



PŘÍBĚH JOSEFA FLEKALA

Adéla Nebřenská

The story of Josef Flekal

Abstract: This article is centred on the life's story of the Czechoslovak instructor and aerobatics pilot, Josef Flekal. It emerges particularly from documents from the private family archive, specialist publications and from interviews with J. Flekal himself (conducted by Jiří Říha). The article describes Flekal's studies at flight schools, his successes in aerial acrobatics, his activities as a flight instructor in Czechoslovakia, his departure to Poland prior to the beginning of World War II, and his subsequent service as a flight instructor in Great Britain and in Canada. It also recalls his time spent in prison after World War II. It thus describes the story of a notable figure in Czechoslovak aviation, primarily in the 1930s and in the course of World War II.

Keywords: Josef Flekal – air flight instructor – RAF – Czechoslovak Air Force – World War II

Contact: Adéla Nebřenská, adelanebrenska@seznam.cz

Zájem o Flekala

Přes veškerá dosavadní poznání stále existuje mnoho významných osobností československého odboje za druhé světové války, jejichž osudy nejsou dostatečně probádány. Jednou z nich je i bratr mé prababičky Josef Flekal, který se stal nejen jedním z nejlepších leteckých akrobatů své doby, ale také skvělým učitelem. Navzdory svému přání přidat se k leteckým stíhačům se stal leteckým instruktorem, jelikož pochopil, že jeho schopnosti jsou potřeba jinde. Tímto rozhodnutím se nezvratně zapsal do dějin, protože jeho výcvikem prošlo více než čtyřicet později vynikajících a úspěšných pilotů.

Při tvorbě článku byla jedním z nejdůležitějších zdrojů seminární práce Jiřího Říhy, který v letech 1994–1995 zpracoval unikátní osobní rozhovor¹ s Josefem Flekalem, jenž nyní poskytuje poměrně detailní informace o jeho životě a cestách. Stěžejním zdrojem jsou také originální dokumenty a fotografie (včetně autobiografie Josefa Flekala), které jsou součástí rodinného dědictví. Nelze nezmínit rovněž medailonek o Josefu Flekalovi v publikaci Jiřího Rajlichy *Na nebi hrdého Albionu*, který byl důležitým zdrojem k ověřování vyprávění rodiny Josefa Flekala a která umožnila práci obohatit o širší kontext.

Dětství

Josef Flekal se narodil 21. března 1910² v domě č. p. 18 v Dubovce, malé vesničce vzdálené přibližně deset kilometrů

od města Vlašim. Jeho otec působil jako hajný na šternberském panství a matka se starala o domácnost, pole, které hrabě propůjčoval jako přilepšení svým hajným, a zejména také o Josefovy dvě mladší sestry Marii (později Nebřenskou) a Růženu (později Chlumskou). Roku 1916 začal Josef Flekal chodit do Obecné školy ve Střechově. Vzhledem ke svým výborným výsledkům mohl vykonat zkoušky rovnou do druhého ročníku měšťanky. Ta se nacházela v Kácově, městě na břehu Sázavy vzdáleném necelých deset kilometrů od Dubovky. Josef Flekal později sám říkal, že kvůli vynechání prvního ročníku zcela nepochytil základy němčiny, což mu při dalším studiu působilo značné problémy. Jeho nejoblíbenějším předmětem bylo kreslení, kterému se věnoval i ve volných chvílích po válce. Nejraději maloval okolní krajinu Dubovky, zvířectvo tamních lesů a portréty svých blízkých.³ Učil se hrát i na housle, ovšem v tomto koníčku trvalé zalíbení nenašel. Měšťanku absolvoval s vynikajícími výsledky za pouhé dva roky a na jeho propouštěním vysvědčení byly výborné známky. Jeho pilnost byla hodnocena jako vytrvalá a mravy chvalitebné. Již ve čtrnácti letech odešel z domova a ubytoval se u své sestřenice v Tomicích u Bystřice. Nastoupil jako učeň u firmy Melichar v Bystřici a vyučil se zde strojníkem-zámečnickem.

Instruktorem létání

V sedmnácti letech dostal Josef Flekal povolávací rozkaz. Neváhal a ihned se přihlásil k letectvu. Jelikož splňoval

¹ Součástí seminární práce SOČ Jiřího Říhy (4. ročník Gymnázia ve Vlašimi).

² Rodný a křestní list Josefa Flekala, soukromý rodinný archiv.

³ Rozhovor s Petrem Nebřenským, synovcem Josefa Flekala, Dubovka 28. 10. 2018.



Obr. 1. Cheb 1933, zleva stojící: Šmíd, Flekal, Novák, Široký, Fornůsek, Klír, Doležal, Trnka, Weis; sedící: Vlček, Čermák, soukromý rodinný archiv.

všechny podmínky, tj. dobré výsledky ve škole, vyučení se takzvanému „černému řemeslu“,⁴ vyhovující zdravotní stav a československou státní příslušnost, nastoupil do Prostějova do Školy pro odborný dorost letectva. Škola pro piloty trvala dva roky a pro mechaniky jeden.⁵ Piloti přešli po přijetí k praktickému výcviku, nejdříve k elementárnímu a poté k pokračovacímu. V elementární škole absolvoval každý asi 80 letů dvojího řízení na lehkých cvičných strojích a asi 160 samostatných letů. Při tomto výcviku piloti nalétali přibližně 30 až 35 hodin. Josef Flekal strávil nejvíce hodin v letounu typu Aero-14. V pokračovací škole se piloti zdokonalovali v situacích, které by mohly nastat při bojovém letu. Zde strávili ve vzduchu přibližně 25 hodin a Flekal zde nejvíce létal na Aeru A-25. Vzhledem k tomu, že již na škole v Prostějově pro odborný dorost letectva prokazoval vynikající schopnosti, byl po úspěšném ukončení studia společně s nejlepšími piloty vybrán roku 1930 do stíhací školy v Chebu. Nemohl však nastoupit kvůli zranění, které si způsobil, když pomáhal kamarádovi nahodit vrtuli letadla. Na dva týdny se ocitl mimo službu, promeškal tak přijímací řízení do stíhací školy, a na přijetí proto musel čekat do roku následujícího. Při tomto ročním čekání na přijímací řízení sloužil u 14.

pozorovací letky Leteckého pluku 4 v Hradci Králové.⁶ Roku 1931 byl již úspěšně přijat do školy v Chebu.

Ve stíhací škole provedl každý z žáků přibližně 120 letů a ve vzduchu strávili přibližně 30–35 hodin. Žáci si zde měli osvojit řízení co nejvíce typů letadel. Zde Josef Flekal létal i na nechvalně známém typu letadla Letov Š-20, kterému piloti říkali „dvacítká“. Ta nejednomu z nich připravila horké chvíle a někteří v jejích troskách bohužel našli i smrt.⁷ Problém byl především v tom, že každý letoun se měl podle předpisů dostat z vývrtky sám, ale Letov Š-20 to nedokázal.

Ve stíhací škole strávil Flekal asi dva měsíce. V té době jí velel štábní kapitán Josef Hamšík a působili zde také legendární akrobati rotmistři František Novák či Petr Široký, kteří byli Josefovými instruktory. Po absolvování výcviku odcházeli piloti k plukům a po splnění dalších podmínek byli jmenováni polními piloty-letci, což bylo zpravidla doprovázeno i povýšením. Flekal byl roku 1931 převelen ke 40. stíhací letce do Hradce Králové v hodnosti četaře. Zde ale moc času nestrávil, protože každý rok byli ti nejlepší piloti vybíráni na pozice instruktorů v leteckých školách. Mezi nimi byl i Josef Flekal.

Po úspěšném absolvování instruktorského kurzu v Prostějově v roce 1933 se Flekal stal učitelem létání, což

⁴ Vysvědčení Josefa Flekala o výsledku zkoušky tovaryšské, vydané ve Voticích dne 6. září 1927, soukromý rodinný archiv.

⁵ Státní okresní archiv Prostějov, osobní fond Miloslav Příkryl, rozkazy Ministerstva národní obrany, 1916–1990, nezpracováno, nestránkováno.

⁶ Jiří RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu, válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. Část 4. 1943*, Praha 2002, s. 362.

⁷ František FAJTL – Karel MRÁZEK, *Svět křídel*, Cheb 1997, s. 2.

na dlouhá léta určilo jeho profesní zaměření. V témže roce přišel z Ministerstva národní obrany rozkaz o povinném nošení padáků, který se nesetkal s velkým nadšením pilotů. Letadla na to v té době ještě nebyla uzpůsobená, a proto museli piloti na padácích sedět. Bylo to nepohodlné a padák se posouval po sedadle. Jednu takovou nemilou příhodu vyprávěl i Josef Flekal. Když se svým žákem letěl nacvičit vývrtku a žák potlačil stroj, padák mu popojel a zabraňoval v jakémkoliv pohybu kniplu. Josef Flekal stačil jen křiknout: „*Nadzvedni se!*“. Sám pak vši silou přitáhl páku, až se mu podařilo letoun z vývrtky vybrat. Když historku vyprávěl o pár dnů později kamarádům, dostal od nadřízeného rotmistra Nováka ještě vynadáno.⁸

Téhož roku nastoupil k moci Adolf Hitler, a tak byla škola vzhledem k blízkosti hranic s Německem přesunuta z Chebu do Prostějova, který se nacházel více ve vnitrozemí.⁹ V této době zde působili pouze tři instruktoři: František Novák, Petr Široký a Josef Flekal. Flekalovými žáky z tohoto období byli pozdější skvělí stíhači W/Cdr František Doležal, velitel československého wingu v Anglii, a S/Ldr Josef Jaške, velitel 313. československé stíhací perutě ve Velké Británii.

Během své služby v Prostějově byl Josef roku 1933 zařazen do akrobatické skupiny rotmistra Františka Nováka, pozdějšího „krále vzduchu“¹⁰. S jeho skupinou také vystoupil na velkém armádním dni ve Kbelích 10. září 1933. Pro tento jediný den byla povolena i nízká akrobacie, protože letectvo bylo pro občany poměrně nové a potřebovalo získat důvěru. Jinak se smělo létat minimálně 500 metrů nad zemí. Povolení létat nízkou akrobacií měla normálně jen taková esa, jako byl Novák. Na toto pravidlo doplatil Josef Flekal v roce 1935 na leteckém dni v Brně, kdy prý stanovenou výšku nedodržel a musel na dva týdny do vězení.

V polovině září roku 1935 se na I. národní soutěži v letecké akrobacií umístil Josef Flekal na třetím místě v běžné akrobacií. Vyhrál povinnou sestavu. Za vítězství vděčil nejen svému pilotnímu umění, ale také faktu, že se létalo anonymně. Volná sestava už se však létala podle jmen, takže se Josef Flekal zřejmě kvůli protekci v hodnocení propadl na celkovou třetí příčku. V hodnocení totiž hráli velkou roli soudci jednotlivých pilotů. Josef Flekal měl smůlu v tom, že jeho rozhodčí měl ze všech nejnižší hodnost nadporučíka, ostatní byli majori. Po soutěži se mu jeden ze soudců přišel omluvit a dodal, že i kdyby Josef Flekal býval létal ocasem napřed, tak by stejně nevyhrál.¹¹

Josef Flekal sloužil v Prostějově do roku 1936, následně byl jmenován rotmistrem¹² a musel nastoupit do pěchotní školy pro rotmistry v Milovicích. Zde již dostával běžný plat

a stal se vojákem z povolání. V roce 1937 prošel kurzem pro noční stíhací piloty, který trval asi šest týdnů. Po školení odešel, tehdy již známý pod přezdívkou instruktor Dědek, ke 36. stíhací letce v Olomouci. Zde byly i letecké dílny. Josef Flekal zde působil v přejímací komisi, která přezkušovala opravené letouny a vracela je vojenské správě. Na letišti probíhala příprava pilotů na možná střetnutí v očekávané válce. Od roku 1937 se také začaly zkoušet nové figury, a v tomto roce přišel s novinkou jeden Američan, udělal vývrtku na zádech.¹³ Mezi vrcholná čísla patřil i obrácený looping. Josef Flekal k tomu v rozhovoru s Jiřím Řihou uvedl: „*Tento prvek se mohl ale dělat s upraveným letadlem, u kterého šel motor i při letu na zádech. Já jsem si ho chtěl také vyzkoušet, ale věděl jsem, že se mi zastaví motor. Nabral jsem tedy velkou výšku, abych pak získal rychlost v piké pro přistání, až se mi zastaví motor. Když se letoun dostal na záda, jak jsem čekal, vynechal motor. Looping jsem udělal pouze ze tří čtvrtin. Letoun při stoupání ztratil rychlost, kterou nabral při sestupu. Tehdy byl problém v tom, že motor se musel nahodit (roztočit vrtuli). Doufal jsem, že při velké rychlosti v piké se vrtule nahodí sama, jinak bych musel sednout do rozbahněné louky, kde bych letoun asi trochu poškodil. Určitě by se pak našel někdo, kdo by veliteli vylíčil, co jsem prováděl (to byla zakázaná akrobacie, povolena byla pouze výjimkám, například Novákovi). To bych si pak pár dní poseđel v chládku. Naštěstí mi ale motor naskočil a já se mohl v klidu vrátit na letiště.*“¹⁴

Přechod hranic

V Olomouci Josef Flekal sloužil ještě po okupaci a vzniku Protektorátu Čechy a Morava.¹⁵ Před válkou nalétal zhruba 1800 hodin na nejrůznějších typech letounů. Podobně jako jiní letci se rozhodl odejít za hranice a bojovat proti okupantům. Flekal se obrátil na Svaz letců v Praze, který tehdy organizoval většinu úteků. Pomoc mu sice byla přislíbena, ale k její realizaci nedošlo. Po několika neúspěšných urgencích se rozhodl, že hranice přejde s několika kamarády sám. Tehdy se domluvil s Josefem Františkem, pozdějším vynikajícím stíhačem v bitvě o Anglii, v níž sestřelil 17 letadel,¹⁶ na společném přechodu hranic. Dne 13. června 1939¹⁷ v půl dvanácté přešli hranice u obce Šumbark, dnešního Havířova. Samotný přechod byl pro letce v jejich vzpomínkách velice vzrušující. Nastoupili do nákladního vlaku, který je měl dovést do Polska. Na nádraží bylo vše perfektně zorganizováno, ale uprchlíci málem propadli panice, když se k nim začal blížit člověk od gestapa. Později se ukázalo, že šlo o součást krytí.¹⁸

⁸ Jiří ŘÍHA, *Letci z Vlašimska ve druhé světové válce, část o Josefu Fekalovi*, Vlašim 1994–1995, 51 stran (dále jen J. ŘÍHA, Josef Flekal), s. 6.

⁹ Hana FRAJTOVÁ, *Historie Leteckého učiliště v Prostějově 1925–1959* [online]. Brno, 2012 [cit. 2020-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://is.muni.cz/th/urrijd/>>. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta. Vedoucí práce František Čapka. s. 26–27.

¹⁰ František Novák byl vojenský letecký akrobat. Na letecké scéně působil v letech 1928–1939, zúčastňoval se různých leteckých dnů a mezinárodních soutěží a v naprosté většině z nich vítězil, proto je také právem nazýván králem vzduchu.

¹¹ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 7.

¹² Vojenský historický ústav Praha (dále jen VHÚ Praha), P D 283 Osobní věstník čs. Ministerstva národní obrany, č. 36, Praha 1937.

¹³ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 9.

¹⁴ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 10.

¹⁵ Josef FLEKAL, *Vlastní životopis* (rukopis). Nedatováno, nestránkováno.

¹⁶ Blíže k Josefu Františkovi viz Jiří RAJLICH, *Josef František: pokus o pravdivý příběh československého stíhače*, Cheb 2010.

¹⁷ Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv (dále jen VÚA-VHA), fond 24 – evidenční listina – Josef Flekal; stejné datum uvedeno in: František FAJTL, *Vzpomínky na padlé kamarády*, Praha 1980, s. 28.

¹⁸ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 12.

Na hranicích měli němečtí vojáci připravené reflektory, aby mohli prohlédnout vnitřek nákladních vozů. Reflektory byly ale pouze dva, a navíc jen z jedné strany vlaku, takže si letci sedli do stínu postranic. Čeští železničáři přechod hranic zorganizovali perfektně. Nabídl také německým pohraničnickům nevídanou hostinu, čímž úspěšně odváděli jejich pozornost. Josef Flekal vzpomínal, že jednoho ze železničářů, kteří jim pomáhali, později potkal v Polsku, když v Protektorátu Čechy a Morava podle jeho slov „*už mu taky hořela půda pod nohama*“.¹⁹

Polská anabáze

Po příjezdu do Polska, převozu na policejní stanici a výslechu byli letci nasazeni na práce na statku v Těšínsku, kde strávili dva týdny sušením sena. Poté byli transportováni do internačního tábora v Bronowicích nedaleko Krakova. Dne 25. června 1939 se zde rotmistr Josef Flekal prezentoval pod evidenčním číslem 492. Bronowický tábor měl na povel pplk. Ludvík Svoboda. Ten vytvořil skupinu vojáků, kteří se rozhodli pro odchod na východ. Část letců, kterých bylo tolik, že by vytvořili samostatný letecký pluk, však chtěla na západ. Mezi nimi byl i Josef Flekal. Národní výbor v Paříži zatím vyjednával o přijetí francouzskou vládou. Letci už v Bronowicích museli podepsat závazky, že budou sloužit u Cizinecké legie jako pěchotní vojáci. Na nabídku kývli, protože věděli, že až je Francie bude potřebovat, k letadlům je pustí.

V táboře se tehdy nechávali fotografovat na pasy. Tímto však byla ohrožena bezpečnost letců. Povídko se, že fotograf, který je fotil do pasů, posílal fotografie gestapu, protože letcům je nikdy nepředal. Gestapo tak mělo mít zvláště o letcích perfektní přehled. Velkým problémem byly i dopisy domů. Mnoho vojáků poslalo pozdrav ihned po přechodu do Polska. Josef Flekal si ale uvědomil, jakou má gestapo moc. Proto, aby rodinu uchránil před nebezpečím, raději žádné dopisy neposílal. Takto na situaci vzpomínala v rozhovoru s Jiřím Říhou Marie Nebřenská, sestra Josefa Flekala: „*Rodina nevěděla o Josefovi téměř nic. Josef bydlel v Prostějově u nějaké Němky. Když se delší dobu neobjevoval, poslala všechny jeho věci domů, rodině do Dubovky. Rodiče museli něco spálit, nebo pořádně schovat. Zanedlouho přišel rodině i Josefův plat za dva měsíce. Otec ho odmítl převzít, protože o synovi nic nevěděl. To snad zachránilo rodinu od dalšího pronásledování.*“²⁰

Do Francie postupně směřovaly transporty s československými vojáky. V Bronowickém táboře strávil Josef Flekal přesně měsíc. Z nedalekého Krakova pak byli vojáci transportováni rychlíkem do Gdyně, kam dorazili 26. července 1939. Při nástupu na švédskou loď Castelholm se objevili zástupci polské armády a začali je lákat do svých služeb. Ve většině případů Čechoslováci odmítli, protože měli s polskými vojáky špatné zkušenosti. Někteří se ale nechali zlákat tím, že by se mohli již brzy střetnout s nenáviděným nepřítelem, a nabídku přijali.

Ten den, kdy dorazili do Gdyně, vládl v přístavišti zmatek – jedinou spořádanou skupinou bylo sto devadesát československých občanů, kteří před nedávnem podepsali pětiletý závazek ve francouzské Cizinecké legii. Když se blížil okamžik odplutí, dostavilo se k Čechoslovákům několik důstojníků polského velícího štábu, mezi nimi i jeden český. Polská vláda údajně byla ochotna uznat boj Čechoslováků, který se postupně začal přesouvat i na polské území, a Poláci si byli jisti, že zde započne válka. Čechoslováci by tak mohli vstoupit do otevřeného boje s nepřítelem a pomstít okupaci vlasti.²¹

Takto na den 27. července 1939 vzpomínal Josef Balejka – podle jeho názoru nešlo o dobrovolnost, ale podmínku Poláků, jinak by nenechali Castelholm odplout: „*Poláci nechtěli pustit loď z Gdyně, když se nepřihlásí dobrovolníci do jejich letectva. To bylo takové jejich ultimátum. A tak nás pplk. Svoboda požádal, abychom se přihlásili, což nás učinilo 13 a tím jsme zachránili odjezd asi 300 letců.*“²²

Castelholm už se chystal odplout, ale na přístavním molu zůstal hlouček třinácti mužů, kteří se rozhodli setrvat na polské půdě. Byli to rotmistři Josef Flekal, Vilém Murcek, Václav Smrčka, Karel Richter a Jan Mokrejš, četaři Josef František, Oldřich Kestler, Zdeněk Škavarda, Jaroslav Dobrovolný, Tomáš Motyčka a Matěj Pavlovič a desátníci Jaroslav Výhnis a Josef Balejka. Takto na jeden z nejdůležitějších dnů ve svém životě vzpomínal Josef Flekal: „*Já v tom byl vlastně nevinně. Už jsem nastupoval na parník, když mě kamarádi Vilda Murcek a Honza Mokrejš doslova strhli ze schůdků. ‚Copak jsi někoho zabil, že jdeš do Cizinecké legie?‘ povídali. A měli pravdu. Utíkali jsme do Polska, abychom jim pomohli. O to Poláci také tehdy žádali. A pak, věřili jsme Rusku. Už tenkrát jsme věděli, že Polsko prohraje, a tak jsme si říkali, že v nejhorším utečeme do Ruska. Je veliké, tam se ztratíme.*“²³

Zajímavý je i názor pozdějšího skvělého stíhače a uznávaného spisovatele Františka Fajtla: „*Ve Gdyni jsme se nalodovali na malý švédský parník Castelholm. Venku na molu zůstala malá skupina rotmistřů a poddůstojníků. Byl mezi nimi i František. Zavolali jsme na ně, aby už nastoupili, za chvíli jsme měli zvednout kotvy. Neodpověděli nám však, protože právě projednávali s nějakým československým důstojníkem a několika polskými důstojníky možnost zůstat v Polsku. Dojednáno. Zůstali.*“

Potom se polští ‚verbíři‘ obrátili i na nás a lákali nás do svých služeb. Ať vystoupíme z lodi, hned budeme přijati do polského letectva. Hodnost i zařazení zůstanou tytéž, jako jsme měli doma, a dostaneme příležitost brzy létat.

Z paluby však, kupodivu, nikdo na molo neseštopil. Příčin bylo několik: Nabízelí jsme se Polákům hned po přechodu hranic. Odmítali nás šmahem. Viděli jsme v Polsku nedostatečnou výzbroj a výstroj a přehnaně sebevědomí. Jenom statečností a hrdostí se války nevyhrávají. Na druhé straně jsme měli slib, že jakmile vypukne válka, budeme pětiletého závazku v Cizinecké legii zproštěni a zařazení do normálních leteckých francouzských jednotek. V neposlední řadě jsme zatoužili vidět zámořské kraje. Jistě, každý měl ještě

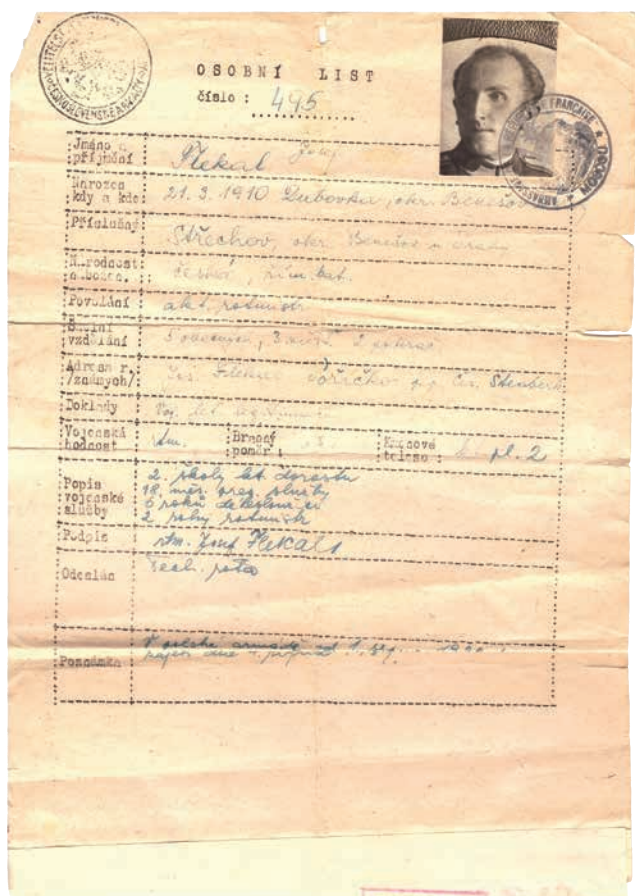
¹⁹ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 12.

²⁰ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 13.

²¹ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 15.

²² Josef VÁŇA – Jan RAIL, *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, Praha 2003, s. 47.

²³ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 16.



Obr. 2. Osobní list Josefa Flekala, soukromý rodinný archiv.

své osobní důvody. A tak výsledek suma sumárum byl: nezůstaneme v Polsku, i když jeden z našich vzorů, vynikající akrobat a nesmírně oblíbený učitel létání rotmistr Josef Flekal se také rozhodl do Francie nejet.²⁴

Po příjezdu do Deblinu, kde Poláci shromažďovali československé letce, byli zařazeni k pozorovací letce kapitána Chrniewiczze.²⁵ Zde probíhala intenzivní příprava na válku. Během srpna se nad letištěm začaly objevovat německé pozorovací Dornieri 17. Německé letadlo dokonce sestřelilo polské letadlo s nezkušeným polským učněm. Už tehdy bylo všem jasné, že válka je na spadnutí.

Po těchto nepřátelských diverzních akcích následoval 1. září 1939 rozkaz k odletu příštího dne za úsvitu na polní letiště u Pulawy. Brzy ráno 2. září se nad letištěm válela mlha, ale bylo slyšet německá letadla, jak čekají, až budou moci shodit svůj náklad. Josefovi byl přidělen jeden polský mechanik. Kromě něj nedostal však nic, žádnou mapu ani své doklady. Polského mechanika tedy nutně potřeboval, aby mohl případně potvrdit jeho totožnost, a také proto, že tamní krajinu znal o mnoho lépe. Polák ale musel nejprve odstěhovat rodinu a Flekal mezitím čekal na letišti. Bylo mu jasné, že pokud se mlha rozplyne, stane se se svým pomalým Potezem 25 v lepším případě snadnou kořistí Němců. V tom horším se stane terčem jejich pum ještě

na letišti. Naštěstí se mu podařilo odletět včas. S ostatními se měl setkat za Vislou.²⁶

Polský mechanik ale nedorazil a do Pulawy tak nakonec Flekal letěl stejně sám. Dostal se tam až v podvečer, neboť musel hledat letiště, protože Poláci se natolik obávali bombardování, že ani nevyznačili písmeno T a všechny letouny poschovávali do lesa. Nakonec je ale podle jedné viditelné vrtule přece jen našel. V rámci stěhování mezi letišti měl letět do Radechova a dostal letoun typu RWD-8. S tímto letounem nikdo nechtěl letět, protože měl v křídle díru, kterou tam prostřelil kanónovým granátem německý stíhač a kterou neměli čím zalepit. Přesto za něj byl Josef raději než za pomalý Potez 25. Proděravělý letoun byl ale stále nejpomalejší ze všech, a tak musel Flekal letět napřed. Mapa byla nepoužitelná, a tak letěl podle kolejového kompasu nad kolejemi a musel číst názvy.

Další dny letěl s mechanikem sám do Radechova. Po cestě museli neustále schovávat letadlo a hledat palivo. Lidé byli naštěstí ochotní a vždy jim nějaké dali. Nakonec dorazili do vesnice, kde se nacházela letka průzkumných letadel. Flekal chtěl, aby ho vzali s sebou, ale oni se začali omlouvat, že nemohou, protože dělají nebezpečné přelety nad nepřátelským územím. Jemu se ale spíše zdálo, že si vymýšlejí a chystají se utéct do Rumunska. Dali mu alespoň jednu užitečnou radu – obrátit se na velitelství v Pinsku. Společně s mechanikem se tedy odebral tímto směrem.

Po necelém dni cesty dorazili do vesničky, kde je zatklí policisté na koních a odvedli k výsledku jako špióny. Během půldne je ale letci přestali zajímat, protože se blížily oddíly Rudé armády, které obsazovaly Polsko. Jaký měli Poláci ze Sovětů strach, dokazuje i to, že polský mechanik prosil Flekala, aby se vrátili zpátky do Deblinu, i když tam už možná budou Němci. Vydali se tedy na cestu zpátky. Nejdříve se dostali do Kovelu, ale nepodařilo se jim získat žádné zprávy z fronty, protože lidé ve vesnicích neměli rádia. V Kovelu však narazili na zbytek polské armády, ke kterému se přidali. Josef Flekal se nabídl, že zde bude dělat kurýra.

V noci se dozvěděli, že sovětská vojska se blíží k městu. Naskákali proto do jedoucích nákladních vlaků. Po delší době ale zastavili na nádraží a zde vystoupili, protože zjistili, že Sověti dávají na vlaky rudé hvězdy a posílají je do Sovětského svazu. Dále do Deblinu šli tedy pěšky. Na pochodu byli Josef Flekal s mechanikem několik dní. Živili se, jak mohli, a přespávali všude, kde je ubytovali. Josef Flekal vzpomínal, jak jednou, když přespávali u polské hospodyně, se v noci vrátil její syn a začal pálit polskou uniformu, protože se bál „Rusů“, na jejichž tanky před chvílí střílel.

Flekal zajatcem

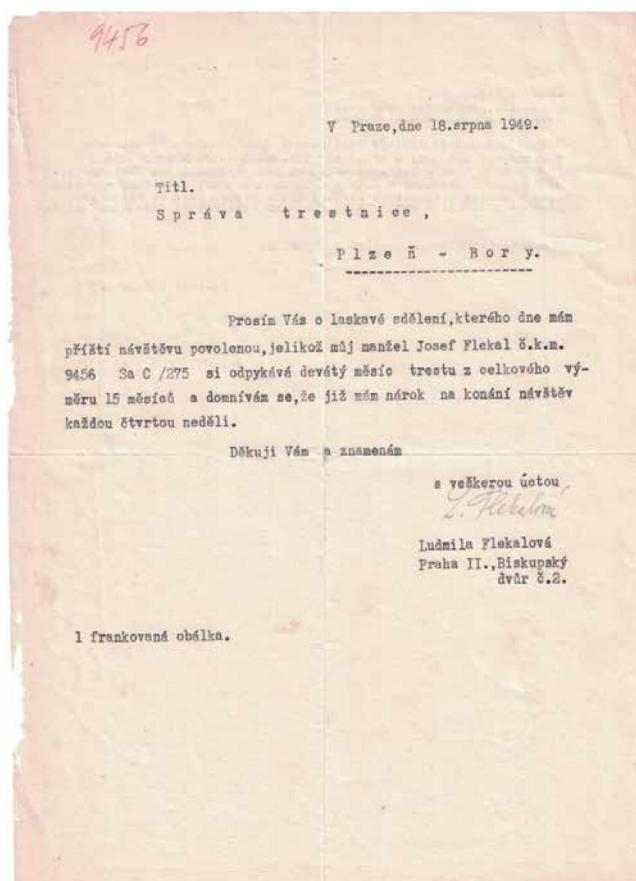
Poblíž města Chelm se mechanik s Flekalem rozloučil a vydal se za rodinou do Katowic. Flekal se rozhodl přejít do Rumunska. Po cestě potkal polského četaře-aspiranta, který slíbil, že mu s plánovaným přechodem pomůže. Bohužel je dne 4. října 1939²⁷ zajali Sověti a odvedli je

²⁴ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 29.

²⁵ Eduard ČEJKA, *Zlomená křídla*, Praha 1991, s. 125.

²⁶ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 17.

²⁷ VÚA-VHA, fond 24 – evidenční listina – Josef Flekal; též podle vyprávění J. Flekala: in J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 52; chybné datum uvedeno in: VÚA-VHA, Čsl VBI 319/CIII-3b/2/123 (zde: „Zajat Rusy 17. 9. 1939 v Kolodnu.“).



Obr. 3. Dopis do věznice psaný Ludmilou Flekalovou, 1949, soukromý rodinný archiv.

na shromaždiště, kde čekalo již asi sto dalších zajatců. Když se jich shromáždilo na dvě stě, vyrazili pěšky do Kovelu. Museli ujít okolo 150 kilometrů. Během cesty se zajatců shromáždilo téměř 800. Poté, co Sověti zjistili, že Josef Flekal není Polák, byli k němu shovívavější. Stravoval se u tankistů, a tak si alespoň na jídlo nemohl stěžovat. V Kovelu zajatce nahnali do vagónu na přepravu dobytka. Ve vlaku strávili v nelidských podmínkách tři dny.

Vystoupili v Ukrajinské sovětské socialistické republice, kde poprvé poznali bídu ukrajinských obyvatel. Sověti je vedli do ubytoven, což byly původní kasárny po sovětské armádě. Spalo se zde na holém betonu vleže, kdo nenašel místo, spal vsedě, někteří museli i stát. Hrnky nebyly k dispozici, takže se jedlo z čepic. Po pár dnech se navíc přidaly i vši.

Zde byl Flekal po roztrídění přiřazen na práci do zahradnictví a po čtrnácti dnech Lidovým komisariátem vnitřních záležitostí (NKVD) přeřazen do cukrovaru.²⁸ Zde vykonával extrémně těžkou práci při teplotách 48–55 stupňů. Jako stravu dostávali kus chleba a polévku z řepy: „*Na jídlo si ale nemohu stěžovat, vždyť to byli sami chudáci a dávali nám, co měli.*“²⁹

Nepřestal však zvažovat možnosti útěku. Přihlásil se na práci do vápenky, protože si myslel, že odtud bude útek

snazší. U vápencových pecí pracoval až do roku 1940. Mezitím se o něj starali volynští Češi. Když se dozvěděli, o koho jde, ihned informovali špkt. Bohumila Lišku, který napsal ihned na velvyslanectví v Moskvě. Poté byl Josef Flekal po několika výsleších převezen do Jarmolinců a do internačního tábora, kterému velel pplk. Svoboda.

Putování do Velké Británie

Po cestování přes Moskvu a Kyjev se Josef Flekal spolu s ostatními letci konečně dostal do Oděsy, odkud mohli dne 26. června 1940 odplout ze Sovětského svazu. Na zastávce ve Varně se však společně s ostatními dozvěděl zcela nečekanou zprávu, že Francie kapitulovala. Další zastávka tedy následovala 13. července 1940 v Istanbulu.³⁰ Již 16. července vyslali dopravního pilota Karla Balíka a poručíka Filipa na anglické velvyslanectví. Zde byli přijati s nadšením, protože právě zuřila letecká bitva o Anglii a piloti tak byli potřební více než kdy jindy. Ještě ten den se nalodili na prázdnou nákladní loď. Před odplutím se objevil pplk. Svoboda a snad z obavy, aby se letci neupsali někomu jinému, se s nimi rozloučil se slovy: „*Hoši, jenom za Benešem!*“³¹

Letci pluli přes Alexandrii, Aden a Bombaj. Teprve od sud nastoupili na australskou osobní loď a mohli konečně plout do vytoužené Velké Británie. Po cestě se ještě zastavili v Mombase, kde narazili i na Čechy pracující v Baťově továrně, a Durbanu. V Kapském Městě se piloti bavili lovením malých žraloků. Den před výročím založení Československa skončila cesta pilotů u Liverpoolu. Odtud odjel Josef Flekal 28. října 1940 vlakem do Cosfordu. Tam se přihlásil do RAF u Czechoslovak Depot Cosford. V Cosfordu zůstal dva měsíce a zde se také zavázal králi památnými slovy: „*Přísahám při všemohoucím Bohu, že budu věrný a oddaný Jeho Majestátu králi Jiřímu VI., jeho dědicům a následníkům a že budu Jeho Majestát, jeho dědice a následníky, jejich osobu, korunu a důstojenství bránit čestně a věrně proti všem nepřítelům a budu poslušen všech rozkazů Jeho Majestátu, jeho dědicům [sic] i následníkům, leteckých maršálů a důstojníků mně nadřízených. V tomto mi dopomáhej Bůh.*“³²

Při přísaze musel držet ruku na Bibli, a nakonec podat tuto ruku veliteli. Kromě toho podepsal každý s králem smlouvu, jíž se zavazoval, že bude sloužit po dobu tísne a ohrožení na kterémkoli typu letadla a v kterékoli části světa ve vzduchu, na zemi i na moři.

Instruktořem v Anglii

Dne 11. listopadu 1940 byl Josef Flekal s konečnou platností přijat do RAF v hodnosti vojína. Byl zde zaevidován pod číslem 788 014. Po přísaze byl podle počtu odlétaných hodin povýšen do hodnosti sergeanta dne 21. listopadu. Po přemístění na bázi RAF do Wimslow se hlásil ke stíhačům, protože chtěl bojovat proti Němcům. Na Inspektorátu československého letectva o tom po přečtení jeho dokumentů nechtěli ani slyšet, protože letecké školy trpěly

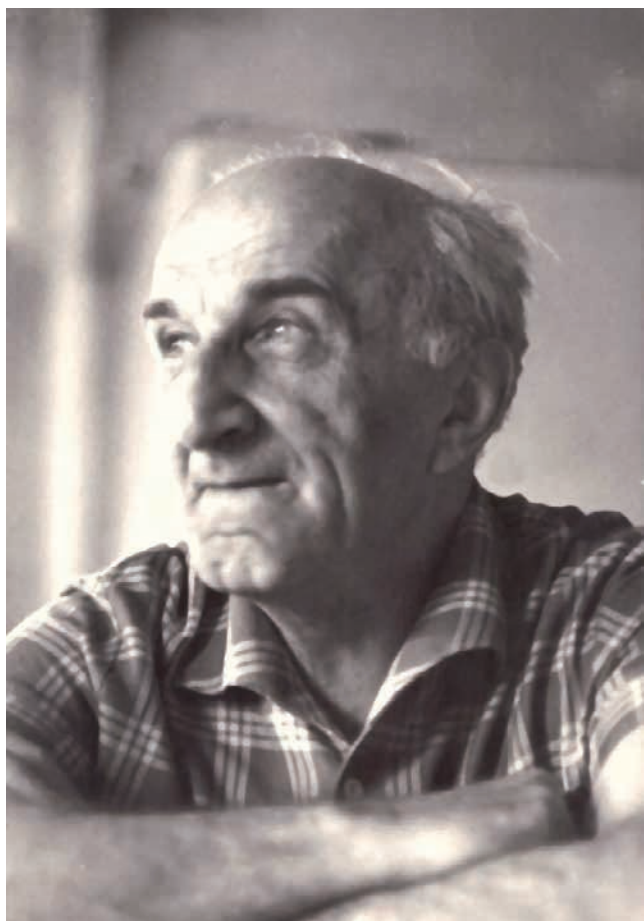
²⁸ J. FLEKAL, Vlastní životopis (rukopis). Nedatováno, nestránkováno.

²⁹ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 25.

³⁰ Osobní list číslo 495 patřící J. Flekalovi.

³¹ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 28.

³² Přísaha skládaná československými letci při přijímání do RAF je uvedena např. v článku F. SRP, *Instruktor*, in: L+K, roč. 1992, č. 25.



Obr. 4. Fotografie Josefa Flekala, soukromý rodinný archiv.

nedostatkem instruktorů. Dne 1. února 1941³³ byl Josef Flekal přemístěn do Central Flying School v Upavonu, což byla nejstarší letecká škola v Anglii. Zde byl povýšen na štábního rotmistra. Dne 25. května 1941 obdržel šrtm. Josef Flekal Polský válečný kříž (Polski Krzyz waleczny), byl mu udělen dekretem Naczelnego Wodza Polskich Sil Zbrojnych za odboj na polském území.

Josef zatím absolvoval několik instruktorských kurzů a povedlo se mu to, co většina považovala za nemožné. V husté mlze, kde nebylo vidět na zem ani z výšky pěti metrů, se mu pomocí jeho zkušeného radiotelegrafisty povedlo bezpečně přistát.³⁴ Velitel jednotky mu ihned nabídl místo instruktora u své jednotky a do osvědčení mu napsal „*velmi dobrý*“.³⁵

Kanada a návrat do vlasti

Dne 27. prosince 1942 Josef Flekal odplul transportem do Kanady.³⁶ Zde působil ve škole 37 Service Flying Training School (dále SFTS) v Calgary a v 34. SFTS v Medicine



Obr. 5. Josef Flekal s manželkou Ludmilou, soukromý rodinný archiv.

Hat. Následně se přesunul do 31. Elementary Flying Training School (EFTS), v De Wintonu, kde byl povýšen na Flying Officer. Tím se mu změnilo i evidenční číslo na 155 554, protože se již řadil mezi důstojníky. Později vyučoval také v 32 SFTS v Moose Jaw ve státě Saskatchewan a v 4. SFTS kanadského letectva v Saskatoonu.³⁷

Během svého působení v Kanadě vyučil leteckému řemeslu příslušníky mnoha států, například Poláky, Francouze nebo Belgičany. Jeho žáci pak bojovali za řídicími pákami hurricanů, spitfirů, wellingtonů a dalších strojů proti nepříteli. Práci instruktora Josef Flekal vykonával v Kanadě až do března 1945. V tomto měsíci mu byla udělena i Československá vojenská medaile za zásluhy I. stupně. Následně se vrátil do Velké Británie, kde ještě nastoupil službu. V ní došlo dne 19. června 1945 k jeho povýšení do hodnosti kapitána. Byl vyznamenán Defence Medal³⁸ a navržen na vysoký řád Air Force Cross. Toto vyznamenání však neobdržel, zřejmě se tak stalo administrativní chybou. Josef Flekal byl tedy anglickým králem pouze pochválen.³⁹

Dalších československých vyznamenání se Josef Flekal dočkal až po válce. Jeho rukama prošlo přes 250 pilotů. Na konci války měl nalétáno už 4 968 hodin a 10 minut. Po dlouhých šesti letech, tehdy již jako poručík (v RAF

³³ Podle Flying Log Book J. Flekala, soukromý rodinný archiv; ve VHU-VHA, fond 24 – evidenční listina – Josef Flekal je uvedeno datum přesunu do Upavonu 25. 1. 1941.

³⁴ Rozhovor s Petrem Nebřenským, synovcem Josefa Flekala, Dubovka 28. 10. 2018.

³⁵ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 37.

³⁶ J. RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu, válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. Část 4. 1943*, s. 366.

³⁷ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 35–38.

³⁸ Rozhovor s Petrem Nebřenským, synovcem Josefa Flekala, Dubovka 28. 10. 2018. Viz také J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 2.

³⁹ Telegram od Air Force Headquarters ze dne 2. 6. 1945, soukromý rodinný archiv. J. Rajlich a J. Sehnal v knize *Stíhači nad Kanálem* (Praha 1993) uváděli na s. 209, že J. Flekal obdržel Air Force Cross. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, což J. Říhovi později potvrdil historik J. Rajlich.

Prezident České a Slovenské Federativní Republiky

Václav Havel

na cest pozvat

vyznamenaného Plukovníka v.v. Josefa Flekala s chotí

*na slavnostní propůjčení Řádu Milana Rastislava Štefánika
ve Španělském sále Pražského hradu ve čtvrtek 9. května 1991 v 18.00 hod.*

*Shromáždění účastníků v 17.40 hod.
Říšed Matysákovou branou*

*Účast laskavě požaduje
tel. 2401 linka 3680*

Obr. 6. Pozvánka na slavnostní propůjčení Řádu M. R. Štefánika pro J. Flekala, 1991, soukromý rodinný archiv.

kapitán), se konečně vrátil domů. V Československu se opět přihlásil do československé armády. K jeho povýšení na nadporučíka a zároveň na kapitána⁴⁰ došlo v lednu 1946 a v březnu byl vyznamenán i Československou medailí Za chrabrost.⁴¹ Flekalův velitel kpt. Vojtěch Smolík zhodnotil působení Josefa Flekala v instruktorské škole těmito slovy: „*Kpt. Flekal Josef byl od 1. září 1945 do 30. dubna 1946 u Š. P. U. L. a osvědčil se jako iniciativní a samostatný velitel výcvikové letky.*“⁴² V říjnu 1946 byl Flekal povýšen již na štábního kapitána.⁴³ Do konce roku 1947 působil jako zástupce velitele pilotního výcviku ve vojenské letecké akademii v Hradci Králové.⁴⁴ V prosinci 1947 se oženil se svou snoubenkou Ludmilou, ale ani po letech v armádě nedostal byt a musel si ho pronajmout v Biskupském dvoře na Poříčí v Praze.

Život za komunismu

Josef Flekal byl v souvislosti se změnou režimu a postupu proti jeho možným odpůrcům sledován. Chodila mu psaní se sděleními typu: „*V osm ráno se odjíždí na Plzeň.*“ Jednou přišel dokonce voják s oznámením, že sehnali letadlo Moravu a že ulétnou. Jednalo se o lest, jak Josefa přistihnout při přípravě k útěku. Flekal však o ní dle svých slov dobře

věděl a dával si pozor.⁴⁵ Přesto byl dne 3. prosince 1948 z domova odveden vojenskou policií na výslech do Kbel a hned následující den na Pankrác.⁴⁶ Byl obviněn z neohlášeného plánovaného útěku a za tento údajný trestný čin byl odsouzen k patnácti měsícům nepodmíněně a k degradaci.⁴⁷ Vzpomínal na to se slovy: „*To nic nebylo, tenkrát dostávali až 20 let.*“⁴⁸

Po soudu byl převezen do věznic na Borech. Svůj rozsudek Josef Flekal nikdy neviděl⁴⁹ a záhy zjistil, že mu bylo přidáno ještě zostřovací nařízení, které zpětně komentoval takto: „*Jednou měsíčně tvrdé lůžko, jednou měsíčně půst a každé tři měsíce 14 dní samovazby. Asi jim bylo líto, že mi dali tak málo, proto mi to takhle zostřili.*“⁵⁰

Na Borech byl Josef Flekal vězněn až do března 1950.⁵¹ Poté mu nezbyvalo nic jiného, než aby se vrátil ke svému původnímu zámečnickému povolání. Měl totiž zákaz pracovat v Praze v leteckém průmyslu. Josefova manželka Ludmila byla před rokem 1948 zaměstnána u soudu, ovšem když byl její manžel poslán do vězení, o práci přišla. Teprve později byla přijata na podružnou a špatně placenou práci do tiskárny.⁵²

Naposledy se Josef Flekal vznesl do vzduchu roku 1969 v letounu Aero L-39 Albatros. Celkem nalétal 5380 hodin,

⁴⁰ VHÚ Praha, P D 283 Osobní věstník čs. ministerstva národní obrany, č. 21, Praha 1946.

⁴¹ Dokument o udělení Československé medaile Za chrabrost ze dne 2. března 1946, soukromý rodinný archiv.

⁴² Flying Log Book J. Flekala, soukromý rodinný archiv.

⁴³ VHÚ Praha, P D 283 Osobní věstník čs. Ministerstva národní obrany, č. 98, Praha 1946.

⁴⁴ Žádost o rehabilitaci psaná Josefem Flekalem, nedatováno (dále jen Žádost o rehabilitaci), soukromý rodinný archiv.

⁴⁵ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 45.

⁴⁶ Toto datum je uvedeno v dokumentu psaném J. Flekalem v Praze 13. prosince 1969, soukromý rodinný archiv.

⁴⁷ Žádost o rehabilitaci, soukromý rodinný archiv.

⁴⁸ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 45.

⁴⁹ Žádost o rehabilitaci, soukromý rodinný archiv.

⁵⁰ J. ŘÍHA, *Josef Flekal*, s. 45.

⁵¹ Potvrzení o propuštění z trestního ústavu pro muže v Plzni vydané Velitelstvím trestního ústavu pro muže v Plzni dne 4. 3. 1950, soukromý rodinný archiv.

⁵² Rozhovor s Petrem Nebřenským, synovcem Josefa Flekala, Dubovka 28. 10. 2018.



Obr. 7. Fotografie J. Flekala pravděpodobně z leteckého dne, soukromý rodinný archiv.

z toho 3000 hodin v zahraničí.⁵³ Plné rehabilitace se nakonec dočkal po dvaceti letech čekání. Z rukou prezidenta Václava Havla mu byl roku 1991 propůjčen Řád M. R. Štefánika.⁵⁴

V polovině padesátých let se Flekalovi přestěhovali do bytu v Ostrovní ulici v Praze. Zde se svou manželkou žil Josef Flekal až do její smrti v roce 1986. Josef Flekal zemřel 13. září 1997 ve věku 87 let.

Závěrem

Josef Flekal byl skvělým učitelem a rovněž i vynikajícím leteckým akrobatem. Zúčastnil se mj. Mezinárodního leteckého dne v Praze-Ruzyni, který se konal 7. září 1947 a kde

umění československých letců obdivovalo půl milionu diváků. Startoval tehdy na dvouplošníku C-104 s trupovými kódy A-17. „Nejlepší akrobacie, jakou jsem kdy viděl,“ prohlásil o něm tehdejší velitel Air Fighting Development Squadron při Central Fighter Establishmentu, slavný W/Cdr Harold A.C. Bird Wilson, DSO, DFC & bar, který tehdy na Ruzyni předváděl proudového Vampira.⁵⁵ Krátce nato se zúčastnil také leteckého dne v Jičíně. Zde byla jeho účast rovněž vysoce ceněna, jak dokládá výňatek z dopisu Českého národního aeroklubu Jičín: „Dnes, po ukončení jednoho z největších mimo-pražských leteckých dnů, který se konal právě u nás na „Letišti-Jičín“ dne 14/9 47, jsme si tím více vědomi toho, že Vaše účast a práce na tomto leteckém dnu byla ta z největších upomínek, které široké okolí Jičína v sobě trvale uchová jako vzácnou upomínku na Vás. A výbor aeroklubu v Jičíně, který zvláště umí oceniti to, že jste se přátelsky rozhodl pomoci nám svými těžko popsatelnými výkony, jest Vám za vše nesmírně vděčen a zavázán. Doufáme, že jste mezi námi našel dobré přátele a budeme šťastni, stanete-li se naši trvalým i častějším hostem. Děkujeme Vám kamarádsky za vše a přejeme mnoho úspěchů.“⁵⁶

Josef Flekal byl pro svou přátelskou povahu oblíben mezi kamarády piloty. Byl to také člověk neskutečně skromný, s ohledem na to, co všechno zažil a viděl, moudrý a ke všem vždy laskavý. Stal se osobností, která může mnohým sloužit jako inspirace. Mezi jeho nejslavnější žáky patřili WIDdr. František Doležal, velitel československého wingu v Anglii, dále S/Ldr Josef Jaške, první československý velitel 313. stíhací perutě v Anglii, či gen. Vladimír Nedvěd, nositel řádu Britského impéria i britského Záslužného leteckého kříže a velitel 311. československé bombardovací perutě RAF.

⁵³ Žádost o rehabilitaci, nedatováno, soukromý rodinný archiv.

⁵⁴ Pozvánka na slavnostní propůjčení Řádu Milana Rastislava Štefánika, Praha 1991, soukromý rodinný archiv.

⁵⁵ J. RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu, válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945. Část 4. 1943*, s. 369.

⁵⁶ Dopis Českého národního aeroklubu Jičín ze dne 30. 9. 1947, soukromý rodinný archiv.