



Českoslovenští letci v britském královském letectvu, lidé, kteří se svými činy, úspěchy, ale i bolestnými ztrátami nesmazatelně zapsali nejen do naší národní historie, ale i do dějin druhé světové války. Byly jich tisíce, tajně opouštěli svou okupovanou vlast, aby nabídli své síly, zkušenosti armádám států, o nichž věřili, že se brzy dostanou do vojenského střetu s nacistickým nepřítelem.

Jedním z nich je i major František Zabloudil. Narodil se 29. září 1910 v Opatovicích, okres Vyškov. Absolvoval pět obecných tříd a tři třídy měšťanky. Před odchodem do zahraničí také absolvoval šestiměsíční policejní kurz a do odvodu pracoval jako policejní úředník. Od 1. listopadu 1932 do 3. března 1933 absolvoval poddůstojnickou školu u horského pluku, u kterého zároveň prošel lyžařským a účetním kurzem, a nakonec kurzem řidiče motorových vozidel a kurzu Military Police.

Podle osobního listu pilota přešel československé hranice do Polska 14. července 1939 v oblasti mezi bývalou Slezskou Ostravou a Bohumínem. Ovšem v Bohumíně byl zadržen polskou policií a po nezbytném výslechu předán na policejní stanici do Fryštátu. O osm dní později 22. července byl eskortován do Krakova na bývalý československý konzulát a poslán do sběrného tábora v Bronowicích. Jednalo se o opuštěný vojenský tábor, získaný v květnu 1939 pro ubytování stále přicházejících dobrovolníků. Už v Polsku podepsal žádost o vstup do Cizinecké legie.

Francie

Cizinecká legie byl pojem, který představám bojovníků proti fašismu nemohl imponovat. Jestliže se většina z nich přece jen po delším váhání rozhodla podepsat pětiletý závazek do řad legie, byla k tomu vedena dvěma důvody. Jednak nezájmem polských vojenských úřadů o československé letce a různé specialisty, a dále slibem, že přijatý závazek je jen formální záležitostí a bude v případě války, o jejímž brzkém vypuknutí byl každý z nich přesvědčen, zrušen. 26. července 1939 odjel František Zabloudil s asi dalšími 300 Čechoslováky vlakem do Kdyně, nalodili se na loď jménem Chrobry a odpluli do Francie. Po přistání v Boulogne sur Mer odjeli vlakem do Lille a po podepsání nového závazku do Cizinecké legie (*v případě nepodepsání jim hrozilo vrácení zpět do republiky, kde mohli být zatčeni a hrozil jim soud pro velezradu – pozn. aut.*

) odjel s dalšími do Marseille k lékařské prohlídce a k vystrojení. Z Marseille pluli do Oranu, kde přistáli 11. srpna 1939. Ještě ten den odjíždí vlakem do depa cizinecké legie Sidi Bel Abbes, kde je po roztržení odvelen 16. srpna do Saidu. Po vypuknutí války se vrací z Afriky a hlásí se v Agde, kde se československé jednotky organizovaly. Byl přidělen k 1. pěšímu pluku jako

rotmistr, se kterým odjel na frontu. Pro upřesnění – 2. října 1939 byl podepsán francouzskou vládou dekret povolující založení samostatného československého vojska ve Francii, a to zatím jen u pěších jednotek. Vzniká 1. čs. pěší divize, která měla své velitelství, 1., 2. a 3. čs. pěší pluk, dělostřelecký pluk, smíšený předzvědný oddíl, telegrafní prapor a čs. náhradní těleso. Počátkem ledna 1940 se pluk přesunul do Pezenasu a v červnu 1940 na frontu. Po porážce Francie se jednotka Františka Zabloudila vrátila zpátky do Agde a z nedalekého přístavu Sète brzy nato odjela spolu s dalšími 26. června 1940 na lodi Rod el Farag přes Gibraltar do Velké Británie.

Konečně u letectva

Do Liverpoolu loď připlula 13. července 1940. Vojáci byli ubytováni ve stanovém táboře Cholmondeley, Castle u Chesteru, a František Zabloudil byl zařazen k rotě vojenské policie. Ovšem chtěl se dostat k létání, tak si několikrát podával žádost a přání se mu zčásti splnilo až v roce 1941, kdy přešel do řad RAF, do depotu Wilmslow s úkolem převzít funkci výkonného rotmistra u 311. čs. bombardovací peruti na základně East Wretham. S perutí vystřídal několik míst, například Aldergrove, Talbenny, Beaulieu, Predannack a v neposlední řadě Tain. Chtěl se účastnit operačních letů a po slibu že svou dosavadní funkci bude vykonávat i nadále, tak začal po nezbytném výcviku od srpna 1944 létat na letounech typu B-24 Liberator jako zadní střelec. Za dobu působení jako zadní střelec nalétal přes 500 operačních hodin a dostal se s osádkou několikrát do velice nepříjemných situací. Jeho první operační let 12. října 1944 vypadal podle jeho vzpomínek takto:

Ten den nestálo počasí za mnoho a mělo se letět na patrolu k norskému pobřeží. Start byl v 13.00 a za několik minut jsme již znechuceně sledovali rozbouřené Severní moře. Všechno se zdálo šedivé, obloha i moře. Občas to zpestřila plískanice a silný nárazový vítr. V tomhle dopuštění hledat ponorku, to budou bolet oči. Ve vlnobití ji ani radar nechytne. Nálada byla ta tam a norské pobřeží na dohled. Vítr sílil, padal déšť se sněhem a pod námi se hrozivě bouřilo moře, moře nevlídné, rozběsněné, Severní. Náhle se Liberator točí a pilot Vella žádá navigátora o kurz domů, zároveň oznamuje, že vypíná pravý krajní motor. Ucpal se nám olejový regulátor na natáčení listů vrtule. V takovém případě je zastavení motoru jediná možnost, jinak by se listy nastavily automaticky na nejmenší odpor, stouply by obrátky a motor by se roztrhl. „Vyhazuji zajištěné pumy,“ ozval se opět Vellův hlas. „Všechno, co můžete vyhodit, vyhodte do moře, musíme se odlehčit. Zastavuji druhý motor, stejná závada.“ Co bylo možno odmontovat, urazit, useknout, to všechno létalo oknem ven. Liberator stále klesal a pilot nařídil volat SOS. Obě boční okna byla otevřena a do tváří nás bičoval déšť se sněhem, nárazový vítr nás srážel a opět zvedal, někdo vpředu zvracel po úderu do žaludku při vyhazování raket. Opět zazněl Vellův hlas: „Připravit na sedání na moře, ale ještě něco risknu.“ U zbylých dvou motorů dal plyn až po zarážky, hluk zesílil a výfuky se rozžhavily do běla. Na tyto obrátky, podle výrobce, měly motory běžet maximálně 35 minut, pak se měly roztrhnout. Na základnu bylo tři a půl hodiny letu a pro nás nastal nervák. Grupa nám oznámila, že osvětlují pobřeží a posílají nám naproti loď. V dálce jsme viděli světla světlometů postavených kolmo, tam někde byl Tain. Již plné tři hodiny vzdorovaly motory technickým parametrům svých konstruktérů a nás poléval pot.

Základna nám nařídila nalétnout „runcat“ přímo z moře, bez větší zatáčky a sedat bez okruhu, třeba bez podvozku. Konečně osvětlené letiště před námi a Vellův hlas nařizoval: „Všichni ulehnout na podlahu, zabalit se kožíšky, podvozek se kontrolovat nebude, nikdo se nehýbat, sedáme.“ Sedli jsme. Byli jsme šťastni, nervově zcela vyřízeni. Každý se z mašiny vypořádával jiným směrem, mě vyvedli saniřáci z drátěného oplocení letiště.

V jídelně pak padla památná Zabloudilova slova: „Až mi někdo zazpívá moře, pohádka má, tak ho přetrhnu.“ Druhý den jim velitel perutě nabídl dovolenou, ale pilot Vella po dohodě s osádkou odmítl. Za necelý měsíc havaroval na cvičném letu a jeho pozůstatky se našly až po válce. Tenkrát zadní střelec František Zabloudil prohlásil, že pokud zmiňovanou situaci přežije, vrátí se živ a zdrav, věnuje určitý finanční obnos malému kostelíčku v obci Křtiny v okrese Blansko, který znal z předválečné doby.

Poválečné osudy

Po válce je F/Sg (seržant) František Zabloudil 25. května povýšen na P/O (pilot officer), později (1. července 1945) i do československé důstojnické hodnosti podporučík. Do vlasti se vrátil 31. srpna 1945. Za dobu svého válečného působení byl vyznamenán řadou našich i britských vyznamenání. Je držitelem dvou Čs. medailí Za chrabrost před nepřítelem, Čs. válečného kříže 1939, Čs. medaile Za zásluhy I. a II. stupně, Čs. vojenské pamětní medaile se štítky F–VB. Z britských medailí obdržel Atlantik Star 1939– 1945 a Defence Medal.

Jeho působení v době poválečné ještě neskončilo, i když se již mračna začínají stahovat. Jako u mnoha jiných. Zůstal v čs. armádě, a to jako ubytovatel a posádkový důstojník v Havlíčkově Brodě, potom jako pobočník velitele letky v Praze – Kbelech, dále jako instruktor nováčků v Českých Budějovicích, znovu v Havlíčkově Brodě, v Plzni (jako tělovýchovný důstojník a pobočník velitele letky) a nakonec v Milovicích jako velitel náhradní letky a zpravodajský důstojník. Už jako major v lednu 1949 opustil armádu a v roce 1951 byl neprávem degradován na vojína, hodnost majora mu byla vrácena až v listopadu 1964.

František Zabloudil vykonával po opuštění armády různé druhy práce, byl údržbářem ve fotoateliéru Langhans v Praze na Václavské náměstí, čističem oken – mimochodem čistil celý tunel pod Letnou, a také pracoval jako lakýrník v Tesle Karlín.

Rehabilitace přišla až 16. ledna 1990, kdy byl povýšen do hodnosti plukovníka v záloze.

Bohužel, zemřel několik měsíců poté, po dlouhé, těžké nemoci, 27. června 1990 ve věku 79 let v Praze.

Na závěr chci poděkovat panu Oldřichu Zabloudilovi, synovi po Františku Zabloudilovi. Měl jsem možnost si prohlédnout při dobré kávě a špetce kvalitní slivovičky fotoalbum s originálními, velice vzácnými fotografiemi mapující strastiplnou cestu jeho otce, ale také jeho osobní zbraň.
□ *Osudy Františka Zabloudila můžete zhlédnout v Leteckém muzeu Viléma Götha v Dačicích.*

Vlastimil Kolomazník, foto archiv Oldřicha Zabloudila

{phocagallery view=category|categoryid=158|limitstart=0|limitcount=0}