

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

ÚSTAV PEDAGOGIKY A SOCIÁLNÍCH STUDIÍ

ANETA GROHMANOVÁ

III. ročník – prezenční studium

Obor : Pedagogika – veřejná správa

**OSOBNOST LETCE LADISLAVA VALOUŠKA NA POZADÍ HISTORICKÝCH
UDÁLOSTÍ**

Bakalářská práce

Vedoucí práce : PhDr. Pavel Kopeček

OLOMOUC 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že bakalářskou práci jsem vypracovala zcela samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne 1. dubna 2010

.....

Poděkování

Děkuji PhDr. Pavlovi Kopečkovi, za odborné vedení a rady při zpracování bakalářské práce.
Zároveň děkuji Mgr. Janu Palovi, za ochotu při poskytování potřebných podkladů a cenných rad.

Obsah

Úvod.....	5
1 Postavení československých letců za druhé světové války.....	7
1.1 Československo.....	7
1.2 Polsko.....	7
1.3 Francie.....	9
1.4 Velká Británie.....	10
1.4.1 Organizace československého letectva ve Velké Británii.....	11
1.4.1.1 310.stíhací perut'.....	12
1.5 Sovětský svaz.....	13
1.6 Slovensko.....	14
2 Životní osudy Ladislava Valouška.....	17
2.1 Život před válkou.....	17
2.2 Válečná anabáze.....	19
2.3 Život Ladislava Valouška po válce.....	25
3 Válečné letouny pilotované Ladislavem Valouškem.....	28
3.1 Naposledy pilotem.....	35
4 Válečné fotografie Ladislava Valouška.....	36
5 Publikační činnost Ladislava Valouška.....	38
6 Vyznamenání Ladislava Valouška.....	41
7 Ladislav Valoušek očima druhých.....	42
Závěr.....	44
Seznam použité literatury a pramenů.....	46
Seznam příloh.....	49
Přílohy	
Anotace	

ÚVOD

Dne 8. května si každoročně připomínáme historický význam porážky fašismu. Toho dne v roce 1945, podepsalo Německo bezpodmínečnou kapitulaci a válka v Evropě skončila. Z toho důvodu druhá světová válka zdaleka nepatří do dávné minulosti. Je zapotřebí neustále ji připomínat a uchovávat v povědomí zejména mladé generace, která hrůzy této války našťástí nepoznala. Jako autorka této bakalářské práce se snažím k naplnění této myšlenky přispět.

V tomto směru si bakalářská práce klade za cíl zprostředkovat osud člověka, který za těžkých a dramatických okolností odešel za hranice podrobené republiky s cílem, kterým bylo osvobození vlasti. Vysoký morální princip vedl československé letce daleko do neznáma. S myšlenkou nedat se za žádnou cenu a také z čistého vlastenectví. Účast těchto lidí a jejich bojová úsilí na frontách druhé světové války se stala nedílnou součástí československého národně osvobozeneckého hnutí. Právě tyto československé letecké jednotky bojovaly proti fašistickému Německu od samého počátku války až do jejího vítězného konce. Jejich vynikající výsledky, založené na statečnosti a výborném bojovém mistrovství, proslavily naši vlast ve světě.

Z výše uvedených důvodů jsem se ve své práci rozhodla věnovat stíhacímu letci britského královského letectva za druhé světové války, panu Ladislavu Valouškovi.

Bakalářská práce je rozdělena do sedmi kapitol, přičemž každá kapitola tvoří nedílnou součást celkové obrazu o osobnosti Ladislava Valouška. Faktografii, které se věnuji v první kapitole, bylo nutné uvést z důvodu zachování logičnosti a návaznosti následujícího textu. Od obdivu k minulosti a k lidem s ním v hrdinském slova smyslu spojeném, se dostávám ke zprostředkování historické reality.

Obsah textu v druhé kapitole je od samého počátku provázen snahou o seznámení s životem Ladislava Valouška na pozadí historických a politických událostí druhé světové války a let následujících. Následkem změny politického režimu po roce 1948 došlo ke společenské i politické perzekuci přeživších letců. I když tyto lidé zasvětili několik let života boji za demokracii a svobodu vlasti, „odměnou“ za to jim byla téměř čtyřicetiletá perzekuce nejen jejich vlastní osoby, ale také celé rodiny. Zde je však nutné přiblížit pojem perzekuce ve významu politickém i společenském. O osudu Ladislava Valouška a jeho nejbližší rodiny po válce se lze dočíst v kapitole 2, podkapitole 2.3. Formou retrospektivních vzpomínek, vyňatých z válečného deníku v podobě přímých citací, se pokouším vytvořit co nejucelenější obraz o průběhu jeho životní dráhy. Jelikož o osobnosti Ladislava Valouška doposud nevyšla žádná zásadní publikace, na jakou bývá většina z nás alespoň u podobně významných osobností

zvyklá, vycházím v práci v převážné míře z jediného důvěryhodného pramene, a tím je osobní válečný deník. Z tohoto důvodu je bakalářská práce doplněna již zmíněnými přímými citacemi, jejichž použití bylo nezbytné pro zachování věrohodnosti práce.

Třetí kapitola se této formě poněkud vymyká. Zprostředkovává přehled a stručnou technickou charakteristiku válečných letounů, které Ladislav Valoušek v průběhu své válečné anabáze pilotoval. Popis jednotlivých letounů je pro zachování autenticity doplněn o jeho vlastní vzpomínky a názory.

Za nejvýznamnější odkaz Ladislava Valouška lze však pokládat válečnou fotodokumentaci, již se věnuji ve čtvrté kapitole. Ukázkou z rozsáhlé fotodokumentace, pořízené jeho osobou především v posledních letech války, ponechávám k nahlédnutí v příloze.

S cílem uctít památku člověka, který se svými činy zapsal do pomyslného nebe válečných letců, seznamuji rovněž s jeho literárním dílem. Dílem, jímž odráží běh života československých letců, kteří se zapojili do vzdušných bojů na západní i východní frontě druhé světové války. V tomto směru si pátá kapitola klade za cíl vytvořit u čtenáře povědomí o publikační činnosti Ladislava Valouška. V ní se věnuji výčtu a charakteristice jednotlivých publikací a leteckých povídek.

Šestá kapitola zprostředkovává přehled četných vyznamenání, jimiž byl tento hrdina oceněn za válečné úsilí v leteckých bojích během druhé světové války. Je doplněna o fotokopie legitimací, které jsou zde dle mého názoru zásadnější než text samotný.

Přestože jsem byla v samotných počátcích svého bádání seznámena s faktem, že rukopisná pozůstalost Ladislava Valouška již byla kompletně literárně zpracována a uzavřena a že o něm nelze dohledat nové informace vzhledem k vyčerpanosti tématu, pokusila jsem se jej ve své bakalářské práci přiblížit alespoň jako člověka. Sedmá kapitola svým obsahem umožňuje vytvořit si na Ladislava Valouška vlastní názor. Ve snaze o zachování historického nadhledu a subjektivity autentických vzpomínek osob, které mi byly ochotny poskytnout o této osobnosti potřebné informace, zprostředkovávám v průběhu práce jejich výpovědi.

1 POSTAVENÍ ČESKOSLOVENSKÝCH LETCŮ ZA DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Druhá světová válka je v paměti národů tím nejstrašnějším válečným konfliktem v dějinách lidstva. O osudech Evropy a celého světa se rozhodovalo ve světových bitvách a operacích, které dějiny do té doby nepoznaly. V letech plných krutostí však český a slovenský národ prokázal svou odvahu a statečnost. Národně osvobozenecý boj se stal jednou z nejvýznamnějších kapitol v historii. Fašismus postavil lidskou civilizaci před hrozbu naprosté zkázy. Proti jeho silám se v průběhu války zformovala obrovská koalice národů a států. Československý lid se taktéž nesmířil s okupací Hitlera a vydal se cestou boje za její osvobození. „Byl to vysoký morální princip, který vedl československé letce daleko od svých domovů, vlastenectví ve svém čistém projevu.“¹

1.1 ČESKOSLOVENSKO

Po obsazení zbytku Československa Německem a následným zřízením Protektorátu Čechy a Morava začali mnozí příslušníci již rozpuštěné československé armády hromadně odcházet za hranice tohoto nacisty okupovaného území. Jejich cílem bylo nabídnout veškeré síly a schopnosti do boje proti nenáviděnému Německu. Boje, vedoucího k obnově demokracie a svobody vlasti. Mezi nimi byli i českoslovenští letci. Jejich účast v bojích na frontách druhé světové války se stala jednou z nejslavnějších kapitol novodobých dějin našich národů.² Pod vedením Svazu letců i zcela samostatně se vydali za dramatických okolností tam, kde svou službu mínili nabídnout armádám států, ve kterých budou mít příležitost bojovat proti hitlerovskému Německu.³

1.2 POLSKO

První zastávkou československých letců bylo sousední Polsko. Avšak ani po překročení česko-polských hranic nebyly jejich osudy jednoduché.

¹ ČEJKA, E. in LOUCKÝ, F. *Mnozí nedoletěli*. Praha : Naše vojsko, 1989, s. 271 – 279

² VÁŇA, J., SIGMUND, J., PADIOR, E. *Příslušníci československého letectva v RAF*. Praha : Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1999, s. 217

³ HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006, s. 12

Předpokládané přátelské přijetí bylo pouhou domněnkou. Zde se naši letci setkali s nevolí polské vlády. Polsko, obávající se zhoršení politických vztahů s Německem, nejevilo o československé letce zájem. Jejich další setrvání na svém území považovalo za nežádoucí.⁴ Československý generální konzulát v Krakově byl kvůli neustále rostoucímu přílivu utečenců postaven před nemalý úkol. V rámci svých možností jednal o jejich přijetí s jinými státy. Když polské vojenské orgány neprojevíly o československé letce zájem, zahájili zástupci československé emigrace ve Francii a Anglii jednání o možnostech přesunu vojáků, zejména letců, na Západ.⁵ Značná část našich letců považovala Polsko za jakousi „zastávku“ na cestě do Francie, napsal Jiří Rajlich ve své monografii *Na nebi sladké Francie*.⁶ Po množství nezdařených jednání našim letcům svítla přece jen naděje. Jelikož Francie v době míru nemohla přijmout do své pravidelné armády cizince, jediným možným východiskem pro naše letce byl vstup do Cizinecké legie.⁷ Zpráva o přesunu do Francie vyvolala mezi československými letci nevoli. Stejného názoru byl i Ladislav Kudrna: „Po Mnichovu a událostech z 15. března 1939 byla většina letců nepřátelsky naladěna vůči Francii a Velké Británii.“⁸ Převážná většina z nich však tuto nabídku nakonec přijala a odplula z polských přístavů.⁹ Zří roku 1939 se však navždy zapsalo do dějin lidstva.

Přepadením Polska Německem bez vyhlášení války a vstupem Velké Británie a Francie do válečných bojů začala druhá světová válka. Válka zastihla polské vzdušné vojsko v období přezbrojování na novou leteckou techniku. V nerovném boji tedy polské letectvo utrpělo úplnou porážku. Došlo k obrovským ztrátám jak na lidských životech, tak na letounech. Německé letecké vojsko si dle mnoha výpovědí počínalo nelidsky. Německá Luftwaffe měla ve vzduchu naprostou převahu a tak byla porážka Polska nevyhnutelná. Po definitivní porážce Polska se část letců v řadách polského letectva dostala do Sovětského svazu, jiní přelétli do Rumunska a odtud pak nejrůznějšími cestami přicházeli na francouzská území. Příčiny porážky Polska, jak uvedl Z. Šmoldas v knize *Českoslovenští letci v Polsku 1939*, lze spatřit v jeho tragickém osamocení v osudových záříjových dnech.¹⁰

⁴ LOUCKÝ, F. *Mnozí nedoletěli*. Praha : Naše vojsko, 1989. s 36

⁵ ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v Polsku*. Praha : Naše vojsko, 1984. s. 12

⁶ RAJLICH, J. *Na nebi sladké Francie*. Praha : Naše vojsko, 2003. s. 10

⁷ Elitní jednotka francouzské armády, založená roku 1831

⁸ KUDRNA, L. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. Praha : Naše vojsko, 2006. s. 36

⁹ Od 22. května do 21. srpna 1939 bylo z Gdyně do francouzských přístavů Boulogne a Calais přepraveno celkem 470 letců. (ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 65.) Počet letců se však u různých autorů liší. Například K. Richter v monografii *Boje a návraty* uvádí, že letců bylo 477. (FAJTL, F. *Boje a návraty*. Praha : Naše vojsko, 1987, s. 361.) Stejný počet uvádí i VÁŇA, J. a RAIL, J. v publikaci *Českoslovenští letci ve Francii 1939 – 1940*, Praha : Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 2005. s. 14.

¹⁰ ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše Vojsko, 1987. s. 17 - 33

1.2 FRANCIE

Českoslovenští letci, nacházející se na území Francie, vyčkávali na přiřazení do Cizinecké legie. Podmínkou bylo podepsání listiny, kterou se jedinec na dlouhých pět let této instituci zavazuje. Tento závazek podepsalo celkem čtyři sta čtyřicet devět příslušníků československého letectva. Měl být pouze „formalitou“. Na velký počet přichozivších však francouzská administrativa nebyla připravena. Vstup do instituce Cizinecké legie byl zpomalen zdlouhavým vyřizováním formalit.¹¹ Českoslovenští letci byli ve stavu této elitní jednotky zahraničních dobrovolníků umístováni do francouzských výcvikových středisek v severní Africe. Zbylí letci byli po vypuknutí války a po formálním přijetí do této instituce umístěni rovnou do francouzských výcvikových leteckých středisek, kde probíhala přeškolení na francouzskou leteckou techniku.¹² Z. Šmoldas ve své monografii¹³ uvedl, že po dobu služby u Francouzské cizinecké legie byli českoslovenští letci vystaveni řadě příkoří. Rovněž vztahy mezi československými a francouzskými letci nebyly nikterak příznivé.

Dne 3. září 1939 vyhlásila Francie s Velkou Británií Německu válku. To však nic nezměnilo na skutečnosti, že odvody československých letců do Cizinecké legie nadále pokračovaly. Tímto dnem začalo období „podivné války“¹⁴, které trvalo až do 10. května 1940. Dne 2. října 1939 byla v Paříži podepsána Dohoda o obnovení československé armády ve Francii (*viz. příloha č.1*). K ní byla 17. listopadu 1939 jako doplněk sjednána Úmluva o vytvoření československých leteckých jednotek. Část československých stíhacích letců byla počínaje 1. prosincem 1939 odesílána na frontu, kde působila v rámci francouzských leteckých jednotek. Na bojové činnosti se podíleli zejména stíhači. Jejich odvaha, neúprosná bojovnost a touha po porážce tolik nenáviděného nepřítele byla po zásluze oceněna československými i francouzskými místy. Bitva o Francii¹⁵ trvala krátce, i tak utrpěly obě strany obrovské ztráty.

¹¹ ŠMOLDAS, F. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 79 - 82

¹² KUDRNA, L. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. Praha : Naše vojsko, 2006. s. 36. Jak uvádí mnohé prameny, letecký výcvik probíhal ve více než dvaceti francouzských výcvikových střediscích. Pokud se týká letců stíhacích, jejich přeškolení na francouzskou leteckou techniku probíhalo především na základně v Chartres. Ostatní českoslovenští letci nalézající se tou dobou na území francouzské metropole byli přeškolení v Tours, Avord, Pau a Toulouse-Francazal. Všeobecně lze konstatovat, že právě zde působící letci tvořili páteř československého leteckého podílu na francouzské frontě a v bojích o francouzské nebe dosáhli velkých úspěchů.

¹³ ŠMOLDAS, F. *tamtéž*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 81

¹⁴ Období 2. světové války od vyhlášení války Německu Velkou Británií a Francií do začátku tažení německých vojsk na západ (10. května 1940). Název „podivná válka“ dostalo toto období od francouzského lidu, objasnil jeho původ Z. Šmoldas. (ŠMOLDAS, F. *tamtéž*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 108).

¹⁵ Trvala od 10. května do 22. června 1940. Vlastní bitva o Francii započala 5. června 1940 útokem Němců

Šlo o mohutnou vojenskou operaci, rozhodující o osudu nejen samotné Francie, ale také zemí Beneluxu. Z tohoto boje vyšla vítězně Osa. J. Rajlich v publikaci 310. perut' uvedl, že dne 25. června 1940 francouzská vláda kapitulovala a nově nastupivší podepsala příměří.¹⁶ Moc německé říše rostla a stala se pánem evropského kontinentu.

V době kapitulace se českoslovenští letci zdržovali na různých územích Francie. Nacházeli se v nelehké situaci umocněné faktem, že hroutící se Francie odmítla v některých případech poskytnout pomoc s evakuací. Na území Velké Británie se dostávali nejruznějšími cestami i způsoby. Českoslovenští letci dosáhli za dobu působení ve Francii významných úspěchů. Ty byly také po zásluze odměněny řadou československých i francouzských vyznamenání (*viz. příloha č. 5*).

1.4 VELKÁ BRITÁNIE

Velké Británii se po zhroucení nejvýznamnějšího kontinentálního spojence, Francie, nabízely dvě možnosti. Pokračovat v boji a ovlivnit tak celkový průběh války, nebo uznat prozatímní vedoucí postavení nacistického Německa a přijmout nabízené příměří. Zvolila tu první. Německo si uvědomovalo skutečnost, že tuto válku není možné vyhrát bez porážky Velké Británie.

Za situace bezprostředního ohrožení znamenal příjezd spojeneckých letců z evakuované Francie pro Velkou Británii ohromný přínos. Mezi nimi se nacházeli i českoslovenští letci. Se společným cílem, jímž byla porážka agresora, se odhodlaně vydali na pomoc v boji, jemuž již tolik obětovali. Fakt, že v době největšího ohrožení Velké Británie to byli právě Čechoslováci, kteří v rámci evakuace spojenců z poražené Francie přispěchali na pomoc, vedl k formování československých perutí v rámci RAF. Tváří v tvář smrtelnému nebezpečí bojovali bok po boku až do vítězného konce. Německo k leteckému útoku na Anglii použilo ohromné síly. Obrana Velké Británie spočívala v síle stíhacího letectva a právě RAF¹⁷ měla nést hlavní tíhu nastávajícího boje o britské ostrovy. Nejdůležitějším prostředím, které formulovalo každého letce a vymezovalo prostor jeho bojového působení, se stala operační perut', jíž byl tou dobou příslušníkem. Určovala bojovou činnost, čas volna i dovolených. Pro každého operačního letce se stala jeho druhým domovem. Převážná většina československých letců prošla v průběhu války přinejmenším jednou operační perutí.¹⁸

¹⁶ RAJLICH, J. *310. stíhací perut'*. Plzeň : Nakladatelství Mustang, 1994. s. 7

¹⁷ RALICH, J. *tamtéž*. Plzeň : Nakladatelství Mustang, 1994. s. 8

¹⁸ KUDRNA, L. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. Praha : Naše vojsko, 2006. s. 9

1.4.1 ORGANIZACE ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA VE VELKÉ BRITÁNII

Na základě Dohody mezi vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska a prozatímní vládou Československa (*viz. příloha č. 1, fotokopie č. 2*), uzavřené 25. října 1940, se stali českoslovenští letci po dobu trvání války součástí Královského letectva Velké Británie – RAF. Dle této dohody, přílohy I., článku 1, se československé letectvo v rámci RAF členilo na tyto letecké jednotky:

1. 310. československá stíhací perut' (založena 12. července 1940, Duxford)
2. 311. československá bombardovací perut' (založena 2. srpna 1940, Honnington)
3. 312. československá stíhací perut' (založena 5. září 1940, Duxford)
4. 313. československá stíhací perut' (založena 10. května 1941, Catterix)
5. první československá letka v rámci 68. britské noční stíhací perutě (založena 20. ledna 1942)
6. československá stíhací letecká skupina – Czechoslovak fighter wing (založena 3. května 1942, sloučením stávající 310., 312., a 313. stíhací perutě, Exeter)

Kromě tohoto rozdělení byli českoslovenští letci zařazováni také do britských a polských leteckých jednotek. Příslušníci britského a kanadského letectva se naopak stávali součástí československých jednotek.

Památná bitva o Anglii se odehrála 15. září 1940. Mnohými válečnými veterány i historiky je vzpomínána jako první převratný mezník druhé světové války. Letecká bitva o Velkou Británii byla střetnutím dvou rozdílně silných leteckých sil. Střetnutím, o nadvládu ve vzduchu, které rozhodovalo o dalším vývoji války. Toho dne došlo k nejzuřivějším bojům a leteckým utkáním. Smyslem této bitvy, kterou rozpoutalo Německo, bylo zničení nebo alespoň částečné oslabení RAF. Mohutné útoky německé vzdušné síly byly realizovány s cílem uskutečnění následné invaze do Velké Británie. Britové však nasadili veškeré síly, po jejichž vypětí se podařilo všemocnou Luftwaffe zlomit. Na tomto úspěchu měli podíl i českoslovenští letci, působící v již zmíněných československých jednotkách v rámci RAF. Právě toto datum se zapsalo do dějin Velké Británie jako „The battle of Britain Day“¹⁹ – den bitvy o Británii, napsal J. Rajlich ve své monografii. Podíl československých letců v západoevropských bojích i jejich úspěchy se nedají považovat za zanedbatelné. Vzhledem k zaměření tématu bakalářské práce, věnuji následující podkapitolu stručné charakteristice 310. stíhací perutě.

¹⁹ RAJLICH, J. *310. stíhací perut'*. Praha : Naše vojsko, 1994. s. 46

1.4.1.1 310. STÍHACÍ PERUŤ



Heslo: WE FIGHT TO REBUILD („Bojujeme za obnovu“)

310. československá stíhací peruť, (no 310 Czechoslovak Fighter Squadron), byla ustanovena 10. července 1940 v Duxfordu jako první československá letecká jednotka v rámci RAF. Na základě zmíněné dohody, přílohy I, článku 2/1, byl této peruti přidělen britský i československý velitel. Peruť se podle britských organizačních zvyklostí dělila na dvě letky. Letku A a B. Přeskolení na britskou leteckou techniku o osvojení si bojové techniky zvládli příslušníci jednotky v poměrně krátkém období. Peruť byla vybavena letouny typu Hawker Hurricane a Supermarine Spitfire. Dne 17. srpna téhož roku byla prohlášena bojeschopnou a zařazena do operační činnosti. K prvnímu setkání s nepřátelskými letouny došlo 26. srpna 1940. V tomto boji zaznamenala peruť své první vítězství. Piloti „třistadesítky“ nadále pokračovali v plnění bojových úkolů a také se zapojili do bitvy o Anglii. 310. peruť byla nejdéle působící leteckou jednotkou v rámci RAF. Dosáhla rovněž největších úspěchů v počtu sestřelených nepřátelských letounů a zapsala se tak na první místo pomyslného žebříčku historie československého letectva zahraničí. Peruť přestala formálně existovat jako jednotka RAF 16. února 1946. V rámci dalších reorganizací poté zanikla.

„My, příslušníci první československé stíhací jednotky, vytvořené na anglické půdě v truchlivých dnech po porážce Francie, my z „310. Czechoslovak Squadron“ jsme hrdí na to, že nám bylo dopřáno cti účastnit se činně „Battle of Britain“ po boku a v bratrské spolupráci s britskými stíhači Royal Air force, s Kanadany a s polskými „myslivci“, v této dosud největší letecké bitvě dějin.“ „Bitva o Anglii“ byla přesvědčivým vítězstvím spojenců nad hunským letectvem.“²⁰

²⁰ Těmito slovy vzpomíná na vítězství spojenců nad Němci Alexander Hess, plukovník letectva, velitel 310. stíhací perutě ve Velké Británii v době od 12. července 1940 do 28. února 1941 (HESS, A. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. Praha : Naše Vojsko, 2001, s. 8)

1.4 SOVĚTSKÝ SVAZ

Období nejpříznivějších podmínek pro vznik československých vojenských jednotek v Sovětském svazu nastalo po jeho přepadení Německem. Tyto jednotky byly zorganizovány na základě československo-sovětské úmluvy o společném postupu ve válce proti Německu ze dne 18. července 1941. Z různých příčin byl však proces utváření těchto leteckých jednotek po dlouhou dobu znemožňován. Teprve když československá vojenská jednotka v SSSR dosáhla úspěchů a Rudá armáda zvítězila v boji u Kurska a Stalingradu, vytvořily se reálné předpoklady pro ustavení československé letecké jednotky v SSSR.²¹ Dne 1. února 1944 se na půdě Velké Británie zrodila první samostatná československá stíhací letecká peruť, určená pro SSSR. V počtu jednadvaceti mužů, z toho třinácti důstojníků a osmi rotmistrů se tato peruť vydala téhož dne na cestu do SSSR.²² Jak vyplývá ze zápisků ve válečném deníku Ladislava Valouška, začátkem května roku 1944 bylo započato s výcvikem, který se dělil na část praktickou a teoretickou.²³ Ke vznikající československé jednotce byli vybráni zkušení sovětské instruktoři.

Den zahájení praktické části výcviku se stal zároveň dnem ustavení 128. československé samostatné stíhací perutě v SSSR.²⁴ Stala se tak první československou leteckou jednotkou v síle samostatné stíhací perutě. Tato skutečnost se zapsala do historie československého letectva. Stala se historickým mezníkem v protifašistickém národně osvobozenéckém boji našich národů. Veškerý výcvik československých letců probíhal na základě organizačních a technických zásad sovětského letectva a doba jeho trvání činila šest týdnů. Existence 128. československé samostatné stíhací letecké perutě v SSSR však netrvala dlouho. Situace letců se změnila dne 1. června 1944, kdy sovětské vrchní velitelství vydalo rozkaz k vytvoření prvního československého samostatného stíhacího pluku.²⁵ O organizaci pluku se příslušníci perutě dozvěděli o dva dny později a neskrývali velké nadšení. Vznikl na základě přeorganizování dříve zmíněné 128. československé samostatné stíhací letecké perutě a jejím sloučením se skupinou pilotů, cvičených v sovětských učilištích.

V době před vysláním pluku na frontu si piloti osvojovali bojovou taktiku sovětského letectva. Výzbroj tvořily stíhací letouny Lavočkin La-5FN. Potřeba existence pluku byla spatřována v zajištění podpory pozemních vojsk prvního československého armádního sboru v SSSR.

²¹ ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 263

²² FAJTL, F. *První doma*. Praha : Naše vojsko, 1974. s. 7

²³ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 120

²⁴ Ustavení 128. československé samostatné stíhací letecké perutě vycházelo z organizace sovětského letectva. Peruť byla složena ze dvou letek, Ladislav Valoušek patřil do druhé. (VALOUŠEK, L. *tamtéž*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 139)

²⁵ Vznikl 3. června 1944 přejmenováním již dříve zmíněné 128. československé samostatné stíhací letecké perutě.

Prošba²⁶ příslušníků tohoto pluku o urychlené odeslání na frontu byla vyslyšena dne 20. července 1944, kdy došlo k zahájení jejich přesunu po trase Kubinka – Brjansk - Priluky – Proskurov²⁷, jehož letiště bylo prozatímním cílem. Za dobu strávenou na proskurovském letišti se letci seznamovali s bojovou situací na frontě a veškerou teoretickou přípravou. Operační činnost spadala pod vedení druhé letecké armády prvního ukrajinského frontu. Příležitost podpořit povstalecká československá pozemní vojska v době, kdy se fronta nezadržitelně přibližovala k hranicím, jim dodala nebývalou odvahu. Ve dnech od 7. do 11. září 1944 provedli příslušníci pluku přelet na letiště Stubno. Jejich činnost byla omezena na podporu prvního československého armádního sboru v SSSR, jenž vytvářel podmínky přípravy operace v Karpatech a provádění hlídkových letů v prostorech Stubno – Přemyšl – Krosno – Sanok – Stubno. Dne 17. září 1944 byli českoslovenští letci vysláni na pomoc Slovensku, které bylo v konečné fázi příprav národního povstání. Přistáli na letišti Zolná u Zvolena, nacházející se v prostoru Bánské Bystrice.

1.6 SLOVENSKO

Ohlédneme-li se pár let do minulosti, přesněji řečeno do období vytvoření samostatného Slovenského státu, zjistíme, že velké množství letců slovenské národnosti upřednostnilo službu vlasti a po boku německé Luftwaffe bojovalo proti Sovětskému svazu. Z těchto důvodů ne každý český letec vítal Slováky v československém letectvu. Skutečnost, že právě Slováci byli těmi, kteří v březnu roku 1939 zradili Československo vytvořením vlastního státu, byla v jejich paměti stále živá.

Jak je uvedeno ve válečném deníku druhé perutě prvního československého samostatného leteckého pluku v SSSR²⁸, zpráva o vypuknutí Slovenského národního povstání vyvolala dne 29. srpna 1944 mezi příslušníky pluku, nacházejícího se toho času v prostoru letiště Proskurov, nevídané nadšení. Sovětská letadla, ovládána československými piloty však přistála na půdě Slovenska až 17. září 1944²⁹ a svým následným úspěšným náletem na letiště v Piešťanech ochromila nepřátelské německé letecké vojsko.

²⁶ Pozdravný dopis maršálu J. V. Stalinovi s prosbou o urychlené odeslání na frontu zněl takto: „Příslušníci prvního československého samostatného stíhacího leteckého pluku v SSSR hoří touhou utkat se pokud možno co nejdříve bok po bok s bratrským sovětským lidem na frontě s německými okupanty.“ (ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 271)

²⁷ Letiště Proskurov se nacházelo v blízkosti fronty, v prostoru již osvobozeném Rudou armádou. Rovněž se zde nacházely jednotky 1. československého armádního sboru v SSSR spolu s druhou československou paradesantní brigádou v SSSR.

²⁸ ŠMOLDAS, Z. *tamtéž*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 274

²⁹ 17. září 1944 přistála letadla na polním letišti Zolná nedaleko Zvolena, kde byla ihned zamaskována. Jen díky pečlivému utajení došlo k přepadení letiště Piešťany

Pro příslušníky pluku mělo první úspěšné napadení nepřítele ve Slovenském národním povstání velký morální význam. Svým úspěchem pluk prokázal civilnímu obyvatelstvu a příslušníkům bojových pozemních jednotek zranitelnost německého vojska. V následujících dnech plnil pluk z letiště Zolná bojové úkoly, spočívající ve stíhání nepřátelského letectva, odstřelování a bombardování pozemních cílů a zejména v ochraně vlastních pozemních vojsk. V době přistání na letišti Zolná však již bylo Slovenské národní povstání téměř v defenzivě. Tlak německých ozbrojených sil zapříčinil neustále zmenšování povstalecké oblasti. Postupující německé vojsko již nebylo možné zastavit, z toho důvodu se českoslovenští letci zaměřili alespoň na jeho zpomalení. Veškerá činnost spočívala v podpoře pozemních vojsk a v útocích na pozemní cíle. Ty byly mířeny na nepřátelské dělostřelectvo, pěchotu, tanky a jiné. Pro silně nevyhovující letištní plochu v Zolné bylo stanoviště první i druhé perutě přesunuto na letiště Tri Duby.³⁰ Během měsíce září a října podnikl první československý samostatný stíhací letecký pluk celkem pět set šedesát jedna operačních letů, v jejichž rámci absolvoval osmnáct vzdušných soubojů. V těchto bojích dosáhli devíti jistých sestřelů, tři pravděpodobné a šest nacistických letedel poškodili. Poslední bojové operace pluku ve Slovenském národním povstání proběhly 24. října 1944. Z důvodu neustále se zhoršující situace na povstalecké frontě a špatné viditelnosti byla další operační činnost zastavena.

Další významnou úlohu sehrálo československé letectvo v jedné z největších horských operací, zapsané v paměti druhé světové války jako Karpatsko-dukelská operace. Byla zahájena Rudou armádou dne 8. září 1944 a měla se stát základní stavební složkou v pomoci Slovenskému národnímu povstání. Skončila však neúspěchem. Dne 25. října 1944 byl vydán rozkaz k odletu ze Slovenska. Přelet příslušníků pluku se však vzhledem ke špatným povětrnostním podmínkám neobešel bez komplikací. Letouny pluku přistály na různých místech. Význam Slovenského národního povstání spočíval v obnovení státní svrchovanosti a národní svobody. Pro bojovníky ve Slovenském národním povstání, jak v období příprav, tak i v průběhu, se letectvo stalo naprosto nepostradatelným. Proběhlo za neocenitelné pomoci a úzké spolupráce příslušníků národů fašisty podrobené Evropy.³¹

³⁰ Tri Duby byly hlavním povstaleckým letištěm. Vzhledem k velkým rozměrům na něm bylo umožněno i přistání těžkých bombardovacích i dopravních letounů.

³¹ ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s 270

V rámci první československé letecké divize v SSSR se někteří českoslovenští letci v závěru války zúčastnili bojů o Ostravu a Moravskou bránu. Dne 14. dubna 1945 podnikla divize první operační lety z letiště Poremba. Bojové lety ukončila k 28. dubnu 1945. Ostatní příslušníci divize sloužili u druhého československého stíhacího leteckého pluku v SSSR jako instruktoři létání na letounech La-5 FN a La-7.³²

Slovenské národní povstání bylo potlačeno 28. října 1944. Dne 5. května 1945 vypuklo Pražské povstání, které patří mezi nejvýznamnější akce domácího lidu v boji proti nacistickému Německu. Za pomoci Rudé armády bylo německé vojsko poraženo. Druhá světová válka oficiálně skončila 8. května 1945, kdy vstoupila v platnost bezpodmínečná kapitulace Německa.

³² ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s 320

2 ŽIVOTNÍ OSUDY LADISLAVA VALOUŠKA

2.1 ŽIVOT PŘED VÁLKOU

Ladislav Valoušek se narodil 1. srpna 1918 v obci Žerotín u Olomouce. Byl nejstarším ze tří dětí, narozených rodičům Hedvice a Ladislavu Valouškovým. V době, kdy byly Ladislavovi pouhé dva roky, tedy v roce 1920, odstěhovali se rodiče za práci do Olomouce. Jen malý Ladislav zůstal v Žerotíně v péči babičky (*viz. příloha č. 2, b) foto č. 5*), vdovy Marie Vajdové, až do svých šesti let. Jak sám tvrdil, léta strávená s milovanou babičkou pro něj byla nezapomenutelná v tom nejlepší smyslu. Stejného názoru je i Ladislavův mladší bratr Svatopluk. „Ladislav na své útlé dětství vždy moc rád vzpomínal. V jeho vytříbené paměti zůstaly příhody prožité tehdy v Žerotíně až do stáří a pokaždé o nich rád vyprávěl. Co víc, i když už babička nebyla na světě, rád se tam vracel. V rodné obci zůstali příbuzní, dávní kamarádi a nezapomenutelná atmosféra sousedské a rodinné pohody.“³³ Rodiče se mezitím přestěhovali do Holice u Olomouce, která se pro mladého Ladislava stala místem bydliště, školní docházky a nakonec i pracovního uplatnění. Vzdělávání mu tehdy poskytla obecná škola a tři třídy škola měšťanská. Navštěvování čtvrtého ročníku tehdy nebylo povinné, tvrdil Ladislav Valoušek na jedné z přednáškových besed, konané pro žáky osmé třídy Základní školy Dr. Hrubého ve Šternberku, u příležitosti výročí osvobození a konce druhé světové války. Z důvodu nedostatku finančních prostředků se vyučil zlatníkem a do nástupu vojenské služby byl zaměstnán ve zlatnictví U Rubringera. Jen málo lidí je však obeznámeno s tím, že v roce 1932, tedy v době největší hospodářské krize, se hlásil do učení k firmě Baťa. Přijat však nebyl.

Ladislavu Valouškovi bylo pouhých čtrnáct let, když poprvé spatřil letadlo na zemi. Tehdy jeho zájem o stroje, které daly jeho životu směr, začal narůstat. Od modelaření a plachtaření, s nímž započal v roce 1936 u Masarykovy letecké ligy³⁴, se dostal k samotnému výcviku na motorových strojích. Ten absolvoval v roce 1937 rámci akce Tisíc pilotů republiky u Hanáckého aeroklubu v Olomouci.³⁵

³³ Rozhovor se Svatoplukem Valouškem, mladším bratrem Ladislava.

³⁴ Celostátní letecká organizace, jejíž olomoucká pobočka byla založena roku 1926.

³⁵ Samostatný spolek, založený roku 1936. Navázal na olomouckou pobočku Masarykovy letecké ligy a její plachtařský odbor. Veškerá letecká činnost do 15. března 1939 probíhala na civilním letišti v Olomouci – Holici. Letová činnost zahrnovala motorové a zejména plachtařské létání. Po vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava odešlo z Hanáckého aeroklubu do zahraničí pro posilu západní a východní fronty celkem dvacet devět pilotů. Mezi nimi byl i Ladislav Valoušek.

Vojenskou službu nastoupil předčasně v červenci roku 1938, jako dobrovolník u cvičné letky druhého leteckého pluku v Olomouci. Po několika dnech byl však přeložen do pilotní a poddůstojnické školy ve Spišské Nové Vsi, kde jeho vojenský letecký výcvik pokračoval.

Jak Ladislav Valoušek zmínil na jedné ze svých přednáškových besed, absolvoval výcvik na dvoumístných letounech – lehkých bombardovacích, dálkozvědných a pozorovacích.³⁶ Zpráva o podepsání Mnichovské dohody zasáhla Ladislava Valouška přímo zde. Dny plynuly a koncem roku došlo k přestěhování pilotní školy do Piešťan. V časovém rozmezí od poloviny září roku 1938 do začátku měsíce března roku následujícího absolvoval Ladislav Valoušek tři sta devadesát letů. Při leteckém výcviku docházel také do poddůstojnické školy. O existenci Protektorátu Čech a Moravy se Ladislav Valoušek a ostatní příslušníci pilotní školy přesvědčili na vlastní oči až 16. března 1939, kdy z důvodu vyhlášení samostatného Slovenského státu byl jejich letecký výcvik ukončen a všichni čeští vojáci museli toto území opustit.³⁷

Mladý Ladislav se tedy ocitl zpět v Holici, kde nastoupil zaměstnání jako pomocný dělník v solných mlýnech. Mladší bratr Svatopluk Valoušek má těchto čtrnáct dní téměř po jednasedmdesáti letech neustále v paměti. V rozhovoru (*viz.příloha č. 7*) vzpomněl, jak měl bratr od soli prožrané boty a zničené ruce. I tak byl za tuto práci vděčný.

Mnohým z navrátilivších však poskytla naději v neštěstí zpráva o zakládání československých vojenských jednotek na území Polska. Přelomovým dnem v životě Ladislava Valouška se stal 29. červen 1939. I přes neustále se zhoršující situaci na hraničních přechodech se dostal vlakem až do Bohumína, kde se již tou dobou soustředilo velké množství uprchlíků. V polském městě Krakov, do něžž byli začátkem července převezeni, sídlil Československý zastupitelský konzulát. Z důvodu nezájmu polských úřadů bylo jeho úkolem jednání s ostatními státy o přijetí československých utečenců.

Na nabídku pomoci přistoupil pouze jediný stát, jímž byla Francie. Země, již mnozí zatracovali. „Byli jsme v zemi, již rozhodně nepatřily naše sympatie, vládli tu dosud „mnichované“, kteří před necelým rokem dali Hitlerovi naši republiku. Zrada tehdejších spojenců zůstala v paměti našeho národa příliš živá,“ vzpomněl na pocity při příjezdu na území Francie Ladislav Valoušek.³⁸ Formalitu, která jej i ostatní zavazovala k pětileté službě u francouzské Cizinecké legie, bylo nutné i přes nevěli podepsat. Tak ji nakonec podepsal, ne však za sebe, ale za kamaráda Tichého. „Je-li to formalita, pak je to jedno, zdali to podepíše za mě a já za něho.

³⁶ HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 10

³⁷ HLŮZOVÁ, V. *tamtéž*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 11

³⁸ ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše Vojsko, 1987. s. 65, HLŮZOVÁ, V. *tamtéž*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 14

Přečetli jeho jméno, já jsem napochodoval, lékař mě prohlédl a po zjištění, že jsem zdrav, jsem podepsal. Když volali moje jméno, šel za mne Tichý a nikoho to nezajímalo. Tak jsme si řekli, když forma, tak forma.“ Jak sám tvrdil, atmosféra mezi nimi a Francouzi byla o to napjatější, o co více se lišilo jejich směřování ke společnému cíli. „My jsme ve válce viděli jediné možné řešení naší vlastní i celonárodní situace – oni by zase byli udělali všechno, aby válka nebyla. Francouzi na válku nebyli připraveni a nechtěli ji, nejrady by se jí vyhnuli, vzpomněl.“³⁹ Ladislav Valoušek byl ubytován v bývalé továrně na cigaretové papírky Zig-Zag poblíž Boulogneského lesa. Po šestitýdenním výcviku, jenž upravovala doložka francouzského ministerstva letectva mělo být přistoupeno k zařazení letců do řad letek francouzské Armée de l'Air a poté měl následovat přesun do francouzských kolonií.

2.2 VÁLEČNÁ ANABÁZE

Rychlý spád událostí, mezi nimiž lze za nejvýznamnější pokládat napadení Polska Německem a vypovězení války ze strany Francie, zapříčinil umístění Ladislava Valouška na leteckou základnu Francal v Toulouse (*viz. příloha č. 2, b), foto č. 2*). Očekával, že výcvik bude rychle pokračovat, avšak vedení Francie neustále otálelo s provedením zásadních kroků. Dle výpovědi Ladislava Valouška pokračoval život na základně jako v míru a tak to šlo den za dnem. „Výcvik byl pomalý, odborná úroveň kurzů nízká, vedení se nenechalo ničím vyvést z míry, zvláště pak válkou,“ tvrdil.⁴⁰ V listopadu roku 1939 začal létat s letouny typu Potez XXV 25. Jejich špatný technický stav umožnil odlétání pouze několika málo hodin. Jak přiznává ve svém velkém válečném deníku, ve Francii nelétal na frontě, ale po přidělení na bombardovací základnu létal pouze na již zmíněných letounech Potez. A tak po splnění šesti hodin letu obdržel průkaz vojenského francouzského letce a pilotní odznak. Rychlý postup německé vojenské síly překvapil dosud po všech stránkách nepřipravené Francouze. Koncem června roku 1940 byla po šesti týdnech Francie poražena. Tato skutečnost znamenala pro československé letce, nacházející se na území poražené Francie, hrozbu. Evakuace byla jediná možnost, jak účinně pokračovat v boji proti neustále sílícímu nepříteli. Anglie, pokračující v boji, neměla tehdy v Evropě soupeře.

³⁹ VALOUŠEK, L. in ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 81 - 82

⁴⁰ HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 15

Skupina, v níž se nacházel Ladislav Valoušek, operovala v přístavu Port Vendres na španělsko-francouzských hranicích. „Žádali jsme francouzského velitele, aby nám dal letouny, výstroj a výzbroj a umožnil přelet do Afriky. Kolonel odmítl a tak jsme museli hledat jiné možnosti,“ vzpomínal na toto svízelné období Ladislav Valoušek.⁴¹ Pomoc jim poskytl kapitán dánské lodi Meonie a tak se dostali do Oranu. Odtud i z Casablanky pak byly vypraveny transporty, zajišťující jejich evakuaci přes Gibraltar do Anglie. Ladislav Valoušek svou cestu absolvoval lodí Neuralia, která kromě československých letců a příslušníků československého velitelství vezla na palubě i členy rodin zaměstnanců československých zastupitelských úřadů.⁴² Po dobu plavby se dostal do situací, které mezi československými letci budily pohoršení. Některé dámy si z nich, vojáků, chtěly udělat služby, zmínil. Například si poručily, aby u oběda byly obsluhovány. Prostřednictvím lodního časopisu se spolu s ostatními pustil do kritiky těchto poměrů a tak byla situace uklidněna.

Na území Anglie se ocitl 12. července 1940. V té době již byla v Duxfordu založena 310. stíhací peruť, u níž koncem dubna roku 1942 nastoupil službu. Do té doby sloužil jako prostý voják pod číslem 787 597 u britského královského letectva jako dobrovolná záloha po dobu války. Rovněž se zúčastnil vzdušných bojů o Londýn, později označovaných jako „bitva o Anglii“. Dle jeho názoru se nejednalo pouze o Velkou Británii, rozhodovalo se tu také o osudu Evropy a snad i ostatních zemí světa.⁴³ Pilotní výcvik stíhačů absolvoval na jaře roku 1941. 310. stíhací peruť, toho času sídlící v Peranporthu u Cornwallu, byla začátkem května roku 1942 přemístěna do Exeteru, kde operovala až do svého přemístění do severního Skotska v červenci roku 1943. V srpnu toho roku byl Ladislav Valoušek přeložen k britské pomocné letecké jednotce No 2 Delivery Flight v Cranfieldu. Jak přiznal, během jeho letecké činnosti se mu nepodařilo sestřelit žádného „nácka“, ale skutečnost že ani on se nestal jejich terčem, jej nadevše utěšila. Zanedlouho se však s německým Focke-Wulfem setkal ve skutečnosti. Své vzpomínky na něj rozšířil o vyprávění spolubojovníků, jež se stala základem letecké povídky nesoucí název „Obě sekce scramble“. K obratu ve vývoji války došlo vědomým a cíleným porušením sovětsko-německého paktu ze strany Německa.

Jak jsem již zmínila v první kapitole, pro potřeby východní fronty byla uvolněna skupina jednadvaceti letců, v níž byl i Ladislav Valoušek.

⁴¹ VALOUŠEK, L. in ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 134

⁴² VALOUŠEK, L. in ŠMOLDAS, Z. *tamtéž*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 139

⁴³ VALOUŠEK, L. in HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 11 – 17

Na tuto výpravu do neznáma vzpomíná takto: „Dne 31. ledna 1944 jsme uvolnění ze svazku RAF. Jsme v plném počtu dvacet plus jedna do Ruska. V tomto počtu si na sebe budeme muset v budoucích dnech zvykat – v dobrém i zlém.“⁴⁴

V dopise adresovaném rodině se téhož dne svěřil se svými pocity: „Jsem před cestou, na kterou jsem se dal dobrovolně – do Ruska. Pohnutky, které mě k tomu vedly jsou nejen sympatie k ruskému národu a jeho hrdinnému boji s nacismem, ale i ke zřízení, o kterém jsem toho tolik slyšel, často i protichůdného, a přesto je pro mě stále velkou neznámou.“⁴⁵ Na lodi Reina del Pacifico, vyplouvající z Anglie 19. února 1944, se v tichosti ve svých vzpomínkách vracel do Anglie, kam před třemi a půl roky vstupoval s jistou nedůvěřivostí. „Mnoho se změnilo od té doby, poznal jsem tuto zem i její lid alespoň trochu a jsem rád, že si mohu poopravit to, co jsem o ní slýchal dobrého či špatného.“⁴⁶ Jisté je dle jeho názoru však to, že v Anglii nalezneme více dobrých lidí než špatných a úcta člověka k člověku zde existuje více než kde jinde. Doba jeho pobytu v Anglii přála vzniku hlubokého přátelství s rodinou Walsových. Ve svém velkém válečném deníku vzpomíná na příjemné chvíle, strávené v jejich přítomnosti a také na dojemné loučení před cestou do SSSR.

Cesta do Sovětského svazu byla nekonečná. „Jak a kudy povede, to zatím přesně nevíme, věříme však, že nastupujeme CESTU ZPÁTKY,“ zapsal si Ladislav Valoušek do svého deníku.⁴⁷ Zmiňuje se zde rovněž o jednotvárnosti dnů na lodi a způsobech krácení volného času. Se svými spolubojovníky strávil na lodi necelý měsíc. Dne 8. března přijeli příslušníci perute do Káhiry, kde si Ladislav Valoušek zakoupil předmět svých snů - fotoaparát Leicu. Když spočítal svou hotovost, scházelo mu ještě devět liber. Rozhodl se tedy prodat svůj fotoaparát Kodak. Tak se nakonec stalo a Leica ho doprovázela po zbytek jeho válečné anabáze. Z Káhiry se Ladislav Valoušek vydal vlakem do Teheránu, Damašku a odtud pak sovětskými dopravními letouny do Sovětského svazu. Byl v první skupině, která za nepříznivých povětrnostních podmínek přistála 2. dubna na letišti v Moskvě. „Celní a pasové formality proběhly rychle a hladce. Celník sice objevil moji Leicu, ale když jsem mu řekl, že jsem během letu nefotografoval, zavřel víko kufru.“⁴⁸ „Na naše letce hluboce zapůsobilo sovětské prostředí již během letu. V Moskvě nás zavedli do hotelu Nacional a příští dny jsme se seznamovali s jejími pamětihodnostmi.

⁴⁴ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 70

⁴⁵ VALOUŠEK, L. in HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 20

⁴⁶ VALOUŠEK, L. *Cestou nadějí a zklamání*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 15

⁴⁷ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 80

⁴⁸ VALOUŠEK, L. *tamtéž*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 102

Sovětští přátelé nás velice hezky přijali a dali nám možnost, abychom viděli kulturní památky, divadla, výstavy, navštívili výstavu válečných trofejí...⁴⁹

Dny plynuly. Dne 14. dubna 1944 dorazil Ladislav Valoušek do Ivanova, kde se měl společně s ostatními letci přeškolit na sovětské stíhací letouny. Ve velkém válečném deníku se k tomu dni vztahují tyto zápisky: „První osobní kontakt se sovětským leteckým velením v nás zanechal příznivý dojem.“⁵⁰ Stejným způsobem se zde vyjadřuje k osobnosti sovětského velitele. K prvnímu seznámení se sovětskými stíhacími letouny Lavočkin došlo 17. dubna 1944. Byl to první celodřevěný stíhací letoun, se kterým se v životě setkal. Jeho názor na tento letoun zprostředkovávám ve třetí kapitole.

Toho dne započali českoslovenští letci s osvojováním techniky pilotáže. V den, kdy měli prokázat úroveň nabytých vědomostí a dovedností při skládání závěrečných zkoušek, byla Ladislavu Valouškovi přidělena Lavočka s číslem 69. Po dobu, než byl pluk přesunut na frontu, si českoslovenští letci dále osvojovali techniku pilotáže sovětských letadel.⁵¹ V měsíci červnu měl Ladislav Valoušek při letu nehodu. Benzín, který mu vystříkl do očí, zhoršil na určitou dobu jeho zrak. Oči zůstaly zarudlé a bolely čím dál tím více, vzpomněl a zapsal si do válečného deníku. Po pár dnech se však jeho zdravotní stav zlepšil. V době, kdy se formoval první československý samostatný stíhací letecký pluk (*viz. příloha č. 2, b) foto č. 3*), byl pověřen výkonem osvětové funkce. Zápisky ve válečném deníku však vypovídají o jeho negativním postoji k tomuto úkolu. Považoval se za zcela nevhodného pro tuto funkci. „Ve věcech „osvěty“, jak se tomu říkalo, jsem nerad poslouchal, a tím méně přijímal názory předkládané k uvěření – a totéž jsem respektoval u druhých.“⁵²

Dne 20. července 1944 byla prosba příslušníků perutě o vyslání na frontu vyslyšena. V brzkých ranních hodinách byl zahájen jejich přesun na letiště Proskurov. O pocitech československých letců při příletu píše Ladislav Valoušek ve svém válečném deníku takto: „Proskurov byl pro nás zklamáním od samého začátku. Ocitli jsme se tu nenahlášení a nečekáni.“⁵³ I zde zastával funkci osvětáře. Pluk byl celý jeden měsíc v nečinnosti. Začátkem srpna byl Ladislav Valoušek jmenován podporučíkem letectva v záloze. Do té doby byla jeho hodnost rotmistr. Po vypuknutí Slovenského národního povstání sovětské velení stále otálelo s vysláním pluku na pomoc.

⁴⁹ VALOUŠEK, L. in ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987. s. 266

⁵⁰ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 111

⁵¹ VALOUŠEK, L. in ŠMOLDAS, Z. *tamtéž*. Praha : Naše vojsko, 1987, s. 271

⁵² VALOUŠEK, L. *tamtéž*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 141 - 142

⁵³ VALOUŠEK, L. *tamtéž*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 159

Situace se změnila až 17. září 1944, kdy příslušníci pluku provedli přelet na letiště Zolná. Na tento den vzpomněl Ladislav Valoušek slovy: „Vzlétli jsme toho dne z letiště Krosno. Naším cílem byla pěkná louka u vesničky Zolná, ležela asi šest km severovýchodně od Zvolena. Na jižní straně louky tekla malý potok, hustý porost na jeho březích poskytl našim jednadvaceti Lavočkám perfektní kamufláž.“⁵⁴ Jak zaznamenal ve svém velkém válečném deníku, cesta proběhla bez nehod. V jejím průběhu se mu podařilo nafotit pár snímků. Pro větší autenticitu cituji úryvek z deníku: „Cvakl jsem si Spišskou Novou Ves a nyní se pokouším vyfotit „Tomovu čtyřku“ v Pohroní.“⁵⁵ V letecké povídce „Stehlíkova perut' útočí“ vzpomíná na to, jak v něm při přistání doznívalo dojetí nad okamžikem návratu do vlasti, za jejímiž hranicemi bojoval pět let (*viz. příloha č. 4, fotokopie č. 4*).

První bojovou akcí pluku ve Slovenském národním povstání byl útok na letiště v Piešťanech. Mezi letci, kterým se tento přepad dne 17. září 1944 povedl s neobyčejným úspěchem, byl i Ladislav Valoušek. Dne 19. října 1944 se zúčastnil bombardování nepřátelských pozic v Prievidzi, obsazených Němci. Svými úspěchy se skupina zasloužila o to, že byla kóta dobyta zpět. Vzpomínky na Slovensko měl však Ladislav Valoušek navždy spojené s okamžikem, kdy potkal slečnu Idu. Ženu, která jej v myšlenkách vytrhla z nepřetržitého bojového nasazení a která se po válce stala jeho manželkou. Její přítomnost na něj zapůsobila tak silně, že si v ten okamžik nepřál nic jiného, než zůstat v její blízkosti co nejdéle, svěřil své pocity deníku. V dalších dnech držel Ladislav Valoušek s ostatními příslušníky perutě hotovost. Prováděl hlídkové lety a rovněž se zapojil do bombardování nepřátelské vojenské techniky. Na území Slovenska, okupovaného nepřátelským vojskem, nadále prováděl odstřelování dělostřeleckých a minometných postavení, bombardování německých velitelských stanovišť, nákladních a osobních aut, transportů, kulometných hnízd a také se podílel na krytí vlastních vojsk. V průběhu operační činnosti se nejménou dostal do života ohrožující situace. V prostoru nad Zvolenem došlo ke konfrontaci s nepřátelským letounem a Lavočka 69, již Ladislav Valoušek pilotoval, byla poškozena. Žhavý vzduch, který se mu dostal do kabiny, dusil a pátil. Podařilo se mu však včas přistát. „Ještě minutku a shořelo by to jak fagule,“ cituje Ladislav Valoušek sovětského technika ve svém deníku.

⁵⁴ HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 21

⁵⁵ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 141 – 177

Každou volnou chvíli, kterou druhá peruč strávila v prostoru Zvolena, využil ke kontaktu s Idu. Ode dne jejich seznámení strávili všechny večery – kromě dvou – spolu. Jejich setkání koncem října 1944 však bylo na dlouhou dobu posledním. V ten den si Ladislav Valoušek uvědomil, že v Idě našel ženu, se kterou by rád strávil bok po boku až do konce života.⁵⁶ Vzhledem k neustále se zhoršující vojenské situaci a potížím s dodávkami paliva bylo rozhodnuto a odsunu pluku zpět do Sovětského svazu. Ladislav Valoušek byl mezi těmi, kteří ve Slovenském národním povstání provedli poslední operační lety pluku.

Nepříznivé povětrnostní podmínky při přeletu na území SSSR zavedly Ladislava Valouška na území Rumunska do Oradea Mare. Na okamžik toho přistání ve svých vzpomínkách uvedl: „Po „píchnutí“ mraků jsme nevěděli kde jsme. První co jsem viděl pod mraky, byl charakteristický maďarský dvůr a louky všude rozmoklé. Za chvíli jsem uviděl zelený plácek. I když mně palivoměr ukazoval nulovou hodnotu, přesto jsem přistál na letišti Oradea Mare. Let trávající sto pět minut, plný nástrah a nebezpečných úskalí, pro mě skončil díky přízni štěstěny dobře.“⁵⁷ Zprávy o členech skupiny, od kterých se za letu oddělil, však nepřicházely. Dny strávené v Oradea Mare byly plné napětí a nedorozumění. Události, které se odehrály v posledních dnech, byly vesměs nepříznivé. Z pochmurných myšlenek však Ladislava Valouška dostalo postupné setkávání s ostatními příslušníky pluku. Jak zaznamenává jeho velký válečný deník, i oni se při objasňování své situace vyskytly v mnohdy nepříjemných situacích. V posledním zářijovém dnu se společně vydali na cestu do Przeworsku. Příslušníci prvního leteckého pluku, zvaného „Zvolenský“, se tou dobou soustředili na letištích na území Przemysłu, kde se tvořily další letecké jednotky. Dne 13. listopadu 1944 byl Ladislav Valoušek přidělen do nově tvořícího se druhého stíhacího pluku první československé smíšené letecké divize.⁵⁸ Dny plynuly a příslušníci pluku sledovali události na frontě z povzdálí. Ve volném čase se Ladislav Valoušek věnoval úpravě a kompletaci fotografií, pořízených na Slovensku. Do svého válečného deníku si 24. prosince 1944 zapsal: „Šesté Vánoce v cizině. Myslel jsem si, že jsem si již přivykl, ale nyní cítím, že postrádám vše, co mi bylo milé a drahé víc, než kdykoliv předtím.“⁵⁹ Ve svých myšlenkách vzpomínal na rodiče, sourozence, žerotínskou babičku i na Idu.

⁵⁶ HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 21

⁵⁷ VALOUŠEK, L. in ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. Praha : Naše vojsko, 1987, s. 318

⁵⁸ Počátkem listopadu roku 1944 vznikla první československá smíšená letecká divize v SSSR o třech plucích – dvou stíhacích a jednom bitevním.

⁵⁹ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 306

V druhé polovině ledna roku 1945 byly příslušníkům divize poskytnuty nové letouny. Jejich technický stav byl však natolik špatný, že nebylo možné vzlétnout. Díky šikovnosti sovětských mechaniků – o čemž vypovídají zápisky ve velkém válečném deníku – byly závady na letounech opraveny.⁶⁰ Činnost divize byla do jarních dnů omezena pouze na přelet do Przemyslu.

Dne 28. dubna 1945 ráno přelétli příslušníci divize Letouny La-7-09 na letišti Poremba. „Oba československé pluky jsme zastihli v intenzivní bojové činnosti,“ zaznamenal si Ladislav Valoušek do svého deníku. Jejich činnost spočívala v pomoci Rudé armádě při bojích o Moravskou Ostravu. O dva dny později letěl Ladislav Valoušek do Lvova pro letoun La-7 a téhož dne se vrátil zpět. Na druhý den se dověděl o pádu Žiliny, Moravské Ostravy a kapitulaci německého vojska v Berlíně. Jeho radost z pozitivního vývoje války i vlastního osudu však zkazila zpráva o přeložení do Krosna, kde měl působit jako instruktor létání na letounech Lavočkin La-5. Vedle výcviku nových pilotů byl zaměstnán přepravou nových strojů od Uralu na frontu. V první polovině května roku 1945 byl služebně přemístěn na polní letišti Albrechtický.

2.3 ŽIVOT LADISLAVA VALOUŠKA PO VÁLCE

V první polovině května 1945, tedy v době, kdy vypuklo v Praze povstání, se Ladislav Valoušek nacházel na území Polska, kam byl služebně přeložen za účelem výcviku pilotů na sovětských letounech. Dne 20. května 1945 vzlétl společně s ostatními československými letci, působícími u druhého československého stíhacího leteckého pluku jako instruktoři létání, směrem na Prahu. Přistání v Praze však zabránilo špatné povětrnostní podmínky. Dopravní letoun s příslušníky tohoto pluku se tedy vrátil zpět a přistál na letišti v Ostravě. Nedaleko odtud jeho šestiletá pouť začala, a nyní se touto stranou vracel zpět. Na druhý den se na letišti v Hrabůvce setkal se sovětským pilotem, který vyhověl jeho prosbě o přelet nad Olomoucí. K tomuto dni se v deníku pojí tyto zápisky: „Blížíme se k Olomouci. Moje vzrušení vzrůstá.“⁶¹ Z okénka kabiny rozeznal Holicí, místo, kde se nacházela jeho milovaná rodina. Dopis (*viz. příloha č. 2, a) fotokopie č. 2*), který shodil nad Holicí, přistál v rýně domu v ulici 1. Máje. Jeho nálezce ho okamžitě dopravil rodině.

⁶⁰ Letoun Lavočkin UTI La-5-52, který byl přidělen Ladislavu Valouškovi, měl zhruba šedesát závad

⁶¹ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 354

Rodina byla šťastná, že Ladislav žije, vzpomněl v rozhovoru bratr Svatopluk. Téhož dne přistáli příslušníci pluku v Praze. Jak však Ladislav Valoušek zmínil, jejich pocity tomuto slavnostnímu okamžiku neodpovídaly. Pocit štěstí v něm vyvolalo až setkání s mladším bratrem Svatoplukem, který poprvé v životě ve svých devatenácti letech cestoval vlakem do Prahy. Zde si bratra vyhledal přes Ministerstvo národní obrany.

Po téměř šesti letech se Ladislav Valoušek dozvěděl o situaci v rodném městě a také o rodině, které se podařilo přežít válku bez ztrát na životech. Jeho setkání s ostatními členy rodiny bylo z pracovních důvodů nadále odkládáno. Teprve koncem května, kdy byl velitelem pluku pověřen k přeletu sovětské Lavočky z Albrechtic, mu byla tato dlouho očekávaná návštěva domova umožněna. O jejím průběhu se lze dočíst v povídce „Tenkrát v máji roku 1945.“ Přemístění Lavočky č. 63 z letiště Albrechtický však nebylo možné kvůli špatnému technickému stavu provést. Z tohoto důvodu mohl Ladislav Valoušek strávit u rodiny další dny. „Na holickém letišti mne vysadili, „vrána“⁶² ihned vzlétla a nabrala kurz k Praze. Tichým podvečerem jsem vykročil k domovu. Nepospíchal jsem. Zalil mne pocit neskonalého štěstí. Měl jsem před sebou plných pět dní domova.“⁶³ K úplnému štěstí scházela Ladislavu Valouškovi pouze zpráva od Idy. Prvního dopisu ze Slovenska se dočkal až v druhé polovině července. Sdělovala mu, že i přes všechny těžkosti, které je tam potkaly, přežili a že se těší na shledání s ním. Jak se svěřil svému deníku, tato zpráva pro něj představovala vrchol štěstí. V druhé polovině července byla Ladislavu Valouškovi udělena téměř měsíční dovolená. Odcestoval tedy na Slovensko, aby se setkal s milovanou Idou. V září se s touto ženou oženil. „V sobotu 15. září 1945 jsme měli svatbu ve Zvolenu. Byla to zde prý první svatba po válce a do kostela nás vezla všechna tři auta, která byla ve městě a okolí k máni.“⁶⁴

I když chtěl Ladislav Valoušek po válce z armády odejít, po příjezdu do Prahy byl zaměstnán u prvního československého dopravního pluku skupiny Ministerstva národní obrany v Praze-Ruzyni, později ve Kbelích. Jeho pracovní náplní byla letecká přeprava osob nejen na území republiky, ale i do zahraničí (*viz. příloha č. 2, a) fotokopie č. 1*). K tomuto účelu sloužily letouny typu Dakota. U dopravního pluku sloužil v hodnosti štábního kapitána a rovněž mu zde byl přidělen byt. V roce 1947 se manželům Valouškovým narodil syn. Rok 1948 a roky následující však poznamenaly všechny. Následkem změny politického režimu došlo ke společenské i politické perzekuci západních letců. Ladislav Valoušek byl propuštěn z armády, zbaven hodnosti a rovněž mu byl v Praze odebrán byt.

⁶² Letoun Ju-W-34.

⁶³ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. s. 362

⁶⁴ VALOUŠEK, L. *tamtéž*. 2003. s. 377

„Po nástupu Alexeje Čepičky do funkce ministra národní obrany mi předložili k podpisu žádost o přeložení do zálohy. Bylo řečeno, že když se bude někdo zdráhat podepsat, jsou po ruce prostředky, jak k tomu přinutit. Já ani ostatní moji kamarádi letci jsme o tom nepochybovali, znali jsme mnohé, kteří už byli v kriminálech a na nucených pracích, tak jsem to podepsal.“⁶⁵

Ladislavu Valouškovi nezbývala jiná možnost, než se uchýlit na rodnou Moravu. Ani tady však neunikl osudu „západního letce“. V Lužicích u Šternberka sehnal pro svou rodinu nouzové bydlení. V otřesných podmínkách, jak vzpomněl bratr Svatopluk, žili s manželkou, synem a několikaměsíční dcerou necelé dva roky. Pracovní uplatnění sehnal v lužické cihelně. V roce 1952 nastoupil dělnickou profesi ve šternberské Morávii, kde dva a půl roku vykonával profesi brusiče. Další pracovní uplatnění mu poskytla Chronotechna ve Šternberku. Jak Ladislav Valoušek uvedl na jedné ze svých přednášek, po roce 1950 musel každý rok hlásit Ministerstvu národní obrany místo a druh svého povolání. Pokud se jednalo o práci jinou než manuální, nedostal k ní povolení. Jako brusič zde působil až do svého odchodu do důchodu v roce 1973. Na tomto pracovišti poté dále působil jako brigádník. Dle slov bratra Svatopluka cítil Ladislav Valoušek spíše s dělnickou třídou, z tohoto důvodu si na těžkou a málo placenou práci nestěžoval. „Být nezaměstnaným bylo tehdy nemravné, nechtěl být považován za příživníka. Nikdy se nedělal ublíženým, ačkoliv bylo celé rodině ubližováno nejen morálně, ale i hmotně.“⁶⁶

Částečně rehabilitován byl Ladislav Valoušek v roce 1976. Jeho hodnost byla upravena na majora v záloze. K úplné společenské rehabilitaci společně s povýšením na hodnost plukovníka letectva došlo v roce 1992 (*viz. příloha č. 5, fotokopie č. 1.*) Vzhledem k rodinné tragédii, jíž bylo úmrtí prvorozeného syna, a vlastní vážné nemoci bylo toto „společenské očištění“ pro Ladislava Valouška zcela nevýznamné. Nemoc jej oslabila natolik, že strávil poměrně dlouhou dobu v sanatoriu v Pasece. Paní Valoušková si vzala manžela z Paseky na revers domů a poslední dva roky se o něj starala obětavě a s nevýslovnou péčí. V roce 1995 oslavili manželé Valouškovi zlatou svatbu. Tento významný den dokumentuje fotografie v příloze (*viz. příloha č. 2, b) foto č. 9.*) Na jaře roku 1996, přesněji 22. května, bylo Ladislavu Valouškovi na základě usnesení Zastupitelstva města Šternberka, č. 166/14 u příležitosti sedmistého výročí založení města, uděleno a předáno čestné občanství. Ocenění za něj převzala dcera Olga Vrbová. Dne 24. května 1996 Ladislav Valoušek po těžké a dlouhé nemoci zemřel.

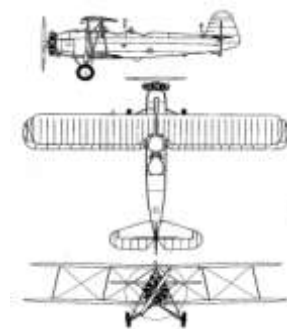
⁶⁵ VALOUŠEK, L. in HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2007. s. 26

⁶⁶ Rozhovor mé vlastní osoby se Svatoplukem Valouškem

3 VÁLEČNÉ LETOUNY PILOTOVANÉ LADISLAVEM VALOUŠKEM ČESKOSLOVENSKO

Na letounu Praga E-39G OK-ECC absolvoval Ladislav Valoušek pilotní výcvik v Hanáckém aeroklubu v Olomouci, na civilním letišti v Olomouci – Holici (viz. příloha č. 2, b) foto č. 1). Toto letiště bylo v užívání Hanáckého aeroklubu a hanácké župy Masarykovy letecké ligy v Olomouci od 6. června 1937 až do 15. března 1939.

Praga E-39 G, OK-ECC



Pilotní žáci akce „1000 pilotů“ u letounu Praga E-39G, OK-ECC. Ladislav Valoušek zcela vpravo

Charakteristika letounu

Československý spojovací jednomotorový a dvoumístný vzpěrový dvouplošník. Smíšená kostra draku (dřevo-kov) částečně potažena překližkou a duralem, zbytek plátnem. Hvězdicový motor poháněl dvoulistovou dřevěnou vrtuli. Podvozek pevný, v zádi trupu ostruha.

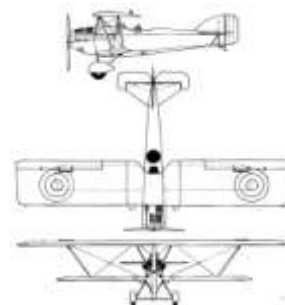
Technická data letounu

Rozpětí 10 m, délka 7,49 m, hmotnost prázdného letounu 610 kg, motor Walter NZ o výkonu 88 kW, max. rychlost 162 km/h, dostup 3 700 m, dolet 450 km.

⁶⁷ ŠOREL V. a kolektiv. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň : Nakladatelství Mustang, 2003, s. 62 – 115

FRANCIE

Potez XXV 25



Charakteristika letounu

Víceúčelový jednomotorový dvouplošník smíšené konstrukce, který poprvé vzlétl v roce 1924. Existoval v mnoha verzích a létal v několika státech. Letounů typu Potez XXV měla francouzská Armée de l. Air velké množství. Motor poháněl třířadý dvanáctiválec Lorraine-Dietrich 12.

Technická data letounu

Rozpětí 14,2 m, délka 9,2 m, hmotnost prázdného letounu 1490 kg, motor Lorraine-Dietrich 12 o výkonu 478 HP, max. rychlost 214 km/h, dostup 5500 m, dolet 600 km.

Letoun typu Potez XXV 25 – jak vyplývá ze vzpomínek Ladislava Valouška – „byla taková stará rachotina, dvouplošník“. V době kdy se s nimi Ladislav Valoušek ve Francii setkal, byl letoun beznadějně zastaralý. Jak jsem již zmínila v druhé kapitole, za dobu osmi měsíců, strávených ve výcvikovém středisku Toulouse-Francazal, nalétal Ladislav Valoušek v tomto letounu pouhých šest hodin.⁶⁸

VELKÁ BRITÁNIE

1. De Haviland DH-82 Tiger Moth



⁶⁸ HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006, s. 15

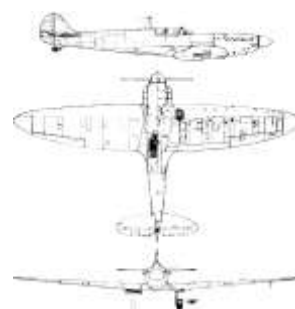
Charakteristika letounu

Britský školní jednomotorový a dvoumístný vzpěrový dvouplošník. Smíšená kostra draku (dřevo-kov) částečně potažena překližkou a duralem, zbytek plátnem. Řadový motor poháněl dvoulistou dřevěnou vrtuli. Podvozek pevný. Výsostné označení britské.

Technická data letounu

Rozpětí 8,94 m, délka 7,29 m, hmotnost prázdného letounu 680 kg, motor Gipsy III o výkonu 88 kW, max. rychlost 175 km/h, dostup 4 300 m, dolet 486 km.⁶⁹

2. Supermarine Spitfire Mk. II



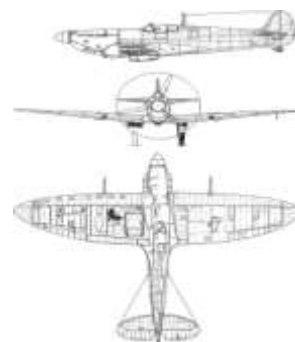
Charakteristika letounu

Britský stíhací jednomotorový a jednomístný samonosný dolnoplošník. Kovová kostra draku z větší části potažena duralem, zbytek plátnem. Řadový motor poháněl třílistou kovovou stavitelnou vrtuli. Hlavní podvozek zatahovací, záďové kolo pevné. Výzbroj tvořilo osm kulometů ráže 7,7 mm umístěných v křídle. Výsostné označení britské.

Technická data letounu

Rozpětí 11,23 m, délka 9,13 m, hmotnost prázdného letounu 2 310 kg, motor Rolls Royce Merlin XII o výkonu 864 kW, max. rychlost 571 km/h, dostup 11 310 m, dolet 800 km.⁷⁰

3. Supermarine Spitfire Mk. VB



⁶⁹ ŠOREL V. a kolektiv. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň : Mustang, 2003, s. 62

⁷⁰ ŠOREL V. a kolektiv. *tamtéž*. Plzeň : Mustang, 2003, s. 68

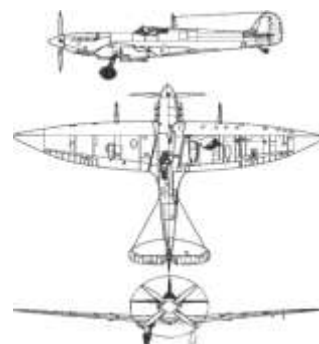
Charakteristika letounu

Britský stíhací jednomotorový a jednomístný samonosný dolnoplošník. Kovová kostra draku z větší části potažena duralem, zbytek plátnem. Řadový motor poháněl třílistou kovovou stavitelnou vrtuli. Hlavní podvozek zatahovací, záďové kolo pevné. Výzbroj tvořily dva kanóny ráže 20 mm a čtyři kulomety ráže 7,7 mm uložené v křídle. Výsostné označení britské.

Technická data letounu

Rozpětí 11,23 m, délka 9,12 m, hmotnost prázdného letounu 2 310 kg, motor Rolls Royce Merlin 45 o výkonu 1 041 kW, max. rychlost 600 km/h, dostup 11 200 m, dolet 750 km.⁷¹

4. Supermarine Spitfire Mk. VI



Ladislav Valoušek jako příslušník 310. stíhací peruti RAF u svého letounu, Exeter, červen 1942

Charakteristika letounu

Britský výškový stíhací jednomotorový a jednomístný samonosný dolnoplošník. Kovová kostra draku z větší části potažena duralem, zbytek plátnem. Řadový motor poháněl čtyřlistou kovovou stavitelnou vrtuli. Hlavní podvozek zatahovací, záďové kolo pevné. Výzbroj tvořily dva kanóny ráže 20 mm a čtyři kulomety ráže 7,7 mm uložené v křídle. Výsostné označení britské.

Technická data letounu

Rozpětí 11,24 m, délka 9,12 m, hmotnost prázdného letounu 2 326 kg, motor Rolls Royce Merlin 47/49 o výkonu 1 041 kW, max. rychlost 586 km/h, dostup 12 200 m, dolet 820 km.⁷²

⁷¹ ŠOREL V. a kolektiv. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň : Mustang, 2003, s. 69

⁷² ŠOREL V. a kolektiv. *tamtéž*. Plzeň : Mustang, 2003, s. 70

Ladislav Valoušek se k těmto letounům vyjádřil slovy: „Byly to pěkné letouny s dobrými letovými vlastnostmi.“⁷³ V letecké povídce s názvem „První střetnutí“ vzpomíná na své první přistání se Spitfirem v noci. „Někteří jazykové tvrdili, že tento letoun není vhodný pro noční létání, neboť má příliš úzký podvozek a plameny a jiskry z výfuků před přistáním velmi oslňují pilota. Na tuto skutečnost jsem si však nikdy nestěžoval.“⁷⁴ Na území Velké Británie létal se Spitfirey typu II, V, VI a VB, jehož dle jeho názoru nepředčil žádný z předválečných stíhacích letounů. Dále se Spitfirem NN-V, BL710 a NN-VM EP 364. Poslední operační let u 310. perutě RAF vykonal na Spitfiru Mk. VI, NN BS 4442.

SSSR

1. Lavočkin UTI La-5 FN



Charakteristika letounu

Sovětský školní jednomotorový a dvoumístný samonosný dolnoplošník. Smíšená kostra draku (dřevo-kov) z větší části potažena překližkou, zbytek plátnem. Hvězdicový motor poháněl třílistou kovovou stavitelnou vrtulí. Hlavní podvozek zatahovací, zadové kolo pevné. Cvičnou výzbroj tvořil kanón ráže 20 mm nebo kulomet ráže 12,7 mm. Výsostné označení sovětské.

Technická data letounu

Rozpětí 9,80 m, délka 8,71 m, motor AŠ-82 FN o výkonu 1 361 kW, max. rychlost 600 km/h.⁷⁵

Na těchto dvoumístných letounech absolvoval Ladislav Valoušek přeškolovací výcvik. Po jeho úspěšném ukončení byl schopen samostatného letu na sovětských „Lavočkách“. (La-5 FN). V druhé polovině ledna roku 1945 byla Ladislavu Valouškovi přidělena Lavočka UTI La-5-52. Přestože byla nová, zjistil u ní jeho mechanik velké množství závad.

⁷³ HLŮZOVÁ, V. *tamtéž*. 2006, s. 28

⁷⁴ VALOUŠEK, L. *Návraty stíhačů*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2002, s. 9

⁷⁵ ŠOREL V. a kolektiv. *Češi a Slovinci v oblacích*. Plzeň : Mustang, 2003, s. 115

2. Lavočkin La-5 FN



Letiště Zolná, 17. září 1944. Letoun Ladislava Valouška, Lavočkin č. 69. Ihned po přistání musely být letouny skryty před leteckým pozorováním.

Charakteristika letounu

Jednomístný frontový stíhací letoun, smíšená konstrukce. Trup měl předřovou a ocelovou kostru a duralový potah. Od kabiny dozadu bakelizovaná překližka o proměnlivé tloušťce. Křídlo celodřevěné s automatickými sloty. Pohon obstarával hvězdicový čtrnácti válec AŠ-82 FN o výkonu 1 700 kW s třílistou stavitelnou vrtulí. Zatahovací podvozek i ostruha. Výzbroj tvořen dvěma 20 mm kanóny. La-5 FN mohla nést dvě pumy pod křídly o váze 100 kg.

Technická data letounu

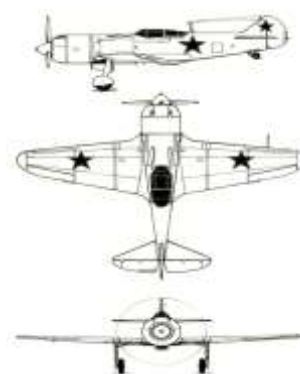
Rozpětí 9,80 m, délka 8,76 m, hmotnost prázdného letounu 2 605 kg, max. rychlost 640 km/h, dostup 9 800 m, dolet 765 km.⁷⁶

K letounu Lavočkin La-5 FN měl Ladislav Valoušek zpočátku nedůvěru. O této skutečnosti vypovídají i zápisky ve velkém válečném deníku. „La-5 FN je letoun celodřevěné konstrukce, mezi jehož nedostatky patřil např. mohutný trup, ztěžující výhled z kabiny, chyběly zde přístroje pro let bez viditelnosti a co víc, zcela jsem zde postrádal gyrokompas, umělý horizont a gyroskopické přístroje.

⁷⁶ ŠOREL V. a kolektiv. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň : Mustang, 2003, s. 112

Naproti tomu výhled dozadu, pro stíhače velice důležitý, byl velmi dobrý. Za hlavou pilota bylo neprůstřelné sklo a uvnitř kabiny zrcadlo. Na rozdíl od anglického Spitfíru měla „Lavočka“ velmi pohotový rádiový přijímač a vysílač.“ Jakmile se dle jeho názoru s tímto letounem pilot sžil, musel přiznat, že jde o letoun „šitý na míru“ dané situaci. „„Lavočka“ rovněž vynikala výbornou manévrovatelností a citlivostí řízení.“⁷⁷ Podle Ladislava Valouška byla ideálním stíhacím letounem pro vzdušné boje v malých a středních výškách. V manévrech s vysokými hodnotami přetížení dokonce porazila i německé letouny.

3. Lavočkin La-7



Charakteristika letounu

Sovětský školní jednomotorový a jednomístný samonosný dolnoplošník. Smíšená kostra draku (dřevo-kov) z větší části potažena překližkou, zbytek plátnem. Hvězdicový motor poháněl třílistou kovovou stavitelnou vrtuli. Hlavní podvozek zatahovací, záďové kolo pevné. Výzbroj tvořily dva až tři kanóny ráže 20 mm umístěné v trupu. Výsostné označení sovětské.

Technická data letounu

Rozpětí 9,80 m, délka 8,60m, hmotnost prázdného letounu 2 638 kg, motor AŠ-82 FN o výkonu 1 120 kW, max. rychlost 665 km/h, dostup 9 900 m, dolet 635 km.⁷⁸

Letoun Lavočkin La-7 byl dalším letounem, který Ladislav Valoušek pilotoval na jaře roku 1945. Jak se Ladislav Valoušek zmínil na jedné ze svých přednášek, šlo o letouny ze série, u níž byla při ověřování zjištěna vada v konstrukci křídel. Byla však zajištěna náprava. Nová La-7 se od starého typu „Lavočky“ lišila lepším výkonem. V posledních dnech války přelétával Ladislav Valoušek letouny La-7-09 a La-7-91

⁷⁷ HLŮZOVÁ, V. Životní křížovatky stíhacího letce Ladislava Valouška. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006, s. 30

⁷⁸ ŠOREL V. a kolektiv. Češi a Slováci v oblacích. Plzeň : Mustang, 2003, s. 113

Do stíhacího letounu usedl Ladislav Valoušek naposledy v závěru války. Na 29. červen roku 1945 vždy velmi rád vzpomínal. Válka již byla minulostí, a tak si tento let s La-7 náramně užil „Byl to senzační pocit, se kterým jsem se neseťkal v žádném jiném letounu. Tenkrát jsem ovšem neměl ani tušení, že je to můj poslední let v „Lavočce“, a vlastně poslední můj let na stíhacím letounu vůbec.“⁷⁹

3.1 NAPOSLEDY PILOTEM

Letoun Zlín 142



V roce 1985, tedy více jak po dvaceti letech bylo Ladislavu Valouškovi znovu umožněno usednout do kokpitu letadla a připomenout si tak roky, které ovlivnily jeho život. Tento let se uskutečnil ve čtyřmístném letadle Z 142 z letiště Holešov u Zlína. Nejmenovaný pilot předal Ladislavu Valouškovi nad Otrokovicemi řízení a zajistil tím sobě i ostatním v letadle neopakovatelný zážitek. „Minuty strávené v letadle, řízeném bývalým pilotem královského letectva, se pro nás staly nezapomenutelnými. Navzdory technickým změnám v řízení byl stroj po pár vteřinách jeho. I když pan Valoušek nedával okolí najevo své pocity, tentokrát jeho nadšení nebylo možné přehlédnout,⁸⁰ uvedli ve vzpomínce na Ladislava Valouška Aleš Horák a MUDr. Tomáš Topič. Fotografie, dokumentující tento let, přikládám v příloze (viz. příloha č. 2, b) foto č. 6).

⁷⁹ VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003, s. 15, HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006, s. 31 - 32

⁸⁰ Rozhovor mé vlastní osoby s Alešem Horákem a MUDr. Tomášem Topičem

4 VÁLEČNÉ FOTOGRAFIE LADISLAVA VALOUŠKA

V této kapitole bych se ráda věnovala nejvýznamnějšímu odkazu Ladislava Valouška, kterou zanechal ve formě rozsáhlé fotodokumentace, čítající přes šest set snímků. Veškeré fotografie, pořízené za války, tematicky roztřídil, očísloval a pečlivým způsobem zdokumentoval. Jako autor, prezentovaný coby obyčejný člověk prožívající peklo druhé světové války, přispěl svými fotografiemi k oživení a doplnění literatury faktu v oboru letectví. Mnohé z nich ilustrují a autentizují události druhé světové války, vydané v knižní podobě jeho leteckými přáteli. Svou spolupráci poskytl např. Jiřímu Rajlichovi, Františku Louckému, Františku Fajtlovi, Zdeňku Titzovi a mnoha dalším. Valouškovy fotografie lze také spatřit v leteckých časopisech, regionálních tiscích a odborném tisku nejen u nás, ale i v zahraničí. Množství snímků daroval Ladislav Valoušek za svého života přátelům a zájemcům o letectví. Jiné byly po jeho smrti dle výpovědi dcery doslova „rozkradeny.“ V současnosti tvoří jeho fotografie součást válečných expozicí Muzea Slovenského národního povstání v Banské Bystrici a muzejního oddělení Historického ústavu Armády České republiky v Praze.

„Zájem o fotografování měl bratr již v raném dětství, v průběhu války si uvědomil, že by bylo dobré zachytit obraz doby i pro další generace,“ zmínil v rozhovoru mladší bratr Svatopluk Valoušek. Ve Francii měl Ladislav Valoušek přístroj na film bez perforace s rozměry 24 x 36 mm. Do letounu si fotoaparát vzal až na území Velké Británie. Byl to Kodak 6 x 9 cm. Při jednom letu však strhnul závěrku a tu se mu již nepodařilo opravit. Jak jsem již zmínila v druhé kapitole, na cestě do Sovětského svazu si zakoupil fotoaparát Leicu. Přístroj, který jej provázela za dramatických okolností při bojích na východní frontě až do konce války. V rozhovoru s Jindřichem Drebota, který ponechávám k náhledu v příloze (*viz. příloha č. 4, fotokopie č. 1*)), se o podmínkách fotografování zmiňuje takto: „Mohl jsem zdokumentovat pobyt naší jednotky v Sovětském svazu i na území Slovenska.“⁸¹

Prozatímním fotografem pluku byl ustanoven Jiří Sehnal, Ladislav Valoušek tedy fotografoval načerno. Ze zápisků ve válečném deníku vyplývá, že s prvními pořízenými snímky mu vznikly u vedení pluku nemalé problémy. I když porušil přísný zákaz fotografování, nebyly z toho nakonec vyvozeny žádné negativní důsledky.

⁸¹ DREBOTA, J. *Setinou sekundy – rozhovor s Ladislavem Valouškem*. blíže nespecifikovaný výstřižek z časopisu, 1985, str. 3 – 6

První pořízenou fotografií na území Sovětského svazu byla skupina tří Lavoček, kterou se Ladislavu Valouškovi podařilo zachytit za letu. Ze vzduchu se mu rovněž podařilo zdokumentovat přelet perutě z Kubinky na letiště Proskurov. „V posledním roce války mi Leica pomohla zaznamenat epizodu v celkovém válečném dění téměř nicotnou, významnou však tím, že téměř všichni její aktéři stáli v boji proti fašismu od samého počátku,“ cituje Jindřich Drebota Ladislava Valouška v již zmíněném rozhovoru. Fotografie, dokumentující život československých letců na pozadí historických událostí, se Ladislavu Valouškovi podařilo dochovat jako jednomu z mála. Fotodokumentace oficiálních fotografů na východní frontě byla v převážné míře znehodnocena.⁸²

⁸² např. fotodokumentace (veškerý fotografický materiál, vyvolané fotografie i negativy) oficiálního fotografa prvního leteckého stíhacího pluku (zvolenského) byla po nalezení sovětskými vojáky nejen rozkradena ale i zničena.

5 PUBLIKAČNÍ ČINNOST LADISLAVA VALOUŠKA

Osobní vzpomínky zaznamenané v soukromém deníku v průběhu války se v pozdějších letech staly základem pro zpracování rozsáhlého válečného deníku a vzpomínkových próz. Byly doplněny o připomínky a vzpomínky válečných spolubojovníků a také o různé korespondence s válečnými přáteli. Jako autor, prezentovaný jako obyčejný člověk, prožívající události druhé světové války, prokazuje ve svém díle nevídaný vypravěčský talent. Kvantita textů věnovaných Valouškově odkazu byla nejprve zveřejněna ve formě krátkých povídek a článků v odborných časopisech. V roce 2000 se o jeho osobě rozhodla napsat šternberská editorka Mgr. Vlasta Hlůzová, která vlastním nákladem publikovala jeho veškerou písemnou pozůstalost. V rozvíjení vypravěčského talentu jej podporoval i redaktor a publicista časopisu *Letectví a kosmonautika*, Václav Tiskovský, který byl přítomen u samotných počátků jeho publikační tvorby.⁸³ Jak jsem již nastínila v úvodu, kapitolu tvoří přehled leteckých povídek⁸⁴, z nichž byla převážná většina publikována v odborných leteckých časopisech. Možnost seznámit se s podobou, ve které byly povídky otisknuty zejména v odborném časopise *Letectví-Kosmonautika* nabízím k náhledu v příloze. Dále předkládám výčet jednotlivých publikací⁸⁵ a stručné seznámení s jejich obsahem.

5.1 LETECKÉ POVÍDKY

- Vzpomínky na „Lavočku“
- Obě sekce SCRAMBLE (viz. příloha č. 4, fotokopie č. 2)
- Pozvání na večeri
- První střetnutí (viz. příloha č. 4, fotokopie č. 3)
- Faberův Fw 190 po padesáti letech
- Stehlíkova peruť útočí (viz. příloha č. 4, fotokopie č. 4)
- Poslední let Aloise Vašátka
- Jak to bylo s prvním Fw 190?
- Přílet na Zolnou
- Píšťany
- Když ryby neberou

⁸³ VALOUŠEK, V. *Cestou zpátky*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003, s. 378 - 379

⁸⁴ VALOUŠEK, V. *Návraty stíhačů*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2002, s. 3

⁸⁵ HLŮZOVÁ, V. *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 6 –7

- Tri Duby
- Sázka aneb jak Jindra ke dvěma librám přišel
- List z deníku
- Čas odpočinku aneb i tak se plaší smrt
- Tenkrát v máji roku 1945
- Návraty
- Suvenýr z Antarktidy

5.2 PUBLIKACE

5.2.1 NÁVRATY STÍHAČŮ

Publikace Návraty stíhačů obsahuje čtrnáct chronologicky uspořádaných leteckých povídek, které se do doby vydání tohoto souboru uchovaly ve formě strojopisů v rodinném archivu autora. Jak jsem již zmiňovala v úvodu této kapitoly, některé z nich byly již dříve zveřejněny v mnohých leteckých časopisech. Představují vzpomínky Ladislava Valouška jak na bojové okamžiky, tak na chvíle plné radosti a úsměvných situací. Tato publikace je první z edičního souboru Valouškových vzpomínkových próz, které vyšly zásluhou Mgr. Vlasty Hlůzové.

5.2.2 CESTOU ZPÁTKY

Publikace Cestou zpátky je válečný deník, druhé dílo, o jehož vydání se zasloužila šternberská učitelka ve výslužbě Mgr. Vlasta Hlůzová. Její podíl na kompletaci rukopisné a strojopisné pozůstalosti a především celkové stylizaci díla je třeba označit za neopomenutelný. Dílo seznamuje čtenáře s osudy československých letců na frontách druhé světové války, jež jsou zaznamenány formou osobních vzpomínek a rekonstrukcí příběhů, které Ladislav Valoušek osobně prožil. Tento válečný deník, zpracovaný Ladislavem Valouškem v druhé polovině 80. let 20. století, zachycuje válečné období let 1939 až 1945. Základem jeho sepsání byly čtyři rukopisné válečné deníky, které se dochovaly jako rodinná památka. Jedná se o soubor dvanácti kapitol, v nichž Ladislav Valoušek prokazuje obdivuhodnou faktografickou paměť a zároveň dovoluje čtenáři nahlédnout do své duše. Válečný deník se stal po dobu války jeho osobní zповědnicí, zachytil období štěstí i zklamání, charakteristiky lidí a v neposlední řadě také jeho schopnost přiblížit situace a prostředí, v nichž se ve válečném úsilí nacházel. Dílo Ladislava

Valouška „Cestou zpátky“ je ve smyslu obohacení letecké odborné literatury nesmírně cenné. Je prosté, ale silné svou dokumentárností. Jak sama editorka přiznává, tento válečný deník vyšel bez jakýchkoliv obsahových změn v původním rukopisu. Strojopis deníku Ladislav Valoušek dokončil před listopadem 1989, avšak s nabídkou knižního vydání nesouhlasil. Pravda, v něm zachycená pro něj byla až příliš cenná. Z důvodu vážné nemoci v pozdějších letech ho již nestačil připravit pro tisk a tak v této podobě zůstal až do svého vydání v roce 2003.

5.2.3 CESTOU NADĚJÍ A ZKLAMÁNÍ

Na základě originální rukopisné pozůstalosti Ladislava Valouška z let 1944 až 1945, (od 31. ledna 1944 do 20. července 1945) vydala vlastním nákladem již výše zmíněná šternberská editorka Mgr. Vlasta Hlůzová další publikaci pod názvem *Cestou nadějí a zklamání* (Z deníku stíhacího letce). Pojednává o událostech, tehdy Ladislavem Valouškem prožívaných. Zápisky z tohoto deníku jsou různého charakteru a dávají čtenáři možnost přenést se zpět do poloviny 40. let 20. století, kdy skupina zkušených, „ostřílených“ letců spolu s Ladislavem Valouškem odešla z anglické RAF za účelem posílení východní fronty. Ladislav Valoušek zde zaznamenává průběh historických i politických události a navíc ho doplňuje popisem prostředí. Zprostředkovává čtenáři napětí situací. Nechybí zde ani humorný pohled na věc, jenž je v mnoha situacích zachycen vtipnými poznámkami. Snad měly přinést odlehčení.

Šest let prožitých v útrobach války je dostatečně dlouhé období k tomu, aby se člověku podařilo odkrýt pravé lidské povahy. Uprostřed války vznikala hluboká přátelství z nichž mnohá přetrvala i po ní. Tím nejkrásnějším obdobím pro Ladislava Valouška byly zajisté poslední měsíce války. Tehdy poznal ženu, se kterou strávil bok po boku až do samého konce. Jen díky ní bylo Mgr. Vlastě Hlůzové umožněno dát tomuto rukopisnému originálu (malému linkovanému sešitu s tvrdými deskami) knižní podobu.

5.2.4 ŽIVOTNÍ KŘÍŽOVATKY STÍHACÍHO LETCE LADISLAVA VALOUŠKA

Tato publikace uzavírá celý ediční soubor.⁸⁶ Zprostředkovává vyprávění Ladislava Valouška, zpracované osobou Mgr. Vlasty Hlůzové z osobních poznámek, zaznamenaných v průběhu besedy s žáky druhého stupně Základní školy Dr. Hrubého ve Šternberku. Jedná se o jedinou autorskou práci.

⁸⁶ HLŮZOVÁ, V. *Životní křížovky stíhacího letce Ladislava Valouška*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. s. 6 –7

6 VYZNAMENÁNÍ LADISLAVA VALOUŠKA

Ladislav Valoušek byl za své bojové úsilí na západní i východní frontě odměněn řadou našich státních i zahraničních vyznamenání. Ve své skromnosti se o nich však nikdy nezmiňoval a se svým jménem rovněž nikdy nespojoval slova hrdinství.⁸⁷ U příležitosti úplné rehabilitace mu byla přidělena nová vojenská uniforma, kterou však nepřijal a rovněž do posledních dnů svého života u svého jména neuváděl vojenskou hodnost. Další vyznamenání, mezi nimiž lze zmínit Hvězdu evropských posádek (Air crew europe star), Hvězdu atlantických posádek (Atlantic star), Řád slovenského národního povstání I. třídy, československou vojenskou pamětní medaili a s ni spojené právo s nošením odznaku zasloužilého letce uvádím jen ve výčtu.

6.1 ČESKOSLOVENSKÝ VÁLEČNÝ KŘÍŽ

Československé státní vyznamenání, udělované příslušníkům československých a spojeneckých vojsk za projevení osobní statečnosti před nepřítelem, úspěšný čin výkonný nebo velitelský a jiné záslužné bojové činy, při kterých byli vystaveni nebezpečí života nebo život obětovali. Toto vyznamenání bylo Ladislavu Valouškovi uděleno celkem čtyřikrát. (*viz.příloha č. 5, fotokopie č. 2*).

6.2 ČESKOSLOVENSKÁ VOJENSKÁ MEDAILE ZA CHRABROST PŘED NEPŘÍTELEM

Československá medaile Za chrabrost před nepřítelem byla udělována těm, kteří činem prokázali osobní statečnost před nepřítelem na domácím nebo zahraničním bojišti. Ladislav Valoušek je držitelem tří těchto vyznamenání (*viz. příloha č. 5, fotokopie č. 3*).

6.3 ČESKOSLOVENSKÁ MEDAILE ZA ZÁSLUHY 1. STUPNĚ

Další medailí, která byla Ladislavu Valouškovi udělena, byla medaile Za zásluhy 1. stupně (*viz. příloha č. 5, fotokopie č. 4*). Tato medaile byla udělována osobám, které se zasloužily o stát nebo územní samosprávný celek.

⁸⁷ Dle výpovědi rodinných příslušníků se Ladislav Valoušek o svých vyznamenáních nezmiňoval a rovněž se s nimi odmítal fotografovat. Z výše uvedeného důvodu se v jeho rodinném archivu nenašla fotografie, která by tuto skutečnost dokládala. Výčet uvedených vyznamenání je převzat z publikace: HLŮZOVÁ, V. *Osobnosti Šternberska ve 20. století*. Olomouc : Vydavatelství UP, 2007, s. 217

7 LADISLAV VALOUŠEK OČIMA DRUHÝCH

Zájem Ladislava Valouška o letectví a vše s ním spojené přetrval i po válce. Aktivně se účastnil množství setkání s válečnými veterány (*viz. příloha č. 6*). Zážitky z válečného období s nadšením přednášel žákům základních škol, členům Kit-klubu v Olomouci a především členům Letecko-historického kroužku v Domě dětí a mládeže ve Šternberku. Vedoucím tohoto kroužku byli tou dobou Mgr. Jan Pala a Jan Zita. Dle jejich výpovědi byl Ladislav Valoušek pravidelným účastníkem. Každý rok s ním probíhaly besedy, v rámci kterých posluchače seznamoval se skutečnostmi války, jeho osobou tehdy prožitými. Svým lidským a poutavým výkladem zaujal osoby různých názorů i generací. „S panem Valouškem jsem se poprvé setkal ve vlaku do Olomouce, kde se mělo konat setkání Kit-klubu v AOZ. Byl to vysoký muž s přísným výrazem. Moc nehovořil, ale přece jen se zajímal kdo jsme a co děláme. Jeho přísný výraz v obličeji změkkl, jakmile se dozvěděl, že vedeme kroužek letecké historie v Domě dětí a mládeže ve Šternberku, tehdy se jmenoval Dům pionýrů. Cestou do klubu nám slíbil besedu s chlapci z kroužku. Než něco řekl, řekl to po úvaze a objektivně. Řekl bych, že v něm byl schován zpravodajský důstojník. Byl přece jen absolventem školy zpravodajských důstojníků. Svou zručnost, fotografický talent, nám dokázal výrobou přípravku na ofotografování šestnácti milimetrového filmu na diapozitivy. Takticky nám přípravek zapůjčil a zkoušení dopadlo perfektně. Táhlo ho to k letadlům, našemu kroužku věnoval celou sobotu při hledání nejpřesnějších odstínů kamufláže jeho sovětského letounu La-5 FN „69“. Byl naprosto apolitický. Podporoval chlapce v samostatném přemýšlení, mluvil s nimi jako rovný s rovnými,“ vzpomněl na průběh přednášek Mgr. Jan Pala. Ladislava Valouška měl možnost blíže poznat na setkáních s válečnými druhy. „Velice dobře dle mého názoru vycházel se Zdeňkem Titzem, Zdeňkem Spurným, předsedou KIT-klubu v Olomouci a s ostatními, kteří se problematice letectví věnovali daleko podrobněji.“⁸⁸ K pravidelným setkáním účastníků národního odboje docházelo každý rok 17. září.

„Nejenže si Ladislav Valoušek detailně pamatoval, ale svůj životní příběh dokázal druhým lidem krásným způsobem předat. Byl za každé situace velice korektní a noblesní. Skromnost a neuvěřitelná pokora byla jeho charakteristickými rysy,“ vzpomněl Aleš Horák.⁸⁹ Stejným způsobem popsala Ladislava Valouška i Mgr. Vlasta Hlúzová.

⁸⁸ Rozhovor s Mgr. Janem Palou, leden 2010

⁸⁹ Rozhovor s Ing. Alešem Horákem, leden 2010

V dopise adresované mé osobě píše: „Považovala jsem ho za člověka vzácného nejen pro jeho charakterové vlastnosti, zvláště pracovitost a výjimečnou skromnost a čestnost i v tak politicky těžké době a za každých okolností, a nechci, aby to vyznělo jako fráze, ale i pro opravdové vlastenectví. Jak jsem si ho hluboce vážila jsem se pokusila vyjádřit způsobem, že edice knih o něm vůbec spatřila světlo světa.“⁹⁰

Je až s podivem, jak se výpovědi osob, které Ladislava Valouška znaly shodují. Například František Fajtl, velitel československého leteckého pluku v SSSR na něj ve své knize První doma vzpomíná takto: „Každý měl jeho umírněnou a klidnou povahu rád. Mechanici na něho nedali dopustit, seržant Afanasenko mi o něm jednou řekl, že je to jedinečný člověk. Všichni si přáli, aby jejich pilot-filosof už také konečně dostal jednou nějakého fašistu ve vzduchu. Byl rozvážný a hloubavý debatér, horující pro spravedlnost, přímost a pravdu, vždy velmi zdvořilý.“⁹¹ Jak na Ladislava Valouška vzpomínají ostatní jsem se pokusila zachytit v rozhovorech, které příkládám v příloze (*viz. příloha č. 7*).

⁹⁰ Výňatek z dopisu od Mgr. Vlasty Hlůzové, adresované mé osobě v lednu roku 2010.

⁹¹ FAJTL, F. *První doma*. Praha : Naše vojsko, 1974. s. 249

ZÁVĚR

Povědomí o existenci osob, které se za druhé světové války zasloužily o obnovu národní suverenity, lze dle mého názoru pokládat za jednu z důležitých oblastí poznání v životě člověka. K naplnění této myšlenky má svým skromným podílem přispět i tato práce.

Bakalářská práce přibližuje méně známou osobnost mikroregionu Šternbersko, pana Ladislava Valouška, jehož autentické vzpomínky na největší válečný konflikt v dějinách lidstva rozšířily povědomí o minulosti naší republiky. Jeho dílo je nejen cenným příspěvkem k osvětlení činnosti leteckých perutí britského královského letectva a první československé letecké jednotky v SSSR, ale také – a to především – svědectvím o skromném hrdinství, vlastenectví a přátelství příslušníků pluku.

Při důkladném studiu historických pramenů a literatury jsem si ověřila skutečnost, na kterou jsem byla upozorněna již na začátku získávání faktů. O panu Ladislavu Valouškovi je k nalezení pouze malé množství písemného materiálu a osobní pozůstalosti. Rovněž jsem se setkala se skutečnostmi, které nebylo možné v práci použít vzhledem k jejich materiální nepodloženosti či nedůvěryhodnosti. Odborná literatura mi poskytla teoretický základ, který jsem se pokusila doplnit o poznatky získané studiem pramenů. V literatuře, pojednávající o československých stíhacích letcích, byla osoba Ladislava Valouška k nalezení v pouhém přehledu pilotů, zařazených do příslušných perutí, a ve statistických tabulkách, sdělujících výsledky úspěšné bojové činnosti československého leteckého pluku v SSSR. Při zpracování a hodnocení získaného materiálu jsem v převážné míře vycházela z údajů v osobním válečném deníku, doplněných osobními vzpomínkami rodiny a přátel, kteří mne v průběhu psaní sami vyhledávali a vyvíjeli vlastní iniciativu k objasňování mně neznámých informací. Rovněž jsem čerpala ze svědectví pamětníků a válečných spolubojovníků, zaznamenaného formou osobních deníků a leteckých povídek. Na základě zjištěných faktů jsem při závěrečném shrnutí dospěla k závěru, že osobnost pana Ladislava Valouška je sice mediálně téměř neznámá, přesto v povědomí leteckých spolubojovníků a přátel není zcela opomíjena. V paměti dcery, příbuzných i známých zůstává nezapomenutelný.

Přínos této bakalářské práce lze spatřit v kompletaci veškerých zjištěných informací, umožňujících vytvoření si vlastního názoru a obrazu o jeho životním osudu. Zprostředkování autentických výpovědí leteckých přátel, rodinných příslušníků a jiných osobností města Šternberka o osobě pana Ladislava Valouška, které doposud nebyly literárně zpracovány a vydány v jednotné podobě, pokládám za svůj přínos a zadostiučinění člověku, který byl nepochybně hrdinou i dobrým člověkem.

Nabízí se však možnost dalšího bádání v archivech Vojenského historického ústavu v Praze, v Muzeu Slovenského národního povstání v Banské Bystrici a také v dalších armádních a leteckých muzeích. Tyto instituce by svými sbírkami historických dokumentů, fondy hmotných památek dějin našeho vojenství a zpracovanými personáliemi vojenských osobností mohly poskytnout další podklady pro rozšíření povědomí o vojenské anabázi toho hrdiny leteckého nebe druhé světové války.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

LITERATURA:

- ČEJKA, E. *Československý odboj na Západě 1939 – 1945*. Praha: Naše vojsko, 1997. 534 s. ISBN 204-0609-3.
- FAJTL, F. *Sestřelen*. 3. vyd. Praha : Naše vojsko, 1969. 272 s.
- FAJTL, F. *Vzpomínky na padlé kamarády*. 1. vyd. Praha : Mladá fronta, 1980. 360 s.
- FAJTL, F. *Boje a návraty*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1987. 386 s.
- FAJTL, F. *První doma*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1974. 292 s.
- FAJTL, F. *Podruhé doma*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1984. 313 s.
- FISZER, M., GRUSZCZYNSKY, J. *Bitva o Británii 1940*. Amercom SA, 2010. 94 s. ISBN 978-83-261-0376-6 (série), ISBN 978-83-261-0337-3 (číslo 1)
- HESS, A. *Byli jsme v bitvě o Anglii*. 3. vyd. Praha : Naše Vojsko, 2001. 110 s. ISBN 80-206-0587-8.
- HLŮZOVÁ, *Životní křížovatky stíhacího letce Ladislava Valouška*. 1. vyd. Olomouc : Vydavatelství UP, 2006. 80 s. ISBN 80-254-4730-8.
- HLŮZOVÁ, V. *Osobnosti Šternberska ve 20. století*. 1. vyd. Olomouc : Vydavatelství UP, 2007. s. 211 – 220.
- JOHNSON, J. *Velitelem křídla*. 1. české vyd. Praha : Naše vojsko, 2008. 299 s. ISBN 978-80-206-0959-5.
- KUDRNA, L. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 2006. 162 s. ISBN 80-206-0838-9.
- LOUCKÝ, F. *Mnozí nedoletěli*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1989. 287 s. ISBN 80-206-0053-1.

RAJLICH, J. *Na nebi sladké Francie*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 2003. 321 s. ISBN 80-206-0665-3.

RAJLICH, J. *310. stíhací peruť*. 1. vyd. Plzeň : Nakladatelství Mustang, 1994. 165 s. ISBN 80-85831-28-7.

RAJLICH, J. *313. stíhací peruť*. 1. vyd. Plzeň : Nakladatelství Mustang, 1996. 165 s. ISBN 80-7179-053-8.

RAJLICH, J. *Esa na obloze*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1995. 216 s. ISBN 80-206-0139-2.

ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1987. 496 s.

ŠMOLDAS, Z. *Českoslovenští letci v Polsku 1939*. 1. vyd. Praha, 1984. 38 s.

ŠNAJDR, M. *Palubní stíhači jejího veličenstva*. 1. vyd. Olomouc : Nakladatelství Votobia, 1996. 333 s. ISBN 80-85619-82-2.

ŠOREL, V. *Češi a Slováci v oblacích*. 1. vyd. Plzeň : Nakladatelství Mustang, 1993. 125 s. ISBN 80-85831-02-3.

TAYLOR, J., MOYES, P. *Pictorial History of the RAF Volume Two 1939 – 1943*. Londýn, 1969. 240 s. SBN 7110 0055 7.

VALOUŠEK, L. *Cestou nadějí a zklamání*. 1. vyd. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. 79 s.

VALOUŠEK, L. *Návraty stíhačů*. 1. vyd. Olomouc : Vydavatelství UP, 2002. 100 s.

VALOUŠEK, L. *Cestou zpátky*. 1. vyd. Olomouc : Vydavatelství UP, 2003. 397 s.

VÁŇA, J., RAIL, J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939 – 1940*. Praha : Ministerstvo obrany České republiky - AVIS, 2005. 109 s.

VÁŇA, J. – SIGMUND, J. – PADIOR, E. *Příslušníci československého letectva v RAF*. Praha : Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1999. 268 s. ISBN 80-86049-58-2.

PRAMENY:

1) archivní materiály

- a) rodinný archiv Ladislava Valouška, kopie strojopisného originálu velkého válečného deníku
- b) Jan Liška – osobní archiv
- c) rozhovory s Mgr. Janem Palou, Janem Zitou, Janem Liškou, Svatoplukem Valouškem (bratrem), MUDr. Tomášem Topišem, Alešem Horákem, Olgou Vrbovou (dcerou)
- d) dvd nahrávka, rozhovor s Ladislavem Valouškem, Magistrát města Olomouce
- f) dopis od Mgr. Vlasty Hlůzové, šternberské pedagožky a autorky řady publikací, oceněné za celoživotní přínos v oblasti regionální historie.

2) periodika

Letectví a kosmonautika

- a) ročník 1983/17
- b) ročník 1986
- c) ročník 1989/1
- d) ročník 1990
- d) ročník 1992
- e) ročník 1994/12

ABC modelářům

Letecký modelář

Stavíme plastické modely – ročník 1982

Krok v literatuře – ročník 2008/5

Šternberské listy – ročník 1997/7

Bruntálsko a Krnovsko – ročník 2006/11

SEZNAM PŘÍLOH

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Příloha č. 1

- fotokopie č. 1** Dohoda o československých leteckých jednotkách ve Francii.
- fotokopie č. 2** Dohoda mezi prozatímní vládou československou a vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska o československé branné moci z 25. října 1940.

Příloha č. 2

Fotografie s Ladislavem Valouškem

a)

- fotokopie č. 1** letecká legitimace Ladislava Valouška
- fotokopie č. 2** Kopie originálu dopisu Ladislava Valouška, adresovaného rodině v prvním roce druhé světové války.

b)

- foto č. 1** Hanácký aeroklub v Olomouci, rok 1938, Ladislav Valoušek je čtvrtý zleva.
- foto č. 2** Toulouse, 19. května 1940, Ladislav Valoušek je v horní řadě třetí zleva.
- foto č. 3** Příslušníci 2. letky 1. československého samostatného stíhacího leteckého pluku v SSSR na letišti v Ivanově. Nahoře Zprava: Vaculík, Řezníček, Mráz, Motyčka, Fábera (velitel letky), Loucký a Valoušek.
- foto č. 4** Ladislav Valoušek v osvobozené Praze, květen 1945, autor fotografie: Svatopluk Valoušek.
- foto č. 5** Ladislav Valoušek s manželkou Idou a prababičkou z Žerotína.
- foto č. 6** Ladislav Valoušek na letišti Holešov, rok 1985.
- foto č. 7** Přednáška v Domě dětí a mládeže ve Šternberku, Letecko-historický kroužek
- foto č. 8** Sourozenci Valouškovi při příležitosti oslavy 70. narozenin bratra Svatopluka (zcela vpravo), 30. červenec 1988.
- foto č. 9** výročí manželů Valouškových - Zlatá svatba, 15. září 1995. Nad nimi zleva: tehdejší matrikářka Jindřiška Grulichová a rovněž tehdejší starosta města Šternberka Ing. Pavel Stonawský.
- foto č. 10** Ladislav Valoušek v těžké nemoci. Fotografie byla pořízena krátce po návratu ze sanatoria.

Příloha č. 3

Ukázka z fotodokumentace Ladislava Valouška

- foto č. 1** Skupinový cvičný let letounů Lavočkin La-5 FN v prostoru Kubinka u Moskvy, červen 1944.
- foto č. 2** Letouny La5-FN 1. československého stíhacího pluku, kódová čísla 20, 69, na letišti v Proskurově, 11. září 1944. Posádky čekají na přílet transportního letounu s pohonnými hmotami. Letoun č. 69 patřil Ladislavu Volouškovi.
- foto č. 3** Přílet na Slovensko dne 17. září 1944. Lavočkiny nad Pohroním, v pozadí Nízké Tatry.
- foto č. 4** Zamaskovaný letoun Lavočkin na letišti Zolná 17, září 1944.
- foto č. 5** Vztyčení československé státní vlajky na počest přistání na půdě vlasti. Letiště Zolná, 17. září 1944.
- foto č. 6** Sověští mechanici u letounu Lavočkin, letiště Zolná, rok 1944.
- foto č. 7** Doplnování paliva do letounu Ladislava Valouška, Lavočkin La-5 FN, č. 69, letiště Zolná, rok 1944.
- foto č. 8** Letiště Zolná, rok 1944.
- foto č. 9** Slavnostní přehlídka pluku na letišti Kubinka dne 19. září 1944. Na snímku je sovětský pozemní personál.
- foto č. 10** Letouny Lavočkin prvního československého stíhacího pluku v hangáru na letišti Tri Duby, připravené k odletu ze Slovenska do SSSR. Říjen 1944.
- foto č. 11** Letiště Tri Duby, rok 1944.
- foto č. 12** Letiště Tri Duby, rok 1944, odlet příslušníků pluku ze SNP.

Příloha č. 4

Letecké povídky

- fotokopie č. 1** Rozhovor s Ladislavem Valouškem, autor Jindřich Drebot, blíže nespécifikovaný výstřížek z časopisu.
- fotokopie č. 2** Letecká povídka „Obě sekce scramble“, publikovaná v periodiku Letectví+kosmonautika, s. 14 – 15.
- fotokopie č. 3** Letecká povídka Ladislava Valouška „První střetnutí“, rovněž publikovaná v periodiku Letectví +Kosmonautika, 12/94, s. 64 – 65.
- fotokopie č. 4** Letecká povídka „Stehlíkova perut' útočí“, Letectví+Kosmonautika.

Příloha č. 5

Válečná vyznamenání

- fotokopie č. 1** rehabilitační list Ladislava Valouška z roku 1992
- fotokopie č. 2** Československý válečný kříž 1939
- fotokopie č. 3** československá medaile Za chrabrost
- fotokopie č. 4** československá vojenská medaile Za zásluhy I. stupně
- fotokopie č. 5** československá vojenská pamětní medaile

Příloha č. 6

Účast Ladislava Valouška na setkání s válečnými veterány a členy Kit-klubu Olomouc

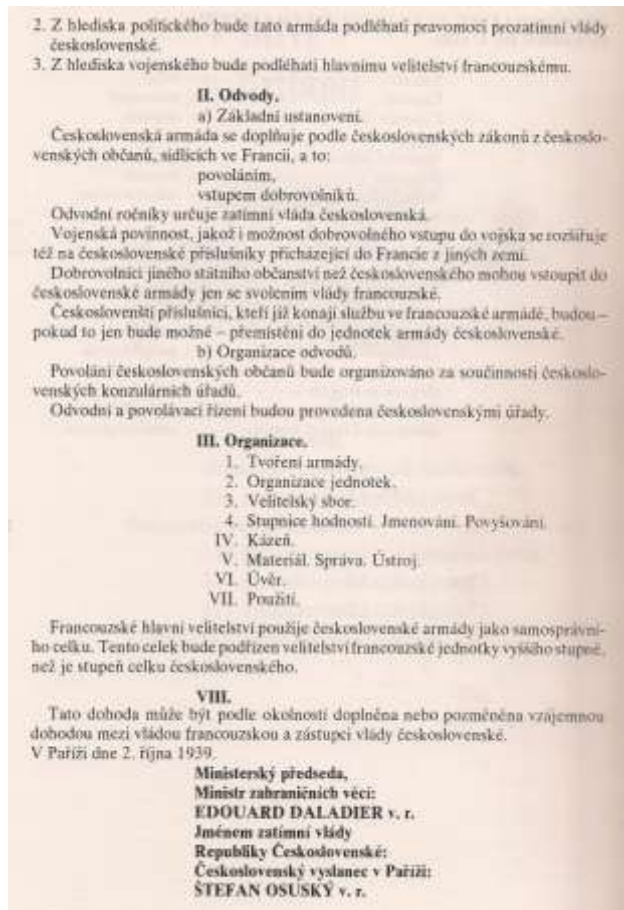
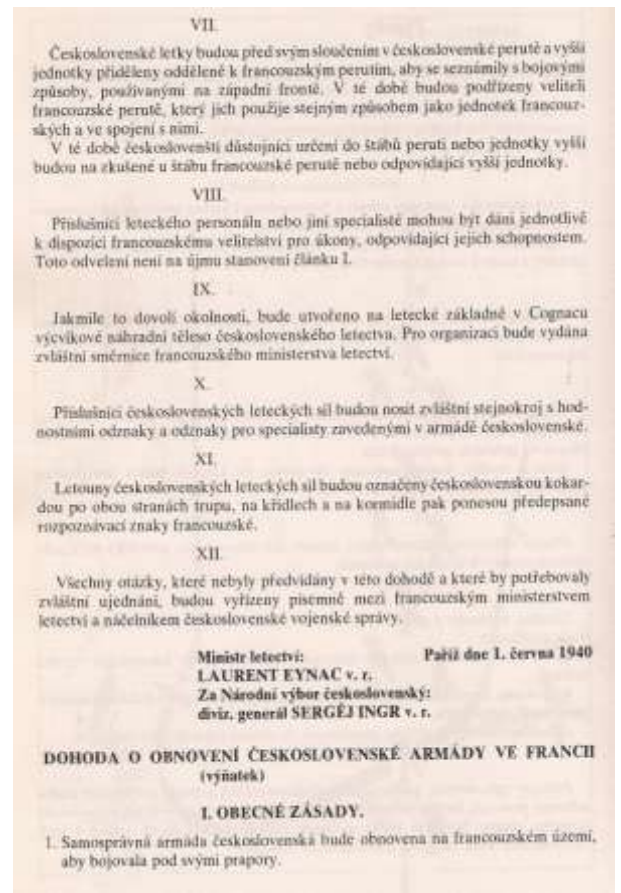
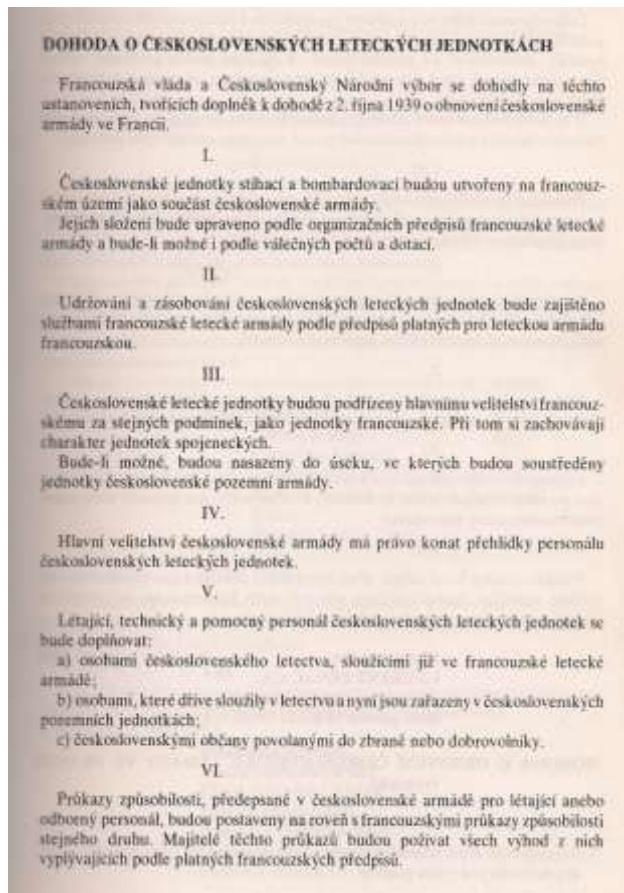
- foto č. 1** Letecko-historický klub při Automobilním Opravářském Závodu Olomouc. Společenské setkání v Jívové, červen 1978.
- foto č. 2** Zleva sedící: Škavrada, Vopálecký, Valoušek a zezadu Fajtl. Stojící let. historik Spurný.
- foto č. 3** Zleva sedící: Vopálecký, Valoušek, Fajtl, Škavrada, zezadu sedící nejsou rozeznáni.
- foto č. 4** Jívová, 1981, setkání členů olomouckého KIT klubu.
- foto č. 5** Polsko, Krakov, květen 1979, návštěva hrobů československých letců, padlých za druhé světové války, Ladislav Valoušek je druhý zprava.
- foto č. 6** Jívová, květen 1980, setkání členů olomouckého KIT klubu.
- foto č. 7** Jívová 1983, setkání válečných veteránů a členů olomouckého KIT klubu.
- foto č. 8** Kolín, září 1987, setkání válečných pilotů.
- foto č. 9** Vrahovice u Prostějova, září 1991, setkání válečných veteránů.

Příloha č. 7

Rozhovory

- rozhovor č. 1** Rozhovor se Svatoplukem Valouškem, mladším bratrem Ladislava Valouška, narozeným roku 1925.
- rozhovor č. 2** Rozhovor s Janem Šiškou, narozeným v roce 1938, členem KIT klubu Olomouc od roku 1975 až doposud

Příloha č. 1



fotokopie č. 1

**DOHODA MEZI PROZATÍMNÍ VLÁDOU
ČESKOSLOVENSKOU
A VLÁDOU SPOJENÉHO KRÁLOVSTVÍ
VELKÉ BRITÁNIE
A SEVERNÍHO IRSKA O ČESKOSLOVENSKÉ
BRANNÉ MOCI
Z 25. ŘÍJNA 1940**

Prozatímní vláda československá a vláda Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku, trvající na svém rozhodnutí pokračovat ve válce až do úspěšného konce, uznávající ve vlastním a společném zájmu význam toho, aby československá branná moc byla zachována a přeje si, aby byly položeny základy k organizování této branné moci, pod vrchním velením československého hlavního velitele, pro spolupráci se spojeneckými armádami, dohodly se takto:

Článek 1

Československá branná moc (zahrnující vojsko pozemní a letectvo) bude organizována a použita pod velením britským, jakožto nejvyšším velením spojeneckým.

Článek 2

Prislušníků československého letectva bude použito v rámci Královského letectva podle podmínek, uvedených v příloze I. této dohody.

Článek 3

Vláda Spojeného království bude nápomocna při opětovném vybudování československého pozemního vojska podle podmínek, uvedených v příloze II. této dohody.

Článek 4

Pravomoc nad osobami československé branné moci bude vykonávána podle ustanovení přílohy III. této dohody.

Článek 5

Výdaje, které vzniknou z provádění této dohody kterémukoli vládnímu resortu Spojeného království, budou hrazeny z úvěru, poskytovaného vládou Jeho Veličenstva prozatímní vládě československé na udržování československého branného úsilí.

Článek 6

Tuto dohodu možno doplnit nebo pozměnit podle okolností dohodou mezi oběma smluvními stranami.

Na potvrzení čehož podepsáni, řádně byvše k tomu oprávněni vládami svými, podepsali tuto dohodu a opatřili ji svými pečeti.

Vyhotoveno dvojmo v Londýně v jazyce anglickém 25. října 1940. Na československém znění dohodnou se později obě smluvní vlády a oboje znění bude stejné autentické.

(L.S.) Jan Masaryk
(L.S.) Halifax

umístění československých jednotek, bude československý velitel, který bude spolupracovat s britským velitelem základny, který je služebně starší.

3. Československé letecké jednotky budou vybaveny obvyklou předepsanou výzbrojí Královského letectva; jejich zásobování, živění a výcvik bude prováděn obvyklým způsobem pro Královské letectvo.

4. Systemizované počty a hodnosti důstojníků a mužstva pro československé jednotky budou stejné jako pro jednotky britské. Kvalifikace osob bude posuzována podle platných předpisů pro Královské letectvo. Ve zvláštních případech může být obvyklý postup Královského letectva výjimečně pozměněn, kde by to bylo v zájmu účinné spolupráce. Kde z důvodů administrativní účelnosti bude zapotřebí, mohou některá místa být zdvojena tak, aby mohla být obsazena jak československými osobami, tak i britskými. Kdekoliv by se nedostávalo československých osob pro vyplnění systemizovaných počtů v československých jednotkách, lze ustanovit na tato místa osoby britské.

Článek 3

Převod a postup

1. Důstojníci

(I.) Všichni českoslovenští letečtí důstojníci budou převedeni do základní hodnosti poručíka (pilot officer). Jsou-li vycvičení, a do hodnosti titulárního poručíka (acting pilot officer), nejsou-li plně vycvičení. Hodnosti poručíka dosáhnou po dokončení výcviku.

(II.) Nelétající personál bude zařazen do hodnosti poručíka (pilot officer), jedná-li se o lékaře nebo zubního lékaře.

(III.) Povyžení na nadporučíka (flying officer) bude provedeno po náležité úlobě podle předpisů Královského letectva. Jiná povyžení budou prováděna za účelem vyplnění předepsaných míst v československých jednotkách v hodnostech vyšších než nadporučík a budou spojena s titulární hodností a s platem dotyčného místa. Všechna povyžení budou prováděna jménem Jeho Veličenstva krále a prozatímní vládou československou a budou vyhlášena současně britskými i československými činiteli.

(IV.) Všechna povyžení za účelem vyplnění volných míst budou prováděna podle předpisů Královského letectva v dorozumění s příslušnými československými činiteli.

2. Mužstvo

(I.) Všechno mužstvo včetně pilotů bude z počátku zařazeno do hodnosti pomocného vojína II. tř., skupina V., a bude moci být ihned přeřazeno, pletříděno a povýšeno podle své kvalifikace, podle předpisů Královského letectva.

(II.) Zařazení mužstva podle předepsaných počtů bude prováděno v dorozumění s patřičnými československými činiteli.

(III.) Povyžení až do hodnosti desátníka (corporal) v mezích předepsaných počtů uskutečnění se podle předpisů Královského letectva po předechozím zařazení, a to v pravomoci příslušných britských a československých velitelů nebo úřadů.

PŘÍLOHA I.

(Jednající o československém letectvu)

Článek 1

Organizace

1. Prislušníci československého letectva budou organizováni v československé jednotky, přidělené Královskému letectvu. Takové jednotky, ačkoli organizované tímto způsobem z důvodů praktické vhodnosti, budou uznány jako jednotky československého letectva, které je součástí československé branné moci.

2. Bude vytvořena co nejdříve jedna perut stíhací a jedna perut bombardovací s příslušnými zálohami. Bude se uvažovat o vytvoření dalších perutí, jakmile to bude možné a bude dostatečný počet osob.

3. Výběr osob pro službu v letectvu bude provádět jedna nebo více komisí, skládající se ze zástupců československých a britských. Vybrané osoby nutno podrobit lékařské prohlídce podle zásad platných pro Královské letectvo. Prohlídky provedou obvyklé lékařské komise Královského letectva s pomocí československých lékařů, budou-li po ruce.

4. Důstojníci a mužstvo vybraní a lékařsky uznáni budou jmenováni a zařazeni do dobrovolnické zálohy Královského letectva (R.A.F.V.R.) na dobu nynější války. Budou přisahat prozatímní vládě československé a Jeho Veličenstvu králi.

5. Prislušníků československého letectva, kteří z počátku nemohou být zařazeni do československých perutí, bude použito jednotlivě nebo ve skupinách či v jednotkách Královského letectva až do doby, kdy bude možno zařadit je do československých perutí. Ve výcvikových střediscích Královského letectva bude podle potřeby umožněn výcvik těchto osob.

6. Bude zřízen inspektorát československých jednotek, přičleněných Královskému letectvu, jehož povinností bude konat prohlídky těchto jednotek a předkládat hlášení o jejich pokroku ve výcviku československému ministerstvu národní obrany a britskému ministerstvu letectví. Inspektorát bude udržovati těž styk s velitelstvem Královského letectva, kterým budou československé jednotky, přičleněné Královskému letectvu podřízeny. Pravidelným počtem mezi inspektorátem a útvary Královského letectva budou ředitelství pro součinnost spojeneckého letectva v ministerstvu letectví.

Článek 2

Velení a správa

1. Československým perutím (squadrons) budou zásadně velet českoslovenští důstojníci. Místo velitele bude z počátku obsazeno dvakrát, takže bude britský i československý velitel, při čemž je první služebně starší až do doby, než československý velitel bude dostatečně obeznámen se službou v Královském letectvu, aby mohl velet sám. Operační použití československých perutí bude přináležet výlučně tomu velitelství Královského letectva, kterému jsou tyto perate přičleněny.

2. Základnám, na kterých jsou umístěny československé letecké jednotky, budou velet britští důstojníci. Na základnách, používaných jediné nebo převážně pro

(IV.) Povyžení do hodnosti vyšší než desátníka podle předepsaných počtů bude se dít podle předpisů Královského letectva příslušnými britskými a československými činiteli současně.

Článek 4

Náležitosti

Platy a přídatky budou zpravidla vyměřovány podle obvyklých sazeb Královského letectva. Bude však nutno učinit zvláštní opatření, pokud se týče přídatků příslušníkům rodin a jiných obdobných případů. Tato budou předmětem dalších jednání příslušných britských a československých úřadů.

Článek 5

Stejnokroje

1. Prislušníci československého letectva, jmenováni nebo zařazení do dobrovolnické zálohy Královského letectva, budou nosit obvyklý stejnokroj Královského letectva, ale označený páskou s nápisem „Czechoslovakia“ na obou rukávech pláště a blazy.

2. Letouny, používané československými jednotkami přičleněnými Královskému letectvu, budou označeny britskými vojenskými znaky a rozlišovacím československým znakem na trupu.

3. Československá vlajka bude vztyčena s vlajkou Královského letectva na všech základnách, na nichž budou umístěny československé jednotky.

Článek 6

Jakékoliv obtíže, které by vznikly z hořejších ustanovení, jakož i veškeré otázky, zde neuvedené, budou podle možnosti vyřešeny přímým jednáním mezi povolnými československými a britskými činiteli.

Prohlášení válečného stavu mezi Československou republikou a státy, které jsou ve válce s Velkou Británií, Svazem sovětských socialistických republik a Spojenými státy americkými.

Prohlašují podle § 64. odst. 1. bodu 3. ústavní listiny, že Československá republika je ve válečném stavu se všemi státy, které jsou ve válečném stavu s Velkou Británií, Svazem sovětských socialistických republik nebo Spojenými státy americkými, a že válečný stav mezi Československou republikou na jedné a Německem a Maďarskem na druhé straně trvá od chvíle, kdy vlády těchto států se dopustily násilných činů proti bezpečnosti, samostatnosti a územní celistvosti republiky.

V Londýně dne 16. prosince 1941.

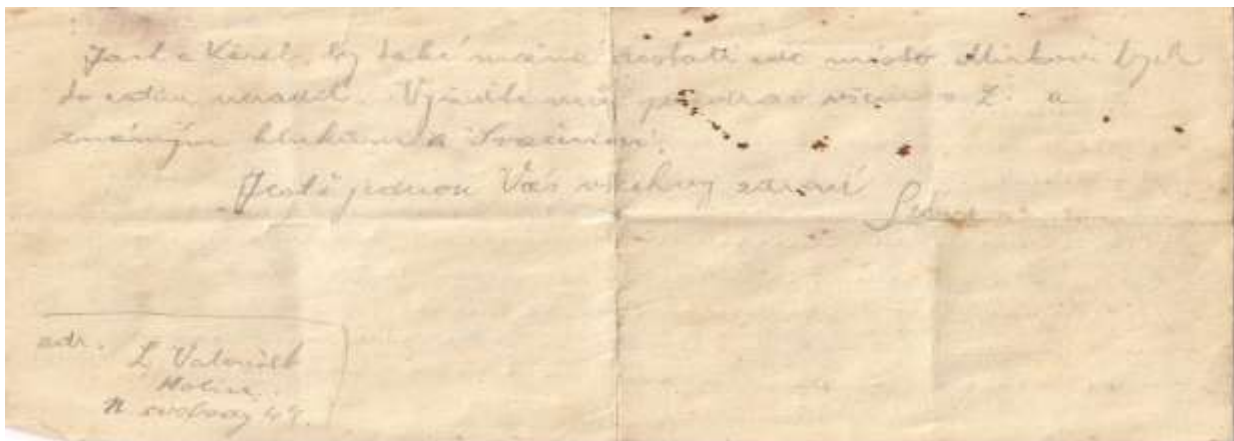
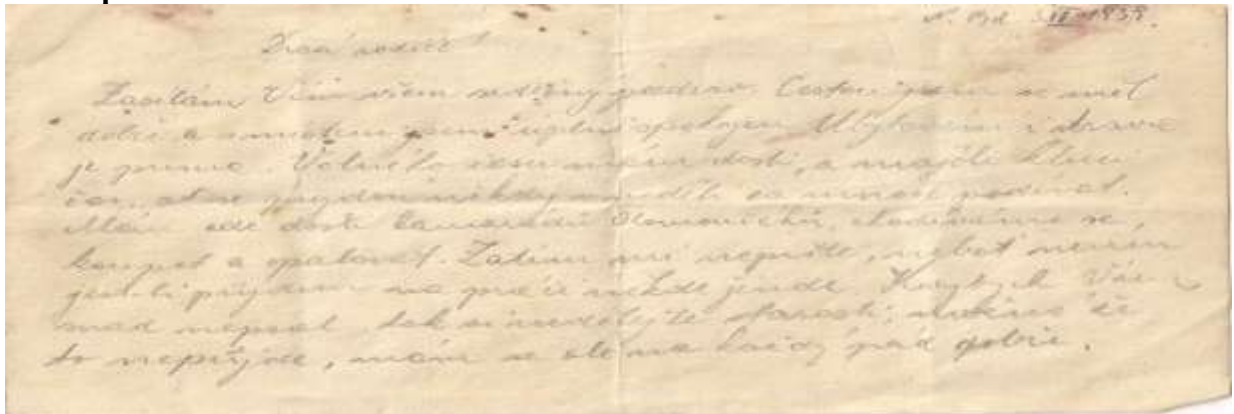
Dr. Šrámek v. r., Dr. Edvard Beneš v. r.

Příloha č. 2

a)



fotokopie č. 1



fotokopie č. 2

Příloha č. 2

b)



foto č. 1



foto č. 2



foto č. 3



foto č. 4



foto č. 5



foto č. 6



foto č. 7



foto. č. 8



foto č. 9



foto č. 10

Příloha č. 3



foto č. 1



foto č. 2



foto č. 3



foto č. 4



foto č. 5



foto č. 6



foto č. 7



foto č. 8



foto č. 9



foto č. 10



foto č. 11



foto č. 12

Příloha č. 5



fotokopie č. 1



fotokopie č. 2



fotokopie č. 3



fotokopie č. 4



fotokopie č. 5

Příloha č. 6

Účast Ladislava Valouška na setkání s válečnými veterány a členy Kit-klubu Olomouc

Ladislav Valoušek



foto č. 1



foto č. 2



foto č. 3

Ladislav Valoušek



foto č. 4



foto č. 5



Ladislav Valoušek

foto č. 6



foto č. 7



Ladislav Valoušek

foto č. 8



Ladislav Valoušek

foto č. 9

Příloha č. 7

rozhovor č. 1

Rozhovor se Svatoplukem Valouškem, mladším bratrem Ladislava Valouška, narozeným roku 1925.

1) JAK VZPOMÍNÁTE NA VAŠE DĚTSTVÍ S BRATREM?

Bratr Ladislav byl nejstarší ze tří dětí, které se rodičům narodily. Tatínek byl povolán do války a na podzim v roce 1917 se s maminkou vzali. Jelikož jsem se narodil o sedm let později, z vyprávění vím pouze to, že bratr od malička až do svých šesti let vyrůstal u babičky v Žerotíně. Tatínek sehnal po válce zaměstnání v cukrovaru v Holici, ale jelikož zde neměli byt, docházel do Holice každý den pěšky. Teprve když měl bratr nastoupit povinnou školní docházku a rodičům byl byt v Holici nakonec přidělen, přestěhovali se. Tady Ladislav vychodil pět tříd obecné školy a poté 3 třídy měšťanské školy v Hodolanech. V té době byla povinná školní docházka pouze osmiletá. Rovněž rád fotografoval. Vzpomínám si na deskový fotoaparát 9x12 a na tu spoustu času, kterou jsme společně strávili nad vyvoláváním fotografií. Jelikož byl mezi námi byl přece jen velký věkový rozdíl, ve svých dětských vzpomínkách si vybavuji především bratrovo dlouholeté modelování letadel. Tato záliba mu vydržela až do období dospívání. Ne že by od ní upustil, ale pouze se u něj v pozdějších letech modifikovala. Odebíral rovněž časopis Modelář. Pokud se týká našeho vztahu, měli jsme se opravdu moc rádi.

2) V HOLICI VÁŠ BRATR ŽIL AŽ DO VYPUKNUTÍ VÁLKY NAŠEL ZDE I PRACOVNÍ UPLATNĚNÍ?

Peněz bylo málo, a tak bratr nastoupil roku 1932 do učení k Rubringerovi. Práce se zlatem se tehdy považovala. Předepsaná učební doba byla tříletá. Práce zajisté nenaplňovala bratrovy představy, přesto však u ní vydržel až do července roku 1938. Pamatuji si, že se v roce 1932 hlásil k Baťovi, přijat však nebyl. I když své stanovisko Baťa nakonec změnil a chtěl bratra přijmout, bratr však své rozhodnutí nezměnil a v učení u Rubringera setrval.

3) JAK VAŠE RODINA PROŽÍVALA OBDOBÍ VÁLKY, ZEJMÉNA KDYŽ BYL VÁŠ BRATR ZA HRANICEMI REPUBLIKY?

Po bratrově odchodu žila rodina v obavě a úzkosti z možného stíhání. Naštěstí vše dopadlo dobře a internace nás nezastihla.

4) ZMĚNILA VÁLKA VAŠEHO BRATRA PO POVAHOVÉ, OSOBNOSTNÍ STRÁNCE?

Ladislav byl pro mne vždy tím starším, zodpovědným bratrem. Mezi jeho povahové vlastnosti patřila čestnost a zdrženlivost. V kolektivu byl však oblíbený. Jeho životní náplní byli hlavně kamarádi, rodina a letectví. Žádnou zásadní změnu jsem v jeho chování nikdy neshledal.

5) JAKÉ BYLO BRATROVO ZAMĚSTNÁNÍ PO VÁLCE?

V letech 1945 až 1950 létal u vojenského dopravního pluku v Praze-Ruzyni, později přemístěného do Kbel. Zde působil v hodnosti štábního kapitána. Létal i do zahraničí. Počátkem léta roku 1950 byl však spolu s ostatními „západními“ letci přeložen do zálohy. Bratr byl naprosto apolitický, válka a poválečné pracovní uplatnění pro něj bylo pouze prostředkem k tomu, aby se dostal k létání.

6) ÚČASTNIL JSTE SE NĚKDY BRATROVÝCH SETKÁNÍ S VETERÁNY ČI ZÁJEMCI O LÉTÁNÍ?

Jednou jsem ho doprovázel na setkání členů Kit klubu na Šibeníku a také na přednášku pořádanou Svazem důstojníků a rotmistrů v záloze na šternberském hradě. Bratr se o těchto setkáních sám nikdy nezmiňoval a nikdy se nechtěl dělat hrdinou.

rozhovor č. 2

Rozhovor s Janem Šiškou, narozeným v roce 1938, členem KIT klubu Olomouc od roku 1975 až doposud.

1) KDY A PŘI JAKÉ PŘÍLEŽITOSTI JSTE SE S LADISLAVEM VALOUŠKEM SETKAL POPRVÉ?

K mému prvnímu setkání s panem Valouškem došlo v Olomouci v roce 1975, při příležitosti setkání členů klubu plastikových modelářů (KIT klub). Naše setkání se konala v pravidelných měsíčních intervalech a to vždy v poslední sobotu v měsíci. Místem konání byl areál bývalého automobilového opravárenského závodu na Šibeníku (AOZ). I když z mé strany nikdy nenastala potřeba ptát se jej na podrobnější informace, byl jsem rád, že je mezi námi člověk takovéto hrdinské minulosti. „Fronták“ mezi obyčejnými lidmi.

2) JAKÝMI POVAHOVÝMI VLASTNOSTMI BYSTE PŘI SVÉM NEJLEPŠÍM SVĚDOMÍ CHARAKTERIZOVAL LADISLAVA VALOUŠKA?

Bylo to jeden z nejskromnějších lidí, se kterým jsem se kdy setkal. Působil nenápadně a nikdy se o své osobě nezmiňoval. V kolektivu byl oblíbený a vyhledávaný. Navíc byl velice přátelský.

3) VĚDĚL JSTE O JEHO LETECKÉ BOJOVÉ ČINNOSTI ZA DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY?

I přesto, že pan Valoušek nepatřil mezi „hvězdy leteckého nebe“, alespoň co se množství sestřelů týče, aktivně jsem se o jeho osobu zajímal. V rámci jeho vyprávění a také z článků v leteckých časopisech jsem tak získával pravdivější informace.

4) ZÚČASTŇOVAL SE LADISLAV VALOUŠEK PRAVIDELNĚ SETKÁNÍ KIT KLUBU V OLOMOUCI?

Dalo by se říci že ano. Pokud se setkání týkalo problematiky bojů za druhé světové války, velice ochotně, zajímavě a nezaujatě nám zprostředkoval své zážitky. Byl úžasný vypravěč.

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Aneta Grohmanová
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	PhDr. Pavel Kopeček
Rok obhajoby:	2010

Název práce:	Osobnost letce Ladislava Valouška na pozadí historických událostí
Název v angličtině:	The personality of pilot Ladislav Valoušek against a background of historical events
Anotace práce:	Práce se zabývá analýzou osobnosti Ladislava Valouška, stíhacího letce, zejména ve vztahu k postavení československých letců za druhé světové války. Zprostředkovává jeho životní osudy a dílo, které přispělo k obohacení a prohloubení povědomí o vzniku a činnosti leteckých stíhacích jednotek na západní i východní frontě druhé světové války.
Klíčová slova:	druhá světová válka, stíhací letectvo, Slovenské národní povstání, hrdinství, literární pozůstalost, dokumentární fotografie, válečná a letecká vyznamenání, perzekuce, skromnost, oblíbenost
Anotace v angličtině:	The thesis deals with the analysis of the personality of Ladislav Valoušek, fighter pilot, especially in relation to the role of czechoslovak pilots in the second world war. It mediates his destiny and work, that helped to enrich and deepen the awareness of the emergence and activities of air fighter units of western and eastern front of the second world war.
Klíčová slova v angličtině:	the second world war, fighter aviation, Slovak nation rising, heroism, literary work, documentary photos, war and air medals, persecution, modesty, popularity

Přílohy vázané v práci:	Fotokopie dohod Fotografie s Ladislavem Valouškem Ukázka z fotodokumentace Ladislava Valouška Letecké povídky Válečná vyznamenání Účast Ladislava Valouška na setkání s válečnými veterány a členy Kit-klubu Olomouc Rozhovory
Rozsah práce:	51 stran
Jazyk práce:	čeština