skupiny. Postup byl stejný jako u předchozí skupiny, co nejrychleji se přeškolit na stíhací letoun S-199. Hlavním cílem byla metodika létání a sjednocení názorů na vedení vzdušného boje. Tato skupina nebyla výkonnostně vyrovnaná, a tak někteří její účastníci kurz nedokončili. Pozoruhodným případem byl frekventant Leuven Rewy, který předstíral, že má nalétáno několik desítek hodin. Ve skutečnosti se ukázalo, že tři roky nelétal. Byl proto odeslán do Prahy, kde se rozhodlo, že se připojí k pokračovacímu výcviku při LVA v Hradci Králové. K této skupině se přidal už jako instruktor z „předizraelského“ výcviku v Českých Budějovicích George Lichter. Lichter, který si později pohebrejštil jméno na Benyamina Peshkina, měl rozsáhlé letecké zkušenosti. Působil na letadlové lodi, kde byl stíhacím pilotem amerického letectva.<sup>109</sup> Lichter ohromil československé instruktory<sup>110</sup>, a získal tak velmi důležitou funkci. Bez Lichterova souhlasu nemohl

---

<sup>104</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 138.

<sup>105</sup> KELLNER, Ludvík. *Kadima Tzad = Pochodem vchod!* 1992, str. 7.

<sup>106</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 138.

<sup>107</sup> MALÝ, Milan a Bohuš, TRNKA. 1998, str. 33.

<sup>108</sup> IRRA, Miroslav. 2005, str. 197. A také IRRA, Miroslav. 2006, str. 85.

<sup>109</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 144-145.

<sup>110</sup> Seznam instruktorů působících v Českých Budějovicích: in KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 144-146.

nikdo na sólový let s S-199.<sup>111</sup> Po přeškolení odjeli piloti přes Prahu do Žatce, odkud byli přepraveni v rámci Operace Balak do Izraele.<sup>112</sup>

## 2.5. Letecký výcvik v Hradci Králové

Pokračovací letecký výcvik na LVA v Hradci Králové byl určen pilotům, kteří už vlastnili licenci soukromého pilota. Tito piloti už za sebou měli krátký pilotní výcvik na letišti v italském Urbe.<sup>113</sup> Do LVA v Hradci Králové byli přiděleni 9. července 1948 v celkovém počtu 14 osob.<sup>114</sup> Samotný výcvik začal nejspíše v polovině července 1948 za účasti dvanácti frekventantů a dvou amerických instruktorů.<sup>115</sup>

Pro veřejnost v Hradci Králové měli piloti při svých vycházkách krycí historku, že pochází z Jižní Afriky a přijeli se podívat na XI. všesokolský slet a ještě se na chvíli v ČSR zdrželi. Tato historka se jim hodila obzvláště při jejich častých návštěvách tanečních zábav v královéhradeckém Grandhotelu.<sup>116</sup>

Kurz byl dohodnut izraelským styčným důstojníkem Deutschem, zástupcem Hlavního štábu 5. oddělení kpt. Leopoldem Presserem a velitelem LVA v Hradci Králové plk. Františkem Ryplem na tři měsíce. Kurz byl nakonec zkrácen na necelé dva měsíce (14. 7. / 16. 7. - 7. 9. 1948). Náplní kurzu byl zkrácený pokračovací výcvik se zaměřením na skupinové létání, navigační lety, bombardování střemhlav, ostré střelby, noční lety a lety ve ztížených podmínkách. Každý den se létalo na letadlech C-2B,<sup>117</sup> kterých bylo na královéhradeckém letišti připraveno deset.<sup>118</sup>

Frekventanti sice již měli zkušenosti s létáním, ale nevyhnuli se problémům a haváriím. Od 20. července do 20. srpna havarovali Meyer Ruff, Salomon Marmolesh a Zvi Zebel,

---

<sup>111</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 159.

<sup>112</sup> KLÍMA, Zdeněk str. 145. Seznam účastníků českobudějovického kurzu in: ABS 425-363-3 a také KLÍMA, Zdeněk, 1995, str. 139-143.

<sup>113</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 167.

<sup>114</sup> ABS 425-360-6.

<sup>115</sup> Přesný den není znám dle údajů ABS 425-360-6 a také PĚKNÝ, Tomáš. Létali v Hradci: Prvních třináct izraelských pilotů. *Roš chodeš*. 2011, **73**(9), 11. Byl zahájen výcvik 14. června a dle ABS 425-360-5 a také BULÍNOVÁ, Marie. *Československo a Izrael v letech 1945-1956: Dokumenty*, str. 371, 16. června.

<sup>116</sup> KLÍMA, Zdeněk. 2011, str. 18.

<sup>117</sup> Letouny C-2B byly dvoumístné stroje, které se vyráběly už za války (jako německý cvičný letoun Arado AR 96) In: PĚKNÝ, Tomáš. 2011, str. 11.

<sup>118</sup> KLÍMA, Zdeněk. 2018, str. 18.

kterí nezvládli přistání s letounem C-2B. Všichni vyvázli bez zranění. Vážnější nehodu měl Daniel Aloni, který musel nouzově přistát jihozápadně od města Chotělice. Po přistání se letadlo vzňalo, Aloni však vyvázl bez zranění. Havárii se nevyhnul ani americký instruktor Ray Fuchs, který vyjel z přistávací dráhy a otočil letadlo v přilehlém poli. Fuchs byl odvezen na prohlídku do nemocnice v Jaroměři s podezřením na otřes mozku.<sup>119</sup>

Další částí pokračovacího výcviku při LVA byl nácvik ostré střelby a cvičné bombardování, který se přesunul 24. srpna 1948 na letiště do Milovic pod patronací mjr. Josefa Hájka<sup>120</sup>. Tato část výcviku se také neobešla bez nehody. Gershen Liwitz při svém letu 25. srpna měl shazovat dvě pumy do vytyčeného prostoru. První puma dopadla asi 250-300 metrů od cíle. Liwitz udělal otočku a dlouhým obloukem měl zopakovat shození pumy. Když se vracel nad cílový prostor, všiml si mjr. Hájek, že Liwitz už pumu nemá. Puma se nejspíše chybou, kterou udělal pilot, uvolnila a spadla do obce Lipník. Do obce poslal mjr. Hájek prap. Rathouského, který mu později sdělil, že puma dopadla do stodoly v Lipníku. Nikdo naštěstí nebyl zraněn, ale mjr. Hájek byl den poté zpovídán a musel podat vysvětlení.<sup>121</sup>

Poslední část výcviku měla být zaměřena na navigační výcvik na letadlech C-3A. Tento výcvik, který měl začít nejspíše 1. září 1948 a schválil jej brigádní generál Josef Hanuš, se nakonec neuskutečnil.<sup>122</sup> V tu dobu už nebyli na LVA přítomni oba američtí instruktoři, kteří 29. srpna opustili výcvik s tím, že jejich úkol už byl splněn.<sup>123</sup> Výcvik byl zakončen společnou večeří, které se kromě frekventantů a instruktorů zúčastnil i velitel LVA plk. František Rypl a izraelský styčný důstojník Deutsch.<sup>124</sup> Pokračovací výcvik v Hradci Králové byl ukončen 8. září 1948.<sup>125</sup>

---

<sup>119</sup> KLÍMA, Zdeněk. 2011, str. 19.

<sup>120</sup> Dalšími instruktory, kteří působili v LVA: Velitel kurzu prap. Jaroslav Lovětínský, zástupce velitele perutě pplk. Josef Čermák, škpt. Daněk, škpt. Vladimír Hlavatý, strm. František Jankech, rtm. Josef Janoušek, mjr. Josef Kepřt, šrtm. Jaroslav Kohoutek, kpt. Kraus, rtm. Ladislav Kuška, škpt. Josef Lorenc, mjr. Antonín Macenauer, rtm. Josef Meduna, pplk. Jaroslav Muzika, plk. gšt. Karel Náprstek, škpt. Jaroslav Nýč, pplk. Jaroslav Plas, šrtm. Karel Svoboda a por. Miroslav Vojnar.

<sup>121</sup> ABS 425-360-6 a také KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 171 a také KLÍMA, Zdeněk. 2011, str. 19. - 20.

<sup>122</sup> KLÍMA, Zdeněk. 2011, str. 20.

<sup>123</sup> ABS 425-360-7

<sup>124</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 174.

<sup>125</sup> ABS 425-360-6

Celý výcvik na LVA v Hradci Králové byl veden ve velmi přátelské atmosféře. Frekventanti popisovali přístup instruktorů za nadstandardní. Kromě nehod zde byl jazykový problém, kdy frekventanti mezi sebou mluvili hebrejsky a anglicky, ale z instruktorů mluvil anglicky pouze jeden. Židovští dobrovolníci se tak museli naučit základní slovíčka a fráze v češtině. Problém dělala i česká krajina, ve které se špatně orientovali, a české mapy jim také moc nepomáhaly. Nakonec si našli způsob, jak se zorientovat, slétli pod mraky a orientovali se podle železničních zastávek.<sup>126</sup>

Na tento pokračovací kurz navazoval stíhací kurz na letišti v Českých Budějovicích, kam 13 frekventantů došlo 9. září vlakem z Hradce Králové.<sup>127</sup> Frekventanti měli absolvovat seznamovací lety na letounech C-6, C-104 a C-2, lety podle přístrojů na letounu C-104, orientační lety na letounech C-104 a C-2, lety bojových obrátů, nízkého létání, střelby s fotokulometem a nácvik bombardování s letounem C-2, dále lety dvojího řízení na letounu CS 99 a seznamovací lety, lety bojových obrátů a školních formací na letounu S-199 a S-89. Ačkoli měli frekventanti dostatečnou možnost připravit se na stíhací výcvik, nebyli schopni ho zvládnout, nejspíše z nedostatku zkušeností a celkově málo nalétaných hodin. A proto se stíhací kurz odložil a místo toho frekventanti absolvovali zkrácený pokračovací výcvik. Následně se vrátili zpět na stíhací výcvik.<sup>128</sup> Stíhací výcvik byl prováděn na letadlech S-199. Po uzavření dohody s Izraelem o dodávce Spitfirů (S-89) bylo rozhodnuto, že piloti se začnou školit na letounech Spitfire. Bylo to logické rozhodnutí, Izrael potřeboval v rámci Operace Velveta přeletět s letouny Spitfire z ČSR do Izraele. Bylo snadnější vycvičit piloty v ČSR, kteří mohou se Spitfiry přeletět, než posílat piloty z Izraele náročně do ČSR. Tuto změnu výcviku přijel osobně oznámit izraelský letecký instruktor Zvi Avni asi deset dní před ukončením kurzu.<sup>129</sup> Piloti tedy měli poměrně málo času adaptovat se na nový letoun. Akce Velveta se z tohoto kurzu zúčastnili Daniel Shapira a Motti Fein (později si pohebrejštil jméno na Mordechai Hod),<sup>130</sup> oba dva vzpomínají, že neměli nalétáno více než deset hodin na Spitfirech, a přesto se rozhodli, že s nimi přeletí z ČSR

---

<sup>126</sup> HOD, Mordechai, SHAPIRA, Daniel a Yeshayahu GAZIT in zvukový dokument Lenky JAKLOVÉ. Piloti s Davidovou hvězdou, 2011.

<sup>127</sup> ABS 425-360-6 a také KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 174.

<sup>128</sup> BULÍNOVÁ, Marie. 1993, str. 182-183

<sup>129</sup> ABS 425-360-5 a také KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 177

<sup>130</sup> HALLEBRAND, Karel, RADINA, Vladislav. 1994, str. 45.

do Izraele.<sup>131</sup> Kurz byl ukončen i přes protesty Otty Felixe 20. října 1948. Felix požadoval prodloužení kurzu o pár dní kvůli výcviku na Spitfirech. Hlavní štáb nejspíše pod začínajícím tlakem ze Sovětského svazu však ze svého rozhodnutí neustoupil. Po výcviku byli piloti, kromě Feina a Shapira, ubytováni v Karlových Varech a do Izraele odjeli koncem roku 1948.<sup>132</sup>

Významnými absolventy byli Motti Fein, Daniel Shapira a Hayim Yeshayahu Schwartzman (později pod hebrejským jménem Yeshayahu Gazit). Fein byl později jmenován velitelem izraelského letectva, Shapira se na 14 let stal vedoucím zkušebním pilotem izraelského letectva a Schwatzman operačním velitelem leteckého výcviku v Izraeli.<sup>133</sup>

## **2.6. Letecký výcvik v Olomouci**

### **2.6.1. První kurz**

Olomoucký výcvik byl původně určen pro piloty z Izraele. Letiště v Olomouci, které dříve sloužilo jako výcvikové letiště pro instruktory létání, bylo připraveno na zahájení kurzu 1. června 1948. V tento den se však změnil rozkaz, místo aby do ČSR přiletěli piloti z Izraele, měli se v Olomouci cvičit českoslovenští dobrovolníci. Důvody pro tento rozkaz byly dva. Prvním byla logistika, protože přepravovat piloty z Izraele do ČSR a zase zpět bylo zbytečně složité. Druhým důvodem byly zprávy od některých izraelských pilotů, kteří prošli výcvikem v ČSR a vrátili se do Izraele. V Izraeli podali zprávu, že nerozuměli češtině, a tak byl pro ně kurz velmi těžko zvládnutelný. Proto bylo nakonec rozhodnuto, že se kurzu zúčastní českoslovenští židovští dobrovolníci.

#### **2.6.1.1. Nábor**

Rozhodnutí padlo, ale nebyli žádní dobrovolníci, a tak Ehud Avriel, v tu dobu první velvyslanec státu Izrael v ČSR, zavolal Petru Munkovi (později Yehuda Manor), aby sehnal 30 – 40 židovských dobrovolníků mezi 18-24 lety. Munk se společně Kurtem

---

<sup>131</sup> HOD, Mordechaj, SHAPIRA, Daniel a Yeshayahu GAZIT in zvukový dokument Lenky JAKLOVÉ. *Piloti s Davidovou hvězdou*, 2011.

<sup>132</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1994, str. 178. Seznam účastníků královéhradeckého kurzu in: KLÍMA, Zdeněk. 2011, str. 26-29.

<sup>133</sup> KLÍMA, Zdeněk. 2011, str. 25-27.

Schönem vydali hledat dobrovolníky po celém Československu. O pilotní kurz nebyl velký zájem. Když byl Munk s Schönem v Brně, zdejší židovská obec jim doporučila Huga Meisla a pak palestinského rodáka Josefa Plačka.<sup>134</sup> Meisl i Plaček měli pozoruhodné životní příběhy, kterým bude věnována pozornost na konci práce v podkapitole medailonky účastníků leteckého kurzu. S nábořem pomáhala i organizace Merkaz, která rozdávala letáky a verbovala na kurz. Zástupci organizace Merkaz obcházeli i vysoké školy, kde hledali židovské studenty. Jedním ze studentů, kteří byli osloveni, byl Adam Frydberg<sup>135</sup> (později si pohebrejštil jméno na Avraham Harshalom), který popsal, jak takový nábor vypadal: „*Rozdávali listiny, kam se mohli studenti zapsat a říkali: „Pojďte na letecký výcvik, budete bojovat za Izrael a po válce se můžete vrátit.“*“<sup>136</sup> Všichni frekventanti, kteří souhlasili s výcvikem, byli dotázáni, zda neznají ještě někoho dalšího, kdo by měl zájem zúčastnit se kurzu. To bylo velmi problematické, neboť předchozí vazby byly kvůli Šoa zpřetrhány.<sup>137</sup> Petr Munk splnil úkol a společně s organizací Merkaz se jim podařilo sehnat 37 židovských dobrovolníků.<sup>138</sup>

Vybraní dobrovolníci se museli před výcvikem podrobit zdravotní prohlídce v Praze – Dejvicích na Vojenském leteckém ústředí.<sup>139</sup> Poté dostali v Praze jízdenky na vlak od J. Deutsche. Ten jim dal ze strachu ze špionáže jízdenky do Bratislavy, kde byla konečná zastávka vlaku, a až v průběhu cesty sdělil dobrovolníkům, že mají vystoupit v Olomouci. Účastník tohoto kurzu Petr Munk popsal první dny v Olomouci takto: „*V Olomouci jsme nasedli na tramvaj a ta nás dovezla k našemu ubytování, jež bylo v areálu letiště. Naše ubytovna byla dlouhá kůlna se dvěma ložnicemi, v každé ložnici bylo dvacet postelí naskládáno podél zdi. Na protější zdi se nacházely drobné železné*

---

<sup>134</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Jehudou Manorem v Tel Avivu, 6. listopadu 2012. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/manor-roz-munk-jehuda-petr-1927>.

<sup>135</sup> V literatuře se objevuje i pod jménem Adam Friedberg.

<sup>136</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Avrahamem Harshalomem v Tel Avivu, 22. listopadu 2015. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/harshalom-roz-friedberg-avraham-1925>.

<sup>137</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu, 14. května 2008.

<sup>138</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Jehudou Manorem v Tel Avivu, 17. listopadu 2015. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/manor-roz-munk-jehuda-petr-1927>.

<sup>139</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 16. listopadu 2015.



*výklenky. V areálu byly také učebny. V dalším týdnu jsme nafasovali modré uniformy, klobouk, opasek a černé boty a byli z nás českoslovenští piloti.*<sup>140</sup>

### **2.6.1.2. Elementární výcvik**

Kurz začal nejspíše 6. června 1948 na Školní základně v Olomouci – Neředíně. Velení nad tímto kurzem bylo rozděleno mezi Letecké učiliště v Prostějově (dále jen LU) a Pilotní školu elementární v Olomouci (dále je PŠE). Velitelem kurzu byl kpt. Antonín Ocelka.<sup>141</sup> Všichni frekventanti museli projít základním vojenským výcvikem. V prvních dnech se frekventanti učili, jak správně zasalutovat, jak stát v řadách a jak se dělá ranní nástup.<sup>142</sup> Tento zkrácený vojenský výcvik trval do začátku července, kdy se začala vyučovat teorie. Učiteli teorie byli v Olomouci např. náčelník štábu PŠE mjr. Jaromír Kotrš, který vyučoval předmět plánování leteckého provozu a leteckou meteorologii, a škpt. Jaromír Foretník, který vyučoval leteckou navigaci.<sup>143</sup> Výuka teorie byla ukončena asi 7. července.<sup>144</sup> Na teoretickou výuku navazovala výuka praktická. Základní výcvik byl prováděn na letounech C-6 Búcker Bú 181 Bestmann, které samotní letci nazývali Bikera. V první lekci ukázali instruktoři frekventantům základní letecká cvičení, ovšem i to stačilo, aby se dva frekventanti rozhodli předčasně opustit kurz se slovy, že už si nikdy nesednou jako piloti do letadla a kurz opustili.<sup>145</sup>

Účastníci leteckého kurzu si museli vést, stejně jako instruktoři tzv. letecký deník, do kterého si přesně zaznamenávali měsíc, den, hodiny a minuty, které nalétali, dále jméno

---

<sup>140</sup> MANOR, Jehuda, 2012, str. 166-167.

<sup>141</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 146-147. Antonín Ocelka se narodil 27. 3. 1913 v Lipníku nad Bečvou. Po okupaci v roce 1939 odjel do Francie, kde vstoupil do tamější československé jednotky. Po kapitulaci Francie se přesunul společně s bratrem Josefem do Anglie. Tam byl přiřazen k pozemním jednotkám, ale po smrti bratra (havaroval 27. 1. 1942) se přidal k RAF. Antonín Ocelka byl sestřelen a zbytek války strávil v zajateckém táboře. In: KREJČÍ, Pavel. Aero C-3B: Třemošnice okr. Chrudim 1. 7. 1949. *Letecká badatelna* [online]. Letecká badatelna, 2013, 2016 [cit. 2019-04-30]. Dostupné z: <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/390/>. Po válce absolvoval pilotní školu v Prostějově a v roce 1948 byl velitelem výcviku izraelských letců v Olomouci. Během tohoto výcviku byl povýšen na štábního kapitána. Ocelka zahynul při letecké nehodě v roce 1949. In: DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 161.

<sup>142</sup> MANOR, Jehuda. 2012, 169.

<sup>143</sup> Seznam instruktorů působících na kurzu v Olomouci: rtm. Ján Bálna, por. Karel Hoch, rtm. František Jozif, por. Josef Kiška, npor. Pavel Kocfelda, rtm. Mečislav Kozák, rtm. František Krejčí, rtm. Alojz Mutňanský, rtm. Antonín Petr, rtm. Bohuslav Skořepa, rtm. Josef Sladký, škpt. Vojtěch Smolík, kpt. Josef Šnobl, rtm. Alois Vičar a prap. Matěj Vlasák.

<sup>144</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 148.

<sup>145</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 171.

instruktora, a zda to byl let ve dne nebo v noci. Poslední evidovanou položkou byl typ letounu. Na konci měsíce byly sečteny všechny nalétané hodiny a minuty. A zaznamenalo se, na kterých letadlech daný frekventant létal. Vše pak musel podepsat velitel.<sup>146</sup>

Frekventanti měli kromě hodin teorie a létání také další aktivity spojené s výcvikem. Jednou z těchto aktivit byla i tělesná výchova, při které si jeden z účastníků, Lev Bronštejn, zlomil ruku v zápěstí. K tomuto nešťastnému incidentu došlo při rohování. Bronštejn byl doprovázen velitelem tělovýchovy rtm. Leškem na ošetřovnu. Bohužel nebyl přítomný lékař, tak musel Bronštejn počkat do druhého dne, kdy mu byla diagnostikována zlomenina v zápěstí. Toto pro pilota nepříjemné zranění mohlo znamenat ukončení výcviku, ale díky jeho slibným výsledkům se velitel LU pplk. Jaroslav Studený rozhodl, že Bronštejna nechá po rekonvalescenci dokončit výcvik.<sup>147</sup>

Ve třetím týdnu elementárního výcviku v Olomouci přišly na řadu sólové lety, při kterých se ukázaly velké výkonnostní rozdíly. A tak 21. července po dohodě s Garrym Friedem odešlo 10 frekventantů do Chrudimi. Mezi těmito frekventanty bylo osm bulharských občanů: Oskar Berkovič, Baruch Bronštejn, Mikuláš Garay, Chaim Geron, Solomon Kalo, Jakub Kessler, Isak Mešiach, Šimon Niño a posledními byli dva příslušníci ČSR Alex Ornštejn a Alois Příbyl.<sup>148</sup> Odchod byl zapříčiněn i dalšími dvěma faktory. Prvním z nich byl nedostatek letadel pro tolik frekventantů a druhým špatné dorozumívání, hlavně s bulharskými příslušníky. Když velitel zakřičel nalevo, šli napravo.<sup>149</sup>

Poslední červencový týden byl poznamenán porušením předpisů o vojenském utajení, kterým se provinili dva letečtí dorostenci, Hugo Meisl a Mikuláš Fišer. Předpis porušili korespondencí, kterou chtěli odeslat do zahraničí. Dopisy neprošly přes cenzuru, a tak byli oba frekventanti posláni před vojenský soud. U vojenského soudu se na frekventanty usmálo štěstí. Předseda soudu sloužil pod velením otce Meisla v 1. světové

---

<sup>146</sup> ABS 425-363-1. A také Letecký deník Alojze Mutňanského in: Soukromý archiv Aeroklubu Olomouc. Viz přílohy č. 1, 2 a 3.

<sup>147</sup> ABS 425-361-4.

<sup>148</sup> ABS 425-361-4.

<sup>149</sup> MAROM, Hugo in zvukový dokument Lenky JAKLOVÉ. Piloti s Davidovou hvězdou, 2011.

válce. Soud jim nakonec vyměřil trest tři měsíce vězení (maximální trest byl tři roky).<sup>150</sup> Meisl i Fišer byli znovu poučeni velitelem škpt. Ocelkou a museli přísahat, že tento přečin už neudělají. Nakonec jim byl trest zkrácen na 21 dní vězení po službě.<sup>151</sup> Trest si odpykali v Olomouci v Pevnosti Marie Terezie, kde bylo vojenské vězení.<sup>152</sup>

Ve dnech 11. – 12. srpna probíhaly první noční orientační lety,<sup>153</sup> při kterých elementární kurz v Olomouci pomalu končil.<sup>154</sup> Poslední lety na letounu C-6 byly uskutečněny 18. srpna, kdy byl elementární kurz definitivně ukončen.<sup>155</sup> Těsně předtím přijel do Olomouce izraelský inspektor Harold Green za doprovodu styčného důstojníka kpt. Leopolda Pressera a izraelského styčného důstojníka Julia Deutsche.<sup>156</sup> Green a jeho doprovod navštívili výcvik v Olomouci znovu nejspíše 20. nebo 21. srpna. Tato návštěva byla zapříčiněna nespokojeností s dosavadním průběhem výcviku. Greenovi se nelíbilo, že nejsou dodržovány navržené letecké hodiny, které měli frekventanti odlétat. Green proto vydal novou osnovu, které by se měli v Olomouci držet.<sup>157</sup> Frekventanti by měli nalétat 45 hodin v jednomotorovém letadle Búcker, 100 hodin na letadle Arado, dále pak 20 hodin na dvoumotorovém letadle C3-A a na letounu S-199 s leteckým instruktorem Georgem Lichterem by měli frekventanti odlétat pět hodin. Ti, kteří budou vybráni za letce stíhaček, dostanou navíc 20 hodin výcviku na Spitfirech, ale ti, co nebudou vybráni, budou posláni do Izraele, kde budou čekat na zařazení.<sup>158</sup>

V době, kdy Green kompletoval nové osnovy, měli frekventanti po dokončení elementárního výcviku několik dní volno. Někteří ho použili k vycházkám, další, jako například Petr Munk, dali přednost rodině. Munkova matka přijela svého syna navštívit do Olomouce. Návštěvu ovšem pozorovatelé KSČ nahlásili styčnému důstojníkovi Garry Friedovi, který vzniklý problém musel řešit. Všichni si tak uvědomili, že jsou pod ztřeštěným dohledem.<sup>159</sup>

---

<sup>150</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 16. listopadu 2015.

<sup>151</sup> ABS 425-361-4.

<sup>152</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 16. listopadu 2015.

<sup>153</sup> ABS 425-363-1.

<sup>154</sup> ABS 425-363-2.

<sup>155</sup> MAROM, Jehuda. 2012, str. 176.

<sup>156</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 151.

<sup>157</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 151-152.

<sup>158</sup> ABS 425-360-6 a také KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 152.

<sup>159</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 177.

### 2.6.1.3. Pokračovací výcvik

Na elementární kurz navazoval v druhé polovině srpna kurz pokračovací. Frekventanti přešli z letounu C-6 na letoun C-2 Arado. Tento letoun byl, co se ovládání týče, náročnější a netrvalo dlouho a přišla první nehoda, která se stala 25. srpna Juraji Moškovičovi. Ten nezvládl přistání, ulomil část vrtule a vyvrátil podvozek. Takovéto nehody se v prvním měsíci pokračovacího výcviku v Olomouci stávaly velmi často.<sup>160</sup> Na přelomu srpna a září se dostal do problémů i Miloš Jelínek. Ten podobně jako Fišer a Meisl porušil nařízení o utajení akce, když telefonoval své manželce Taťáně. Manželka byla těhotná, a tak soud rozhodl, že Jelínek může své manželce telefonovat, ale bude u toho odposloucháván.<sup>161</sup>

Začátkem září byl z kurzu vyloučen Kurt Schön, nešlo však o úplné vyloučení, jako spíše o přeražení k leteckému kurzu 2 v Olomouci, který byl právě zahájen. Zda šlo o trvalou změnu, není jisté, neboť při závěrečném hodnocení byl Kurt Schön opět zařazen do kurzu 1. Nejspíše šlo o krátké přeražení a zdokonalení zkušeností, protože v kurzu 2 v Olomouci probíhal v tuto dobu zkrácený elementární výcvik. Ještě ten samý týden byl na VOŠML přeražen Adam Frydberg.<sup>162</sup> Důvodem přeražení bylo nadměrné riskování při leteckém výcviku. Tento problém měli údajně téměř všichni frekventanti kurzu, kteří přežili holocaust. Jak popsal Petr Munk: „*Bylo nás 7, co přežilo Auschwitz, 5 ze 7 se zabilo při haváriích.*“<sup>163</sup>

Na začátku října účastníci kurzu absolvovali noční navigační lety pod velením velitele kurzu škpt. Antonína Ocelky, při kterých museli nouzově přistát tři letouny C-2. Letouny nevysunuly podvozek a přistály tzv. na břicho. V 2. polovině tohoto měsíce frekventanti zahájili nácvik útoků na pozemní cíle, ostrou střelbu a bombardování. To vše si nejdříve vyzkoušeli v pilotní kabině, která byla předchůdcem dnešního leteckého trenažéru. Tento výcvik byl prováděn v obci Žárovice, která leží 20 km jihozápadně od Olomouce. V první části výcviku se letci seznamovali s kulomety a ostrou střelbou.<sup>164</sup> Poslední den, kdy se cvičily ostré střelby, došlo k tragické nehodě, kdy Gideon Szuran

<sup>160</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 152.

<sup>161</sup> MANOR, Jehuda, 2012, str. 214.

<sup>162</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 153.

<sup>163</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Jehudou Manorem v Tel Avivu, 6. listopadu 2012.

<sup>164</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 153.

nezvládl ostrou střelbu a s letadlem se zřítíl do lesa. Okolností, které vedly k této nehodě, bylo několik. Szuranovi se ve výcviku nevedlo, a tak se chtěl vytáhnout před ostatními, kteří ho hecovali. Samotný let, který předtím absolvoval se svým instruktorem rtm. Mutňanským, už sám nezvládl.<sup>165</sup> Szuran při náletu začal střílet později, protože chtěl zasáhnout cíl co nejlépe. Tento manévr mu nevyšel, havaroval a nehodu nepřežil. Szuran, který před výcvikem absolvoval s vyznamenáním první rok medicíny a přidal se k výcviku jenom proto, že Izrael potřeboval piloty, zemřel jako první účastník celého leteckého výcviku v ČSR.<sup>166</sup> Pohřben je na židovském hřbitově v Olomouci.<sup>167</sup>

Nehoda Szurana byla nejtragičtější, nebylo to však jediné neštěstí, a tak se Zvi Avni rozhodl poslat den po tragické nehodě na Hlavní štáb žádost, ve které přemítal, zda by měl kurz pokračovat. Tento kurz byl jako jediný pro dobrovolníky bez předchozích zkušeností, a tak počet nehod byl v tomto kurzu nejvyšší. Podle Avniho bylo něco programově špatně, a žádal proto Hlavní štáb o povolení, aby se mohl zúčastnit tohoto kurzu a dohlédnout na pilotní výcvik.<sup>168</sup> Avni také požadoval, aby se létalo častěji. Do konce října se létalo 4,5 dne od úterý do sobotního dopoledne. Avni žádal, aby frekventanti měli pouze jeden den volna a nepřestali ve výcviku i po splnění požadovaných nalétaných hodin.<sup>169</sup>

Na začátku posledního měsíce výcviku podal žádost o ukončení výcviku frekventant Štefan Pollák. Chtěl dostudovat technickou školu.<sup>170</sup> Izraelská strana jeho žádost přijala a frekventant byl přeřazen do Hranic na Moravě, odkud pokračoval do reemigračního tábora v Mikulově. Z Mikulova už byl poté přepraven do Izraele.<sup>171</sup> Po příjezdu do Haify bylo vydáno nové nařízení o dvouleté vojenské službě, a tak Pollák musel absolvovat dva roky u námořního komanda a až poté se vrátil ke studiu.<sup>172</sup>

---

<sup>165</sup> Soukromí archiv Jiřího Macury. Jiří Macura byl dlouhá léta pilotem a létal s Mutňanským na helikoptérách.

<sup>166</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 187, 204.

<sup>167</sup> Viz příloha č. 4.

<sup>168</sup> ABS 425-360-6.

<sup>169</sup> ABS 425-360-5.

<sup>170</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 212.

<sup>171</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 155.

<sup>172</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 212.

V posledním měsíci se na žádost izraelské strany rozhodl velitel kurzu škpt. Antonín Ocelka změnit podobu výcviku. Mezi frekventanty byly výkonnostní rozdíly, a tak se po poradě s izraelským referentem Zvi Avnim rozhodl rozdělit kurz na tři skupiny. První skupina pod velením por. Karla Hocha létala na letounech C-2. Byla to skupina, ve které frekventanti nemluvili česky. Druhé českojazyčné skupině velel rtm. Alojz Mutňanský a létalo se také na letounech C-2. Poslední skupina létala na letounu C-6 a velel jí por. Bohumil Skořepa. Skupina letců, která létala na letounu C-6, neměla dle velitele škpt. Ocelky ani po pětíměsíčním výcviku schopnosti, aby létala na stíhacím letounu. Po přimluvě Avniho bylo domluveno, že tito piloti se budou školit na letounech C-6, aby v Izraeli mohli sloužit alespoň jako kurýrní piloti.<sup>173</sup>

Rozdělení do skupin však nezabránilo další nehodám. Ty se staly v poslední den leteckého výcviku 24. listopadu 1948, kdy nejdříve v dopoledních hodinách havaroval frekventant Herbert Karter a jeho instruktor rtm. Josef Sladký. Karter měl nacvičovat společně s dalšími dvěma letadly nácvik létání ve formacích. Hned po vzletnutí nastaly problémy s řízením. Asi ve výšce pěti metrů se letoun začal prudce otáčet kolem podélné osy letadla. V tomto okamžiku přebрал řízení letounu instruktor a snažil se vychýlením páky doprava uvést letoun zpět do vodorovné pozice. To se však nepodařilo a po chvíli letoun po kolizi levého křídla se zemí havaroval. Nehoda byla zapříčiněna vzpříčením pahýlu spojovacího táhla o stěnu skříňového žebra. Při havárii nedošlo k žádnému zranění, pouze k materiálním škodám.<sup>174</sup>

Odpoledne téhož dne se u Slavonína, který leží nedaleko Olomouce, udála nejtragičtější nehoda celého výcviku. Dva letouny C-6, které pilotovali frekventanti Juraj Moškovič a Leopold Bergmann, se ve vzduchu srazily. Oba dva muži nehodu nepřežili. Tuto událost popsal v hlášení další frekventant Milan Fink, který byl v době nehody společně s Moškovičem a Bergmannem ve vzduchu: *„Při provádění šestého okruhu ve výši 300 metrů před třetí zatáčkou, tj. ve směru po větru, se mně najednou zatmělo v kabině. Podíval jsem se doprava a viděl jsem dva letouny asi ve výši 350 metrů a ode mne vzdálené asi 100 metrů, jak vrazily křídly do sebe. Naklonil jsem letoun doleva a snažil*

---

<sup>173</sup> ABS 425-363-1.

<sup>174</sup> ABS 425-363-3.

*jsem se dostat letoun stranou. Přistál jsem a hlásil jsem toto svému veliteli.*<sup>175</sup> Při podání vysvětlení uvedl velitel kurzu škpt. Ocelka, že frekventant Moškovič neměl dobrý charakter, stěžoval si, že nemůže létat na letounech C-2. Je tedy možné, že svojí nekázní zavinil tuto nehodu.<sup>176</sup>

#### **2.6.1.4. Ukončení kurzu a cesta do Izraele**

Tento kurz byl ukončen dle rozkazu div. gen. Šimona Drgáče 27. listopadu. Ještě téhož dne proběhlo krátké rozloučení s instruktory, kteří svým leteckým žákům předali odznak křidel českých letadel.<sup>177</sup> Závěrečná hodnocení absolventů kurzu byla předána izraelské straně a poté se většina frekventantů vrátila do svých domovů, kde se měli rozloučit a po vyřízení souhlasu k vystěhování odcestovat do Izraele.<sup>178</sup>

Absolventi kurzu se měli po vyhotovení všech úředních záležitostí ohledně vystěhování do Izraele přesunout do reemigračního tábora v Mikulově. Odtud odjížděly transporty do Izraele. Z olomouckého kurzu neodjelo do Izraele pět absolventů. První dva, Ladislav Kafka a Tibor Šajo, vůbec do Izraele nedorazili. Kafka, který se zúčastnil olomouckého kurzu z vlastního přesvědčení, nechtěl vycestovat do Izraele. V době, kdy kurz probíhal, údajně ani nevěděl, že je Žid. Jeho rodiče mu to neřekli, a tak se bál, co by dělal v židovském státě. To, že má židovské předky, se dozvěděl až v době, kdy komunistická strana zkoumala jeho původ. Šajo se nejspíše vrátil na Slovensko a nikdo už o něm neslyšel.<sup>179</sup> Další tři účastníci Hugo Meisl, Ervín Feder a Josef Plaček zůstali v ČSR až do začátku roku 1949. Tito tři letci měli přeletět se Spitfiry do Izraele. Nakonec nejspíš i díky změně politické situace zůstala letadla v ČSR, a letci tak museli pro transport do Izraele využít vlak do rumunské Konstance a odtamtud lodní dopravu.<sup>180</sup>

---

<sup>175</sup> ABS 425-363-1.

<sup>176</sup> ABS 425-363-1.

<sup>177</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 224.

<sup>178</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1993, str. 161.

<sup>179</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Jehudou Manorem v Tel Yitzachu, 2. dubna 2014. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/manor-roz-munk-jehuda-petr-1927>.

<sup>180</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 14. května 2008.

## 2.6.2. Druhý kurz

Koncem srpna roku 1948 přistálo na žateckém letišti v rámci Operace Balak letadlo s 16 izraelskými dobrovolníky.<sup>181</sup> Ti se měli podrobit výcviku v ČSR, protože se izraelská armáda obávala, že českoslovenští dobrovolníci by se mohli po válce o nezávislost vrátit zpátky a nezbylo by jim moc zkušených letců. Tím, že poslala do ČSR vycvičit další své piloty, si zajistila základ izraelského letectva.<sup>182</sup> Do Olomouce přijeli začátkem dalšího měsíce. V Olomouci nastoupili ke zkrácenému elementárnímu výcviku. K tomuto výcviku se přidal i Kurt Schön, který sem byl přeřazen z olomouckého kurzu č. 1. Žádný z izraelských frekventantů nemluvil česky ani slovensky. Dorozumivací řečí byla zvolena angličtina. Rozdíly mezi prvním a druhým kurzem v Olomouci byly kromě komunikačního jazyka i v charakteru a chování frekventantů. Nejednou došlo ke zvýšení hlasu či potyčce mezi frekventanty.<sup>183</sup> Oba kurzy probíhaly tři měsíce na stejném místě, ale byly od sebe odděleny. Obě skupiny žily a bydlely jinde a komunikace mezi účastníky obou kurzů byla kvůli vytíženosti minimální.<sup>184</sup>

Pro tento kurz poslala izraelská strana směrnice, ve kterých bylo napsáno, kolik hodin a na jakých letounech mají frekventanti létat. Tyto směrnice se shodovaly s prvním kurzem, tj. 45 hodin v letadle C-6, 100 hodin v letadle C-2, 20 hodin na letadle C3-A a 5 hodin na letounu S-199 s Georgem Lichterem.<sup>185</sup> Frekventanti tohoto kurzu už měli nějaké zkušenosti s létáním, a tak proběhla zkrácená výuka teorie a modifikoval se i elementární výcvik, a to na 3 týdny. V tomto období izraelští dobrovolníci nestihli odlétat požadované hodiny dle směrnic. Nicméně již začátkem října začali účastníci kurzu s pokračovacím výcvikem, který byl opět kratší, než by měl být, a frekventanti nejspíše nestihli nácvik bombardování a ostré střelby. Kurz č. 2 byl ukončen ve stejnou dobu jako paralelně probíhající první výcvik, tzn. 27. listopadu 1948.<sup>186</sup>

---

<sup>181</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1993, str. 161.

<sup>182</sup> MANOR, Jehuda. 2012, str. 178.

<sup>183</sup> KLÍMA, Zdeněk 161 – 162.

<sup>184</sup> HARSHALOM, Avraham. *Znovuzrozen z popela*. Praha: Naše vojsko, 1992, str. 122.

<sup>185</sup> ABS 425-360-5.

<sup>186</sup> KLÍMA, Zdeněk. 1995, str. 162-164.



Druhý olomoucký kurz probíhal v podobném stylu jako kurz první. Rozdílem byl urychlený výcvik, který byl zapříčiněn pozdějším začátkem kurzu. Stávalo se tedy, že někteří frekventanti nestihli celý pokračovací kurz, a byli tak nejspíše docvičení v Izraeli na základně Ekron. V rámci tohoto výcviku nebyla zaznamenána žádná mimořádná událost, a proto je o tomto výcviku velmi málo informací.<sup>187</sup>

Oba olomoucké kurzy absolvovalo celkem 35 frekventantů z Československa, Bulharska, Izraele a Polska.

### 2.6.3. Medailonky vybraných účastníků leteckého kurzu v Olomouci

Mezi významné absolventy olomouckého kurzu patřil Hugo Meisl, který se narodil 9. října 1929 v Brně. Společně s bratrem Rudim byl rodiči poslán jako jedno z posledních Wintonových dětí do Anglie.<sup>188</sup> V Anglii navštěvoval technickou školu North Western Polytechnic. Po válce se společně s bratrem vrátili do Brna, kde byl v listopadu 1947 osloven, zda se nechce přihlásit jako dobrovolník do leteckého kurzu. Meisl souhlasil a v červenci 1948 nastoupil na letecký kurz v Olomouci.<sup>189</sup> Na začátku roku 1949 odjel do Izraele, kde se stal leteckým instruktorem. V roce 1953 absolvoval kurz testovacích pilotů, díky kterému pak mohl zkoušet přes sto typů letadel. V roce 1964 založil firmu na stavbu a projektování letišť. Na konci šedesátých let se už pod hebrejským jménem Marom dočetl v novinách o sirotcích, kteří trpěli válkou v Biafře. Rozhodl se, že jim pomůže, a za pomoci Červeného kříže a armády Spojených států, která mu zapůjčila letadla, se mu povedlo zachránit přes třicet tisíc sirotků z Biafry.<sup>190</sup> Hugo Marom zemřel 7. ledna 2018 v Tel Avivu.<sup>191</sup>

Dalším významným absolventem byl Josef Plaček, který se narodil v Palestině v kibucu. Plačkův otec byl vyhozen za komunistické názory z kibucu a přestěhoval se s rodinou do ČSR. Josef Plaček společně s dalšími dětmi, včetně Huga Meisla, odjel

---

<sup>187</sup> KLÍMA Zdeněk. 1995, str. 163-164.

<sup>188</sup> PEJČOCH, Ivo. *Hugo Marom (1928-2018)*. In: *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2018, **67**(1), 144-147.

<sup>189</sup> PEJČOCH, Ivo. *Hugo Marom (1928-2018)*. In: *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2018, **67**(1), 144-147.

<sup>190</sup> GRONSKÝ, Roman. Hugo Marom - 89 let. *Chajjenu: List Židovské obce Olomouc*. 2017, **9**(9), 10-12.

<sup>191</sup> MARXOVÁ, Alice. Odvolalo ho nebe: Zemřel letec a architekt Hugo Marom. *Roš chodeš*. 2018, **80**(2), 3.

vlakem do Anglie.<sup>192</sup> Po návratu do ČSR se dal do učení na zlatníka. Na kurz v Olomouci se dostal díky Hugovi Meislovi. Ten mu na jaře roku 1948 řekl, že jede na lékařskou prohlídku do Dejvic a pak že nastoupí do leteckého kurzu. Plaček se rozhodl, že pojede s ním. Plaček kurz absolvoval a poté odjel společně s Meislem a Federem do Izraele. Tam dosáhl až na hodnost plukovníka a byl vyslán do Spojených států jako izraelský atašé. V roce 1973 byl na něj ve Washingtonu spáchán atentát, na jehož následky Plaček zemřel.<sup>193</sup>

Petr Munk se narodil ve Frýdku-Místku. Válku přežil u svého strýce v Palestině. V roce 1947 se vrátil do ČSR, kde začal pracovat pro Palestinský úřad v Praze. Pomáhal hledat dobrovolníky, kteří by se chtěli nechat vycvičit na bojové piloty. Ačkoli o to sám nestál, stal se v roce 1948 účastníkem leteckého kurzu v Olomouci. Tento kurz absolvoval a po jeho konci se vrátil na území Palestiny, která už měla teď název Izrael. Tam vstoupil do izraelské armády a stal se leteckým instruktorem. Později byl jedním z prvních raketových inženýrů v Izraeli, žije dodnes.<sup>194</sup>

Poslední z představených účastníků Adam Frydberg jako jediný neabsolvoval celý pilotní výcvik v Olomouci. Byl z něj přeřazen na VOŠML. Ve své knize *Znovuzrozen z popela*, která byla zfilmována v roce 2005, však tuto skutečnost neuvádí. Podle své knihy kurz dokončil.<sup>195</sup> I tak je životní příběh Adama Frydberga, který má dnes hebrejské jméno Avraham Harhalom, zaznamenáníhodný. Frydberg se narodil v roce 1925 v polských Pruženech (dnešní Bělorusko). Po začátku války byla Frydbergova rodina nejdříve držena v ghettu v Pružanech a v roce 1942 byla poslána do vyhlazovacího tábora Osvětim. Jeho rodina zde zahynula a Frydberg v roce 1945, když byli vězni převáženi do Buchenwaldu, vyskočil z vlaku a podařilo se mu dostat do Prahy. V Praze se zapojil do bojů při pražském povstání, a získal tak československé občanství.<sup>196</sup> Po válce nastoupil na pražské České vysoké učení technické, kde ho jako

---

<sup>192</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Jehudou Manorem v Tel Avivu, 6. listopadu 2012.

<sup>193</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 14. května 2008.

<sup>194</sup> KALHOUSOVÁ, Irena. *The Wingmen: Příběh československých pilotů a leteckých mechaniků ve službách Státu Izrael*. *Aktualne.cz* [online]. Praha, 2015 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <http://blog.aktualne.cz/blogy/irena-kalhousova.php?itemid=25415>.

<sup>195</sup> HARSHALOM, Avraham. 1992, str. 122.

<sup>196</sup> KALHOUSOVÁ, Irena. 2015.

židovského studenta oslovil zástupce Hagany Benjamin Kagan.<sup>197</sup> Po kurzu odjel do Izraele, kde chvíli působil v izraelské armádě. Po odchodu u armády založil firmu Ariel, která se zabývá elektroinstalací. Nyní je firma jednou z největších firem v Izraeli.<sup>198</sup>

## 2.7. Vyšší odborná škola leteckých mechaniků v Liberci

K leteckému výcviku patřil i výcvik pomocného leteckého personálu, ten se v ČSR školil na Vyšší odborné škole leteckých mechaniků v Liberci (dále už jen VOŠML), kam nastoupilo 26. července 1948 celkem 70 dobrovolníků. Mezi dobrovolníky byly velké rozdíly ve zkušenostech, někteří už bojovali ve válce a další byli naprostí laikové. Co ale měli společného, byla velká chuť a snaha rychle se vše naučit, a pomoci tak státu Izrael.<sup>199</sup> Frekventanti se podrobili výcviku a byli zařazeni dle odbornosti. Na stroje a vrtule bylo vyčleněno 24 dobrovolníků, stejný počet na draka a hydrauliku, zbrojířů bylo 10, elektronice se věnovalo 8 osob a na výcvik o leteckých přístrojích byly určeny čtyři osoby.<sup>200</sup>

Velitel VOŠML, štb. kpt. Leon Fismol, který byl odborníkem na letecké motory a vydal o nich v roce 1948 knihu, poučil všechny frekventanty o důležitosti utajení výcviku a všichni frekventanti museli podepsat dokument, ve kterém se zavazují, že nebudou o výcviku mluvit ani se svou rodinou. Pokud by toto nařízení porušili, hrozil jim i trest smrti.<sup>201</sup> Ačkoli dobrovolníci tento dokument podepsali, došlo k několika porušením. Všechny prohřešky se vyřešily bez trestů a podezřelé osoby byly sledovány.<sup>202</sup>

V první fázi se budoucí letečtí mechanici měli učit na letadle S-199, to ale v Liberci nebylo k dispozici, a tak bylo 4. září 1948 rozhodnuto, že se praktický výcvik přesune do Pardubic. V listopadu 1948 rozhodl inspektor Green, že by se měli mechanici začít zaškolovat na strojích Supermarine Spitfire a Dakota, které tvořily střed izraelského letectva. Ukončení kurzu mělo nastat 23. prosince 1948, ale z dosud neznámých důvodů

---

<sup>197</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Avrahamem Harshalomem v Tel Avivu, 22. listopadu 2015.

<sup>198</sup> KALHOUSOVÁ, Irena. 2015.

<sup>199</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 163.

<sup>200</sup> ABS 425-360-6, také v DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 164.

<sup>201</sup> ABS 425-363-4

<sup>202</sup> ABS 425-362-1.

byl kurz, nejspíše s přímluvou Stanislava Pally, ukončen o měsíc později.<sup>203</sup> Absolventi se po skončení kurzu samostatně dostali do Izraele, kde jim byla velmi brzy svěřena důležitá místa v izraelské armádě či vojenském průmyslu.<sup>204</sup>

Významným absolventem VOŠML byl Norbert Kurzberg (později si pohebrejštil jméno na Nori Harel), který se narodil 2. května 1929 v německé Bochumi. V mladém věku přežil válku, ve které mu zemřeli skoro všichni příbuzní. Po válce se dostal k výcviku leteckých mechaniků díky svému bratranci Natanu Bergamovi, který dělal náboráře.<sup>205</sup> Kreuzberg patřil k nejmladším účastníkům kurzu, a tak si ho ostatní dobírali a říkali mu kojeneček.<sup>206</sup> Z prvního testu sice devatenáctiletý Kreuzberg propadl, ale napodruhé už test zvládl a stal se leteckým mechanikem. Později se v Izraeli vypracoval až na pozici hlavního inženýra celého izraelského letectva a dosáhl hodnosti plukovníka.<sup>207</sup>

## 2.8. Výcvik při Letecké spojovací škole v Chrudimi

Společně s pilotním výcvikem byl organizován i kurz pro spojaře při Letecké spojovací škole v Chrudimi (dále jen LSŠ). Výcvik na LSŠ začal 20. července 1948 za účasti nejspíše 25 frekventantů<sup>208</sup> z Československa, Polska, Maďarska a Bulharska.<sup>209</sup> Většina dobrovolníků měla ukončené středoškolské a odborné vzdělání. Velitelem tohoto kurzu byl škpt. Merkl. Kurz měl být zaměřen na výcvik radiomechaniků, radiotelegrafistů a pracovníků letecké kontroly.<sup>210</sup> Výcvik však od začátku provázely problémy. Jedním z nich byla kázeň a celkově nízká morálka. Velitel kurzu nepochopil, že mohl kázeňsky trestat dobrovolníky. Choval se k nim jako k dobrovolníkům a ne jako k vojákům. Z toho vznikly problémy s kázní. Zahraničním dobrovolníkům dělal značné potíže český jazyk. Nesnáze byly i s nedostatkem instruktorů, kteří se zde často

<sup>203</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 164.

<sup>204</sup> DUFEK, Jiří a Vladimír ŠLOSAR. Výcvik izraelských leteckých specialistů v Československu. *Letectví a kosmonautika*. 1993, **69**(15), 39-40. *Seznam účastníků výcviku VOŠML viz ABS 425-363-4 a také BULÍNOVÁ, Marie. Československo a Izrael v letech 1945-1956: Dokumenty*, str. 329-331.

<sup>205</sup> PEJČOCH, Ivo a Jiří RAJLICH. Nori Harel (1929 - 2013). *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2013, **62**(2), 136-141, str. 136.

<sup>206</sup> Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Nori Harelem v Haifě, 26. února 2008. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/harel-nori-norbert-1929>.

<sup>207</sup> PEJČOCH, Ivo a Jiří RAJLICH. 2013, str. 136-141.

<sup>208</sup> ABS 425-361-4.

<sup>209</sup> ABS 425-362-1.

<sup>210</sup> DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. 1993, str. 162.

měnili. Prohřešky dobrovolníků, které zjistili při své návštěvě Herold Green a Julius Deutsch, nezůstaly bez odezvy. Green promluvil na shromaždišti a snažil se dobrovolníky povzbudit a zároveň jim sdělil, že budou tvrdě trestáni za jakýkoli prohřešek.<sup>211</sup>

Ačkoli na LŠS byly problémy, byl nakonec Green celkem spokojen a přišel s několika návrhy pro další průběh kurzu. Doporučoval, aby se otázky týkající se příslušníků DI projednávaly se zástupci velvyslanectví, aby byl kurz doplněn kvalitními instruktory a aby izraelské velvyslanectví mohlo častěji vyslat své zástupce do Chrudimi. Dále požadoval upravení kompetencí stran v naléhavých případech a také žádal přemístění frekventantů, kteří narušovali běžný řád a přezkoušení spolehlivosti velitele, který byl obviňován z antisemitismu. Bohužel z dochovaných pramenů nelze zjistit blíže, o kterého velitele šlo a jakých antisemitských projevů se měl dopustit.<sup>212</sup> Kurz byl ukončen 27. listopadu 1948 společně s pilotním výcvikem v Olomouci.<sup>213</sup>

---

<sup>211</sup> ABS 425-362-1.

<sup>212</sup> ABS 425-361-4.

<sup>213</sup> Op. Cit. ABS 425-360-6. Seznam účastníků výcviku na LŠS viz ABS 425-361-4 a také BULÍNOVÁ, Marie. 1993, str. 328.

## Závěr

Letecký výcvik v ČSR v roce 1948 nefungoval jako samostatná jednotka, bylo zde provázání s Žateckým mostem, díky kterému byly do Izraele posílány rozmontované stíhací letouny a odlétali i někteří účastníci kurzu. Z Izraele do ČSR byli také posíláni frekventanti k leteckému výcviku. Operace Velveta se zase zúčastnili dva z absolventů leteckého kurzu v Hradci Králové a Českých Budějovicích, Motti Fein a Daniel Shapira. K dalšímu propojení docházelo mezi leteckými kurzy a výcvikem pomocného personálu. Hlavně z olomouckého kurzu odcházeli piloti do Letecké spojovací školy v Chrudimi nebo do Vyšší odborné školy v Liberci. Letecké kurzy byly ukončeny o měsíc dřív, nejspíše kvůli zhoršeným izraelsko-sovětským vztahům. Sovětský svaz hrál důležitou roli po celou dobu výcviku, kdy po jeho svolení, které dostal předseda komunistické strany v Izraeli Šmuel Mikunis, byli v ČSR cvičeni židovští vojáci a letci. Sovětský svaz doufal, že z Izraele bude komunistický satelit na Blízkém východě. Po pár měsících od vzniku státu Izrael však bylo zřejmé, že se tak nestane, a Sovětský svaz začal naléhat na vládu ČSR, aby ukončila výcvik, což se také koncem roku 1948 stalo.

Letecký výcvik v Olomouci, na který se tato bakalářská práce zaměřila, byl jediným kurzem, kam mohli vstoupit židovští dobrovolníci bez zkušeností s létáním. Utvořila se tak velmi různorodá skupina frekventantů, od přeživších holocaustu (Frydberg) po překupníky na černém trhu (Kafka). Tento kurz byl pro mnohé účastníky pouze přechodovým působištěm. Někteří odešli vyučit se na leteckého mechanika do Liberce, další do Letecké spojovací školy v Chrudimi, kde se učili na radiotechniky. Účastníci tohoto kurzu se museli vše učit od začátku, a protože skoro nikdo z nich neprošel armádou, vypadaly první dny výcviku spíše jako branné cvičení. Frekventanti se učili poslouchat rozkazy. Po absolvování elementárního kurzu byli letečtí dorostenci, za které byli účastníci tohoto kurzu považováni, sto navázat na své nově získané dovednosti v kurzu pokračovacím. Zřejmě kvůli celkově uspěchané akci zde byly dvě smrtelné nehody. První z nich měl na svědomí Gideon Szuran, který nezvládl střemhlavý nálet na cíl a havaroval. Dalšími dvěma leteckými dorostenci, kteří při výcviku zahynuli, byli Leopold Bergmann a Juraj Moškovič. Ti se během posledního dne leteckého výcviku vzájemně srazili. Olomouckému výcviku se nevyhnuly i problémy s utajením, kdy

účastníci Meisl a Fišer byli dokonce postaveni před vojenský soud a odsouzeni do vězení mimo dobu výcviku.

Na první letecký kurz v Olomouci navázal další kurz, který byl situován do Olomouce v září roku 1948. Tento kurz napodoboval program prvního, souběžně probíhajícího kurzu. Byl to výcvik pro Izraelce, kteří přiletěli do ČSR a měli už nějaké zkušenosti s létáním. V tomto kurzu nejspíše nedošlo k žádným závažnějším událostem, a proto nebyl v archivech dohledatelný téměř žádný materiál.

Československá pomoc Izraeli v rámci Akce DI nezůstala bez odezvy. Rozdíl mezi účastníky a organizátory Akce po jejím ukončení byl velký. Izraelští účastníci byli ve své nové domovině uznáváni a mnozí z nich se brzy dostali do vysokých politických či vojenských pozic. Naopak někteří českoslovenští politici čelili kvůli svému angažmá v Akci DI na začátku 50. let 20. století velkým problémům.

Tato práce se snažila, s přispěním svědectví účastníků kurzu, která byla nahrána v rámci Projektu *Paměť národa* a memoárové knihy od účastníka kurzu, nově poukázat na samotnou organizaci výcviku v Olomouci, který původně nebyl určen československým, ale izraelským dobrovolníkům. Práce rovněž poukazuje na „každodenní život“ kurzu v Olomouci. Vedle samotného výcviku zaznamenává také incidenty ze sféry bezpečnostní a privátního života účastníků.

## **Zdroje:**

### **Archivní materiály:**

Archiv bezpečnostních složek. Fond 425 Židovské organizace, karton 360.

Archiv bezpečnostních složek. Fond 425 Židovské organizace, karton 361.

Archiv bezpečnostních složek. Fond 425 Židovské organizace, karton 362.

Archiv bezpečnostních složek. Fond 425 Židovské organizace, karton 363.

Soukromý archiv Jiřího Macury.

Archiv Aeoroklubu Olomouc.

### **Monografické publikace:**

BULÍNOVÁ, Marie. *Československo a Izrael v letech 1945-1956: Dokumenty*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny Akademie věd České republiky, 1993.

ČEJKA, Marek. *Izrael a Palestina: minulost, současnost a směřování blízkovýchodního konfliktu*. Brno: Centrum strategických studií, 2005.

DUFEK, Jiří, Vladimír ŠLOSAR a Karel KAPLAN. *Československo a Izrael v letech 1947-1953: studie*. Praha: Doplněk, 1993.

HARSHALOM, Avraham. *Znovuzrozen z popela*. Praha: Naše vojsko, 1992.

HANZLÍK, František. *Bez milosti a slitování: B. Reicin - fanatik rudého teroru*. Praha: Ostrov, 2011.

HELLEBRAND, Karel a Vladislav RADINA. *Chel ha avir: izraelské letectvo*. Cheb: Svět křídel, 1994.

IRRA, Miroslav. *České Budějovice a československé vojenské letectvo v letech 1945 – 1950*. V Českých Budějovicích: Jihočeské muzeum, 2006.

IRRA, Miroslav. *Československé vojenské letectvo 1945-1950*. Cheb: Svět křídel, 2005.

KLÍMA, Zdeněk a JAKLOVÁ, Lenka. *Létali na královéhradeckém nebi / Zdeněk Klíma. Piloti s Davidovou hvězdou: [svědectví účastníků leteckého kurzu v Československu v r. 1948] / zvukový dokument Lenky Jaklové*. Praha: \_hra, 2011.



- KLÍMA, Zdeněk. *Československý podíl na vzniku izraelského vojenského letectva a jeho operační činnosti v 1. izraelsko-arabské válce* (proseminární práce). Praha: Vlastním nákladem, 1995.
- KRAMMER, Arnold. *The Forgotten Friendship. Israel and the Soviet Bloc, 1947-1953*. Chicago – London: University of Illinois Press 1974.
- KULKA, Erich. *Židé v československé Svobodově armádě*. Praha: Naše vojsko, 1990.
- MALÝ, Milan a Bohuš, TRNKA. *Izraelští letci v Českých Budějovicích*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 1998.
- MANOR, Jehuda. *Ha-tajeset shehemrija me-ha-šoa*. Jeruzalém: Yad Vashem, 2012.
- MLYNÁRIK, Ján. *Dějiny Židů na Slovensku*. Praha: Academia, 2005.
- MUZIKÁŘ, Josef. *Palestinská otázka: vznik a vývoj do konce první arabsko-izraelské války v roce 1949*. Praha: Academia, 1983.
- POJAR, Miloš. *Izrael. 2., aktualiz. vyd.* Praha: Libri, 2009.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945, 1. díl*. Praha: Ares, 1999.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945, 6. díl*. Praha: Ares, 2004.
- RUCKER, Laurent. *Stalin, Izrael a Židé*. V Praze: Rybka Publishers, 2001.
- SACHAR, Howard Morley. *Dějiny státu Izrael*. Praha: Regia, 1999.
- SEDLÁK, Petr. *Poté: Postoj a přístup k Židům v českých zemích po druhé světové válce (1945 – 1947/1953)*. Brno, 2008.
- SENIOR, Boris. *New Heavens: My life as a Fighter pilot and a Founder of the Israel Air Force*. Washington: Potomac Books, 2005.
- SOUKUPOVÁ, Blanka. *Židé v Českých zemích po šoa: Identita poraněné paměti*. Bratislava: Marenčin PT, 2016.
- TATEROVÁ, Eva. *Československá diplomacie a Izrael v letech 1948-1967*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2017.
- WEIN, Martin Joachim. *Slovanský Jeruzalém: jak Češi založili Izrael*. Praha: Academia, 2018.

YEGAR, Moshe. *Československo, sionismus, Izrael: historie vzájemných vztahů*. Praha: Victoria Publishing, 1997.

### Články:

ASSOR, Reuven. Akce DI. *Sudetenland. Europäische Kulturzeitschrift. Böhmen - Mähren - Schlesien*. 1998, **40**(3), 364-370.

DUFEK, Jiří a Vladimír ŠLOSAR. Výcvik izraelských leteckých specialistů v Československu. *Letectví a kosmonautika*. 1993, **69**(15), 39-40.

GRONSKÝ, Roman. Hugo Marom - 89 let. *Chajjenu: List Židovské obce Olomouc*. 2017, **9**(9), 10-12.

HABERMANN, Tomáš. *Československo a vznik státu Izrael*. Dějiny a současnost. 2013, **35**(10), 46-49.

HELLEBRAND, Karel a Martin SALAJKA. Messer řečený Sakhin. *Letectví a kosmonautika*. 1994, **70**(2), 59-60.

KELLNER, Ludvík. Kadima Tzad = Pochodem vchod!. *Signál*. 1992, **28**(1), 6-7.

KELLNER, Ludvík. Účast Československa při zrodu Izraele. *Dějiny a současnost*. Kulturně historická revue, 1992, **14**(6), 37-41.

MARXOVÁ, Alice. Odvolalo ho nebe: Zemřel letec a architekt Hugo Marom. *Roš chodeš*. 2018, **80**(2), 3.

PEJČOCH, Ivo a Jiří RAJLICH. Nori Harel (1929 - 2013). *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2013, **62**(2), 136-141.

PEJČOCH, Ivo. Jehuda Parma (1922-2016). *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2017, **66**(1), 141-143.

PEJČOCH, Ivo. Výcvik příslušníků brigády Hagana v Československu. *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2011, **60**(2), 4-21.

PEJČOCH, Ivo. Z Británie do Hagany: Příslušníci československého exilového vojska ve Velké Británii a "Wintonovy děti" účastníky výcviku izraelské armády v Československu. *Historie a vojenství: Časopis Vojenského historického ústavu*. 2013, **62**(2), 77-90.

PĚKNÝ, Tomáš. Léтали v Hradci: Prvních třináct izraelských pilotů. *Roš chodeš*. 2011, **73**(9), 11.

### Internetové zdroje:

Galerie Vojsko.net, Josef Plaček. Dostupné [online] z: <https://galerie.vojsko.net/displayimage.php?album=103&pid=23438>.

KALHOUSOVÁ, Irena. The Wingmen: Příběh československých pilotů a leteckých mechaniků ve službách Státu Izrael. *Aktualne.cz* [online]. Praha, 2015 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <http://blog.aktualne.cz/blogy/irena-kalhousova.php?itemid=25415>.

KLÍMA, Zdeněk. Letecký most Žatec - Ekron léto 1948: Operace „Navot“, polovina června - polovina července 1948. *Židé na Žatecku* [online]. Žatec: Výstava Nadačního spolku Saaz | Žatec e. V., [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: [http://www.saaz-juden.de/html/body\\_operace\\_navot\\_-\\_letecky\\_most\\_atec\\_-\\_ekron\\_izrael\\_.html](http://www.saaz-juden.de/html/body_operace_navot_-_letecky_most_atec_-_ekron_izrael_.html).

KOPŘIVOVÁ, Lenka a Adam HRADILEK. Petr Arton. *Paměť národa* [online]. Praha: Paměť národa, 2008 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/arton-petr-20080724-0>.

KREJČÍ, Pavel. Aero C-3B: Třemošnice okr. Chrudim 1. 7. 1949. *Letecká badatelna* [online]. Letecká badatelna, 2013, 2016 [cit. 2019-04-30]. Dostupné z: <http://www.leteckabadatelna.cz/havarie-a-sestrelly/detail/390/>.

Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Avrahamem Harshalomem v Tel Avivu, 22. listopadu 2015. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/harshalom-roz-friedberg-avraham-1925>.

Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Tel Avivu 14. května 2008. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/marom-hugo-1928>.

Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Hugo Maromem v Praze 16. listopadu 2015. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/marom-hugo-1928>.

Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Jehudou Manorem v Tel Avivu, 17. listopadu 2015. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/manor-roz-munk-jehuda-petr-1927>.

Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Jehudou Manorem v Tel Avivu, 6. listopadu 2012. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/manor-roz-munk-jehuda-petr-1927>.

Projekt *Paměť národa*, rozhovor s Petrem Artonem v Praze 24. července 2008. Dostupné [online] z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/arton-petr-1922>

## **Přílohy:**

### **Seznam tabulek:**

Tabulka č. 1: Seznam účastníků leteckého výcviku v Olomouci, první kurz.

Tabulka č. 2: Seznam účastníků leteckého výcviku v Olomouci, druhý kurz.

### **Seznam příloh:**

Příloha č. 1: Zápisník letů instruktora leteckého kurzu v Olomouci Alojze Mutňanského (desky).

Příloha č. 2: Zápisník letů instruktora leteckého kurzu v Olomouci Alojze Mutňanského.

Příloha č. 3: Zápisník letů frekventanta leteckého kurzu v Olomouci Juraje Moškoviče.

Příloha č. 4: Náhrobek Gideona Szurana, který při výcviku zahynul. Židovský hřbitov v Olomouci.

Příloha č. 5: Trosky letadel po havárii, při které zemřeli dva frekventanti, Leopold Bergmann a Juraj Moškovič.

Příloha č. 6: Portrét Huga Meisla (Huga Maroma) z doby výcviku v ČSR.

Příloha č. 7: Portrét Josefa Plačka (Joa Aloniho).

Příloha č. 8: Portrét Petra Munka (Jehudy Manora) z doby výcviku v ČSR.

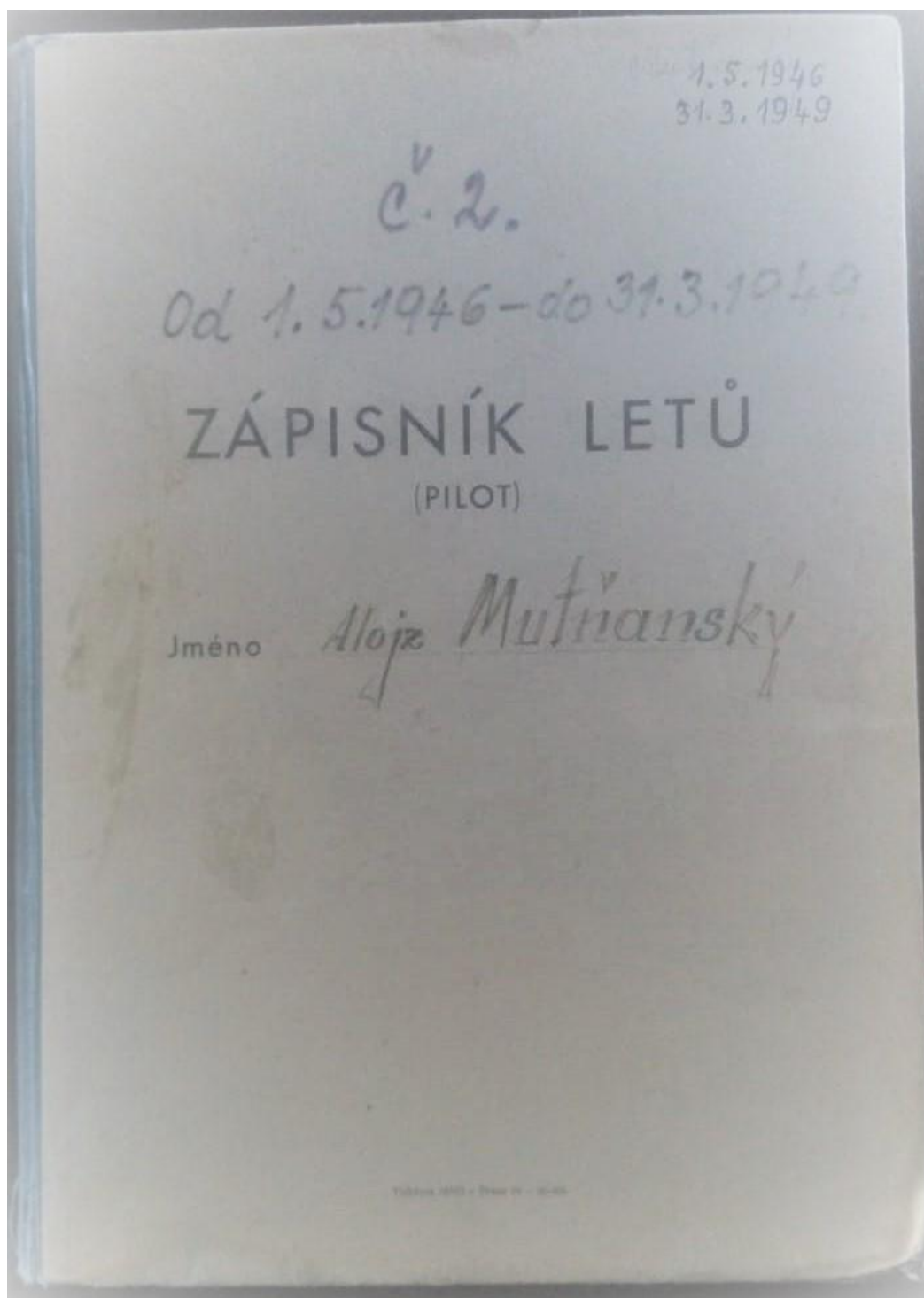
Příloha č. 9: Portrét Adama Frydberga (Avrahama Harshaloma) z doby výcviku v ČSR.

	Jméno (dobové)	st. přísl.	nalétáno celkem	Poznámka
1)	BERGMANN Leopold	čsl.	107,15 hodin	Zahynul při výcviku 24.11. 1948.
2)	BERKOVIČ Oskar	čsl.		Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
3)	BERNŠTEIN Baruch			Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
4)	BRONSTEIN Lev	čsl.	108 hodin	Pohebrejštil si jméno na Lev Granot.
5)	FEDER Ervín	čsl.	108,25 hodin	Zahynul při výkonu služby v izr. let.
6)	FINK Milan	čsl.	111,45 hodin	
7)	FIŠER Mikuláš	čsl.	109,35 hodin	Dnes se jmenuje Scheffer Meir.
8)	FRYDBERG Adam	čsl.		Odeslán do VOŠML v Liberci.
9)	GARAY Mikuláš			Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
10)	GERON Chaim			Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
11)	JELÍNEK Miloš	čsl.	109 hodin	Pohebrejštil si jméno na Yoeli.
12)	KAFKA Ladislav	čsl.	106,1 hodin	Židovský původ zjistil až po výcviku.
13)	KALO Solomon	bul.		Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
14)	KARTER Herbert	pol.	111,2 hodin	Pohebrejštil si jméno na Keret.
15)	KESSLER Jakub	čsl.		Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
16)	KOSTA Jan	čsl.	108,5 hodin	Stal se let. Instr. na Ramat David.
17)	LANGER Pavel		112,4 hodin	Zahynul při výkonu služby v izr. let.
18)	LAUFER Heřman	čsl.	108,05 hodin	
19)	LEBOVIČ Emerich		109 hodin	Pohebrejštil si jméno na Zvi Lavon.
20)	MEŠIACH Isak	Bul		Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
21)	MEISL Hugo	čsl.	111,15 hodin	Nejlepší z účastníků kurzu.
22)	MOŠKOVIČ Juraj	čsl.	104,45 hodin	Zahynul při výcviku 24.11. 1948.
23)	MUNK Petr	čsl.	109,25 hodin	Specialista ve vojenském výzkumu.
24)	NIÑO Šimon	bul.		Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
25)	ORNŠEIN Alex	čsl.		Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
26)	PLAČEK Josef	čsl.	108,35 hodin	Stal se atašé Izraele v USA.
27)	POLLÁK Štefan	čsl.		Odeslán do Hranic na Moravě.
28)	PŘIBYL Alois	čsl.		Odeslán do LSŠ v Chrudimi.
29)	SCHÖN Kurt		123,5 hodin	
30)	SZURAN Gideon	čsl.		Zahynul 25. 10. při výcviku.
31)	ŠAJO TIBOR	čsl.	111,5 hodin	Po výcviku neodešel do Izraele
32)	ŠAJOVIČ Ladislav	čsl.	107,4 hodin	V roce 1956 byl pilotem 113. perutě.

Tabulka č. 1: Seznam účastníků leteckého výcviku v Olomouci, první kurz.

	Jméno (dobové)	st. přísl.	nalétáno celkem	Poznámka
1)	AVIGDOR Josef	izr.	64,20 hodin	
2)	AVISAR Jacov	izr.	67,10 hodin	
3)	BEN-HAIM Jacov	izr.	66,25 hodin	Stal se velitel 69. Tajeset.
4)	BERNSTEIN Menachem	izr.	71,30 hodin	
5)	BIRENBAUM Nachoon	izr.	54,50 hodin	
6)	BUDILOVSKÝ Ishak	izr.	66,25 hodin	Později přijal jméno Itzhak Yavne.
7)	BUDNIK Ishak	izr.	65,30 hodin	
8)	FELDMAN Moshe	izr.	65,30 hodin	Později přijal jméno Eli Eyal.
9)	FINGERSH Alis	izr.	65,35 hodin	Později přijal jméno Peretz Grosal.
10)	GROSSER Peretz	izr.	67,15 hodin	
11)	KAUFMAN Artur	izr.	66,35 hodin	
12)	LACHOVSKÝ Israel	izr.	66, 40 hodin	
13)	RITTERMAN Arye	izr.	66,10 hodin	
14)	RUTH Daniel	izr.	65,50 hodin	
15)	Wedeles Oswald	izr.	61,40 hodin	
16)	ZWI Ziv	izr.	66,45 hodin	

Tabulka č. 2.: Seznam účastníků leteckého výcviku v Olomouci, druhý kurz.



Příloha č. 1: Zápisník letů instruktora leteckého kurzu v Olomouci Aloje Mutňanského (desky).

140

Rok 1942	Letadlo		Pilot	Druhý pilot, zároveň cestující	Úkol a provedení	
	typ	zápis				
měsíc	den				Provedeno	
7	15	C-6	15	sám	Langer	4-14, 16, 23, 22, 25
-	16	-	15	-	Langer	12, 13,
+	16	-	15	-	Feder	12, 13,
+	16	-	15	-	Frídaňský	12, 13,
+	17	-	15	-	Jerman	4-14, 1-3, 6, 2, 10, 11
+	17	-	15	-	Jerman	7, 9,
-	17	C-2	187	-	Čelha	Olomouc - Brno
-	17	-	187	-	-	Brno - Olomouc
-	19	C-6	20	sám	Čelha	Olomouc - Brno a
+	19	-	20	-	-	xpět.
-	19	C-6	15	sám	Jerman	1-7, 6, 7, 8, 10, 12, 13
-	19	-	15	-	-	6, 7, 8, 9, 10, 11,
-	19	C-6	15	sám	Jerman	9-13, 14
+	19	C-6	15	-	Feder	12, 13,
-	20	C-6	24	sám	Jerman	9-14, 16, 17,
-	20	-	24	sám	Langer	12, 13,
+	20	C-6	24	sám	Jerman	9-14, 23, 22,
-	20	-	24	sám	Langer	12, 13,
-	20	-	24	sám	Břítel	prekvalifikace
+	20	-	24	sám	Langer	12, 13,
-	21	-	34	sám	Feder	18 kroužk. nehybný, 21
-	21	-	34	sám	Jerman	14, 16, 23,

Celkový počet 2711 km  
 Celkový počet 1286 km 40 min

Příloha č. 2: Zápisník letů instruktora leteckého kurzu v Olomouci Alojze Mutňanského.



Rok 1948	Letoun		Pilot	Dráhový pilot, žák nebo cestující	Okol. a provedení	Jednomotorový letoun					Vícemotorový letoun					Přistání - hrak (1-3) samostatně v rubrice 1-30			
	měsíc	den				typ	výška	ve dne	v noci	ve dne	v noci	Cestující	1. pilot	2. pilot	1. pilot		2. pilot		
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Průvedeno																			
červenec	7	C-6	15	řm. Moškovice	let. dor. Moškovice	1-3	na zemi	4, 5											0.50
	12	"	24	řm. Bělá	"	1, 2, 5, 6, 7, 8-12, 13,													0.50
	13	"	34	řm. Kvidava	"	1, 2, 5-8, 10, 12, 13,													0.50
	"	"	"	"	"	5-10, 12, 13,													0.50
	14	"	26	řm. Bělá	"	9, 10, 11, 12, 13, 14													0.50
	15	"	28	řm. Vlasálek	"	1, 9, 11, 12, 13, 14, 23													0.50
	"	"	"	"	"	11, 16, 17, 22, 23,													0.50
	"	"	"	"	"	4, 14, 21, 12, 13, (3)													0.50
	16	"	24	"	"	12, 13,													0.50
	"	"	"	"	"	12, 13,													0.50
	19	"	26	"	"	11, 14, 16, 17,													1.00
	20	"	32	řm. Kvidava	"	12, 13,													1.00
	"	"	"	"	"	12, 13,													0.50
	"	"	19	řm. Jozil	"	12, 13,													0.50
	21	"	32	řm. Kvidava	"	12, 13,													1.00
	"	"	"	řm. Vičar	"	12, 13,													0.50
	"	"	"	let. dor. Moškovice	let. dor. Moškovice	12, 13, 15,													0.50
	"	"	49	let. dor. Vlasálek	let. dor. Moškovice	12, 13,													0.50
	"	"	"	let. dor. Moškovice	let. dor. Moškovice	12, 13,													1.00
	22	"	41	řm. Vlasálek	let. dor. Moškovice	6, 14, 16,													1.00
	"	"	32	let. dor. Moškovice	let. dor. Moškovice	12, 13,													0.50
	"	"	54	řm. Vlasálek	let. dor. Moškovice	10-1, 14, 15, 22, 25,													14.30
Celkový počet letů						Celkový počet hodin						Průváděl se							
22						16						30						100%	

Příloha č. 3: Zápisník letů frekventanta leteckého kurzu v Olomouci Juraje Moškoviče.



Příloha č. 4: Náhrobek Gideona Szurana, který při výcviku zahynul. Židovský hřbitov v Olomouci.



Příloha č. 5: Trosky letadel po havárii, při které zemřeli dva frekventanti, Leopold Bergmann a Juraj Moškovič.





Příloha č. 6: Portrét Huga Meisla (Huga Maroma) z doby výcviku v ČSR.



Příloha č. 7: Portrét Josefa Plačka (Joa Aloniho).





Příloha č. 8: Portrét Petra Munka (Jehudy Manora) z doby výcviku v ČSR.





Příloha č. 9: Portrét Adamy Frydberga (Avrahama Harshaloma) z doby výcviku v ČSR.

## **Anotace**

Jméno: Václav Chalupný

Fakulta: Filosofická fakulta

Katedra: Centrum judaistických studií Kurta a Ursuly Schubertových

Název bakalářské práce: Výcvik izraelských letců a pomocného personálu v Československu se zaměřením na Olomouc

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Marie Crhová, M.A., Ph.D.

Počet znaků: 93 047

Počet příloh: 11

Počet titulů použité literatury:57 (včetně primárních zdrojů a online zdrojů)

Klíčová slova: letecký výcvik, kurz, frekventant, Akce DI, Československo, Izrael

Charakteristika práce: Tato bakalářská práce se věnuje výcviku izraelských letců v Československu, který probíhal v Českých Budějovicích, Hradci Králové a Olomouci. Dále se věnuje výcviku pomocného leteckého personálu, který probíhal v Liberci a Chrudimi. Největší pozornost je upřena na výcvik izraelských letců v Olomouci. V Olomouci proběhly celkem dva kurzy, první byl pro určen pro židovské dobrovolníky povětšinou z Československa, kteří neměli zkušenosti s létáním. Druhý výcvik byl pro izraelské dobrovolníky.



Annotation

Name: Václav Chalupný

Faculty: Faculty of Arts

Department: Kurt and Ursula Schubert Centre of Jewish Studies

Title of the thesis: The training of Israeli airmen and auxiliary staff in Czechoslovakia with focus on Olomouc

Supervisor of the thesis: Mgr. Marie Crhová, M.A., Ph.D.

Number of characters: 93 047

Number of attachments: 11

Number of utilized sources: 57 (including primary and online sources)

Key words: airmen training, course, participant, Action DI, Czechoslovakia, Israel

Characteristics of thesis: This thesis focused on a training of Israeli airmen in Czechoslovakia, which took place in České Budějovice, Hradec Králové and Olomouc. It also deals with training of air force auxiliary staff, which took place in Liberec and Chrudim. The central focus of this thesis is on a training of Israeli airmen in Olomouc. There were two courses in total, which took place in Olomouc, first of them was for Jewish volunteers, who were mainly from Czechoslovakia and who had zero experience with flying. The second one was for Israeli volunteers.