

Jen několik málo českých aviatiků, kteří ještě krátce před I. světovou válkou vstoupili do c. a k. rakousko-uherské armády si stěželi mohli představit, že zakrátko budou bojovat na nejrůznějších evropských frontách.

Přirozeně to netušili ani jejich mladší, letectvím stejně posedlí kolegové, kteří často jako dobrovolníci vykoučili v roce 1914 do vzrůstajícího světového válečného konfliktu. K těm vůbec nejstarším českým letcům v řadách c. a k. letectva patřil od roku 1911 setník Rudolf Holeka a jeho mladší přítel setník Jindřich Kostrba. A přesto právě tito letečtí nadšenci, soustředění v leteckých rotách (Fliegerkompanie - Flik) - K. u K. Luftfahrtruppen-LFT v počtu téměř pěti set mužů - dali absolutní základ pro vznik čsl. vojenského letectva po roce 1918. Někteří čeští piloti a pozorovatelé bojovali na straně Centrálních mocností Rakouska-Uherska a Německa až do pádu monarchie a v c. a k. letectvu patřili k tzv. leteckým esům (hejtmani: Otto Jindra s deseti sestřely, Jindřich Kostrba s osmi sestřely, mjr. Karel Nikič se šesti sestřely, šikovatel Augustin Novák s pěti sestřely), ale k elitě armády se řadili: npor. Josef Ettel, por. Alois Šmolík, setníci: Rudolf Holeka, Karel Huppner, Robert Ellner, Vojtěch Svozil, František Kabeláč, Robert Baar, Josef Smetana, Klement Adamec, Rudolf Vaníček a šikovatel Rudolf Polanecký.

Jiní piloti byli sestřeleni a zajati či rovnou přeběhli na ruskou stranu do formujících se čsl. legií, avšak častěji na počátku války dobrovolně vstoupili do řad jejich protivníků na straně Dohody ve Francii a Itálii. Zde jim byl ve všem nápomocen Slovák s občanstvím Francouzské republiky M. R. Štefánik, kterému se však nepodařilo ustanovit tzv. slovanskou eskadrilu v L'Armée de l'Air. Ve francouzském letectvu statečně bojovalo jako stíhací a bombardovací letci (vyjma Jana Hofmana, jenž padl v roce 1915) těchto devět mužů: kpt. Jan Charvát, Jan Kadavý, František Pilát, Silvestr Šebesta, serž. Augustin Charvát, npor. Vilém Stanovský, por. Jan Štork, Josef Hamšík a Bedřich Starý.

Zatímco ve Francii jen malá skupina českých pilotů prošla těžkými bojovými zkušenostmi na francouzsko-belgické frontě, odvíjela se v Rusku za poměrně dramatických podmínek možnost, jak z velkého počtu legionářů zřídit samostatný letecký odbor, nezávislý na carském ruském velení. Tato myšlenka se podařila, když se z 1. leteckého oddílu v Kyjevě a 2. leteckého oddílu v Lubnech nakonec vytvořila 26. 4. 1919 v Omsku Československá letecká škola, čítající čtyřicet mužů, k nimž se jako vynikající piloti a velitelé zařadili: kpt. Vlastimil Fiala, Lev Melč, Jaroslav Skála, npor. František Diviš, por. František Sazima, Alois Vicherek a další.

Bedřich Starý v řadách francouzského letectva

K zakladatelským osobnostem čsl. vojenského letectva navždy řadíme příslušníka francouzských legií, stíhacího polního pilota - letce Bedřicha Starého. Narodil se 10. července 1894 v Sobiňově, v okrese Chotěboř na Českomoravské vysočině. Obecnou školu vychodil v

Sopotech, kde hlavní vyučovacím jazykem byla čeština. Nepokračoval ve středoškolském vzdělání, nýbrž se odebral za prací do ciziny. Před válkou dlel ve Francii (od roku 1912), hlavně pobýval v Paříži, kde jej zastihla zpráva o vypuknutí 1. světové války. Ihned vstoupil dobrovolně do francouzské armády (odveden byl 20. srpna 1914) a službu v hodnosti vojína nastoupil k 1. pluku Cizinecké legie v Bayone. Zúčastnil se těžkých bojů u Arrasu v Artois ve dnech od 9. 5. do 16. 6. 1915, kde byl poprvé raněn. Po uzdravení vstoupil na popud příslušníka Escadrilly MF - 54 Sous-Lieutenanta M. R. Štefánika do francouzského letectva. Nastoupil jako pilotní žák dne 17. 12. 1915, kdy jej ještě doplnili: Jan Hofman, Jan Kadavý, František Pilát, Silvestr Šebesta a Jan Štork. Absolvoval nejprve pilotní výcvik v Pilotní škole v Pau, kde byl přidělen jako jeden z prvních letců k dennímu bombardovacímu letectvu. Od 24. 2. 1916 až do konce války bojoval v činné letecké službě jako pilot aviateur na severní frontě proti Němcům v různých leteckých jednotkách a prodělal s nimi i nejtěžší letecký nápor nepřítel v roce 1918. V hodnosti seržanta vykonal asi 45 bombových náletů do nepřátelského zázemí a v obranném boji zblízka sestřelil dvě německá letadla.

V červenci 1918 byl při vzdušném souboji s několika nepřátelskými letci raněn, tentokrát velmi těžce. Dokázal sice uniknout z obklíčení třem německým stíhačkám, z nichž jednu sestřelil, ale sám přežil jen zázrakem. Jeho ruce a nohy byly doslova provrtány kulkami, krev mu z nich proudila a pilot ztrácel cit pro řízení a vědomí, ale přesto dokázal s těžce poškozeným letounem doletět na domovské letiště. V nemocnici se jeho léčba protáhla na téměř dva měsíce. V průběhu léčení jej zastihla zpráva, že tento vynikající čin zhodnotilo francouzské armádní velení návrhem na povýšení do hodnosti podporučíka. Brzy následoval pochvalný dekret armádního velitele letectva, včetně udělení nejvyššího vyznamenání pro poddůstojníky, když obdržel Válečnou medaili a vzápětí i Francouzský válečný kříž se dvěma palmami na stužce. Bedřich Starý byl dne 14. 3. 1919 povýšen do hodnosti poručíka, ale byl ponechán k dispozici armádnímu velení v Paříži, kde působil jako tlumočnick u Escadrilly Bré 590 do doby, nežli si jej oficiálně převzala čsl. armáda.

Bojová a organizační činnost v československém letectvu

Po ukončení války se B. Starý vrátil 9. dubna 1919 do vlasti jako příslušník francouzského letectva v hodnosti nadporučíka s francouzskou vojenskou leteckou setninou (Eskadrilla Bré 590), která měla za úkol spolupracovat s tzv. Leteckým sborem čsl. armády při formování a organizaci čsl. vojenského letectva. Setnina byla nejprve dislokována na letišti v Praze-Kbelích, avšak její letecký park s technickým vybavením byl k dispozici v nedaleké Víně. Letci se ani nedostali do stádia základních příprav, když náhle obdrželi rozkaz k okamžitému přemístění na Slovensko. Nadporučík Starý si repatriční dovolené dlouho neužil, protože byl se setninou pod vedením kpt. let. Lachmanna dne 5. 6. 1919 odvelen do Vajnor u Bratislavy k obraně republiky, aby hájil její jižní hranici proti jednotkám maďarské Rudé armády. Na Slovensku byla setnina ještě doplněna několika českými důstojníky, kteří byli leteckými pozorovateli. Vzápětí se připojila k bombardovacím a průzkumným akcím 1. letecké setniny pod velením npor. let. Vojtěcha Paška, která zde již operovala od dubna, kdy střežila východní a západní úseky fronty v okolí Košic a Pezinku spolu s 2. leteckou setninou po velením npor. let. Josefa Pospíšila. Boje začaly hned od 7. června 1919. Francouzi vůbec nepočítali s tím, že boje budou nejen urputné, nýbrž i značně obtížné, zejména po technické stránce bombového provedení. S eskadrillou Bré 590 vyzbrojenou letouny Bréguet Bré XIV. A.2 a Spad S.XIII. C.1. se B. Starý

zúčastnil úspěšných bojových operací jako stíhací i bombardovací pilot proti maďarským bolševikům. Startoval nejen na průzkumné lety s pozorovatelem por. let. J. Hamšíkem, ale hlavně se oba museli připravit na plnění bombardovacích úkolů, na které dvousedadlová letadla Bregnet nebyla připravená (francouzské držáky na pumy neodpovídaly typům rakouských pum). Letci museli pumy, vážící 15-20 kg, naložit pod sedadlo pozorovatele, pak velmi opatrně odstartovat a vzlétnout, ve vzduchu podobně opatrně manévrovat, zvláště když pozorovatel pumy zaměřoval, odjišťoval a ručně házel na cíl. Je pochopitelné, že za těchto okolností byl letoun doslova létající rakví, zejména po zásahu protiletadlového dělostřelectva nebo po přímém střetu v leteckém souboji s nepřítelem. Právě při těchto náročných operacích se vyznamenal pilot npor. B. Starý s por. J. Hamšíkem, když na železniční trati Nové Zámky-Parkaň Nana-Levice s plným zásahem bombardovali obrněný vlak. Po průzkumu nádraží bylo zjištěno, že se tam shromažďují nepřátelské maďarské oddíly, chráněné obrněným vlakem. Byl vydán rozkaz k útoku přímo na nádraží či dostihnout vlak na trati a zamezit mu v jízdě. Starý s Hamšíkem vzlétli a uviděli ještě stát vlak ve stanici, která byla před možným leteckým náletem střežena kulomety a děly. Starý s letounem slétl až na 250 metrů nad zemí, Hamšík zacílil a začal shazovat pumy. První ještě nezasáhla cíl, druhá perfektně udeřila na vlak, zničila jej a rozmetala kolejiště i nádraží. Maďarské bolševické oddíly se již nezmohly na žádnou akci, a nedaleko útočící čsl. armáda měla po tomto leteckém útoku záhy situaci plně pod kontrolou. Za tento vynikající letecký čin obdrželi oba čeští letci zvláštní armádní pochvalu od velitele čsl. armády bojující na Slovensku, francouzského generalissima a velitele čsl. branné moci Maurice C. J. Pellého.

Sestava pilotů: Starý - Hamšík dokázala znovu odvahu, když obdržela rozkaz k bombardování Levice. Tentokrát vše mohlo skončit tragicky, když Hamšík se na sedadle vzadu poněkud posunul, kolenem zavadil lehce o vypínací páku magnetů, čímž ze čtyř magnetů motoru zůstal v činnosti pouze jeden. Letadlo se stalo neovladatelné, klesalo a bombometčíkovi nezbylo, než se zbavit pumového nákladu a čekat na pilotovo umění. V poslední chvíli si npor. Starý všimnul, že páka magnetu je posunuta o jeden stupeň. Bleskurychle zasáhl, letoun nabral výšku a posléze hladce přistál, aniž letoun poškodil. V dané chvíli to byl stejný úspěch, jako ten předchozí, protože ztráta letounu byla pro čsl. letectvo v těchto letech nenahraditelná.

Po skončení bojů 22. 6. 1919 bylo rozhodnuto, aby francouzská setnina na Slovensku ještě nějaký čas zůstala. Dne 1. 8. 1919 zanikla Maďarská republika rad pod tlakem rumunské armády, ale setnina nadále plnila úkoly, pro které byla původně do ČSR vyslána. Tak se stala důležitým předpokladem pro formování čsl. letectva na Slovensku, z něhož se do roka zrodil nejvýznamnější 3. letecký pluk (výzbroj setniny Bré 590 odkoupila čsl. vláda v květnu 1920 - pozn. autora). Francouzský kpt. let. Lachmann se stal vojenským zemským velitelem a úzce spolupracoval s npor. B. Starým a R. Elnerem.

V rámci rozvoje mezinárodních vztahů, zejména se spojenci, vznikaly i první dálkové lety do zahraničí. Historicky první let mezi Prahou a Paříží uskutečnila dne 3. 9. 1919 posádka v sestavě: pilot npor. B. Starý a npor. J. Blíženec. Ve Vajnorech obdrželi kurýrní rozkaz k přeletu s letounem Breguetem do Prahy, odkud následujícího dne ve 12 hodin odstartovali (s mezipřistáním a přenocováním v Mohuči) do Paříže, kde v naprostém pořádku přistáli v poledne 5. 9. 1919. Účelem cesty bylo doručit spěšné diplomatické dopisy na vysoká úřední místa v Paříži. Úspěch mise byl mimořádný, přestože pro let téměř 1000 km daleký nebyly vykonány žádné technické přípravy. Po návratu do Prahy byl za slovenskou kampaň i za diplomatickou cestu do Francie B. Starý vyznamenán podruhé Československým válečným křížem 1914-18, Čsl. Revoluční medailí 1918-19 (s lipovou ratolestí a štítkem LE) a Mezispojeneckou medailí

Vítězství. Francouzská strana mu udělila Pamětní medaili z let 1914-18. Služebně byl jen nakrátko zařazen k Leteckému sboru čsl. armády, kde se pro něho hledalo nejoptimálnější uplatnění, neboť od 30. 10. 1919 se tato instituce proměnila ve Velitelství čsl. vzduchoplavectva a nadále zůstala pod francouzským velením.

Budování čs. letectva a jmenování velitelem VLU

Československým letcům a hlavně konstruktérům francouzský letecký a zbrojní monopol nevyhovoval, neboť záměrně nerozvíjel čsl. vojenské letectví, čímž přirozeně stagnoval domácí letecký průmysl. Otázka dne zněla: jak se rychle z tohoto vlivu osamostatnit? Velitelství vzduchoplavectva zřídilo tzv. Letecké skupiny s velitelstvími: Čechy (Praha), Morava (Olomouc), Slovensko a Podkarpatská Rus (Bratislava) a Nitra. Hledala se jistá východiska ve vzájemné spolupráci mezi francouzskou vojenskou správou a čsl. armádou, přičemž bylo rozhodnuto, že francouzská setnina Bré 590 bude od 1. 9. 1919 podřízena čsl. velení. Od 20. 10. 1919 ji převzal bývalý důstojník, nyní její velitel a letec čsl. armády npor. let. Bedřich Starý. Právě tato původně francouzská letecká jednotka byla 1. 3. 1920 plně začleněna k čsl. letectvu jako 6. letecká setnina pod velením pplk. let. VI. Fialy v rámci Letecké skupiny Slovensko s velitelstvím v Bratislavě (podléhaly jí 1., 2., 6. a 7. letec. setnina). Jejím velitelem byl určen od 1. dubna 1920 čerstvě povýšený kapitán B. Starý. Od Leteckého sboru byl dne 1. 8. 1920 přemístěn k Leteckému pluku 1 na letiště Vajnory s úkolem se ujmout velení 6. letky. Zde jej zastihla významná proměna, když 1. září 1920 vznikl nejsilnější letecký útvar čsl. armády - Letecký pluk 3, jenž od roku 1924 nesl hrdý název: „Generála polního pilota-letce M. R. Štefánika“. Dne 22. 12. 1922 byl Bedřich Starý povýšen do hodnosti štábního kapitána letectva. Ve Vajnorech zůstal u své letky (mezitím přesunuté od ledna 1923 pod Letecký pluk 3) až do 28. 2. 1923, kdy byl v březnu přemístěn k Leteckému pluku 2 do Olomouce.

V hanácké metropoli se aktivní bojová letecká činnost B. Starého začala proměňovat v mírovou službu ve prospěch mladé republiky. Poctivě a s vysokou zodpovědností sloužil pod velením pplk. let. Fr. Sazimy jako důstojník z povolání, kdy se plně začal věnovat vojenskému leteckému dorostu u pluku, který vznikl 3. prosince 1920 z původní Letecké skupiny Morava (od roku 1937 nesl jméno prezidenta dr. Ed. Beneše). Základem pluku se staly letecké setniny č. 3 a 5 (přeznačené na letecké roty č. 1 a 61), k nimž záhy přibyla 33. letecká rota a 2. balónová rota v Olomouci. Od září 1922, kdy vznikl v Praze samostatný III. (letecký) odbor MNO, bylo zřejmé, že v jednom z jeho čtyř oddělení bylo rozhodnuto o tom, že zkušenosti škpt. let. B. Starého je nutné spíše než u pluku využít v leteckém učilišti, které se nově budovalo v Prostějově. MNO proto odeslalo 21. 4. 1923 v této souvislosti k dalšímu školení B. Starého na studijní cestu k jednotlivým stíhacím leteckým plukům do Francie, kde zůstal do července téhož roku. Na návrh francouzského prezidenta byl škpt. let. B. Starý vyznamenán za zásluhy o Francouzskou republiku i za rozvoj vztahů mezi oběma zeměmi důstojnickým odznakem Řádu Čestné legie. Jako jeden z předních leteckých vojenských odborníků byl často vysílán na zahraniční stáže a studijní pobyty v zahraničí (v roce 1925 Dánsko, v roce 1930 Rumunsko a v roce 1934 Jugoslávie). Po návratu z Francie byl dne 1. 8. 1923 určen velitelem I/2. peruti Leteckého pluku 2 v Olomouci, u kterého setrval do 12. 11. 1923. V této chvíli se jako pilot poznamenaný válečnými zdravotními obtížemi přiblížil i věkem za nosnou hranici stíhače. Vzhledem k tomu, že se předpokládalo, že již nebude aspirovat na aktivní leteckou službu, MNO jednalo v jeho případě o tom, jak více zkvalitnit jeho velitelské a letecké zkušenosti u většího bojového útvaru

ještě před pověřením úkolů, které se budou výhradně ubírat výchovou a školením nových vojenských leteckých kádrů.

Velitelem letecké školy

Dnem 13. listopadu 1923 byl škpt. let. Bedřich Starý ustanoven velitelem Leteckého učiliště v Chebu. Přišel do prostředí staré letecké základny r-u. letectva, která se hned v prvních dnech Československé republiky stala místem urychleného obsazení leteckého parku s bohatým technickým vybavením. Jednalo se o jisté dobrodružství, protože polní letiště patřilo pod správu tzv. provincie Deutschböhmen, jejíž představitelé usilovali o připojení k Rakousku. Přepad se však příslušníkům Leteckého sboru zdařil a získali pro vznikající čsl. letectvo nemalou kořist v podobě několika neporušených letounů s cenným leteckým materiálem. Přes všechny potíže s nevhodným terénem i s možností špatné orientace během výcviku, včetně nebezpečné blízkosti německé hranice, bylo rozhodnuto, že z Prahy se Pilotní škola přemístí definitivně do Chebu. Od 4. 11. 1919 se zde postupně etablovaly pilotní škola elementární, pokračovací škola dvousedadlová pro pozorovací a bombardovací letouny a pokračovací škola jednosedadlová, neboli stíhací. K nim přibýly kurzy pro pozorovatele, střelce, bombometčíky, fotografy, radisty a pozemní specialisty. V září 1920 letiště dostalo název Ústřední škola pro vzduchoplavectvo, neboť se v něm sloučily všechny školy a kurzy, čímž se stalo oficiálním místem pro výcvik prvních čsl. polních pilotů-letců. Roku 1922 však dostalo letiště opět nový název: Vojenské letecké učiliště (VLU). Prvním velitelem školy se stal slavný stíhací pilot z francouzsko-belgického bojiště kpt. let. V. Stanovský, s pobočníkem kpt. let. A. Vicherkem. Bedřich Starý nastoupil do funkce velitele VLU v době, kdy příslušné orgány MNO daly po předběžné prohlídce terénu a po provedení dalších zkoušek souhlas k výstavbě nového vojenského letiště i školy leteckého dorostu v Prostějově. Se stavbou se započalo v březnu roku 1924, ale mezitím letiště v Chebu plně pokrývalo potřeby leteckého výcviku čsl. armády. Jeho budovami a hangáry prošli první mladí vojenští letci, kteří této prudce se rozvíjející moderní zbraní budou sloužit jako elitní sbor v duchu hesla: „Vzduch je naše moře“. Navíc byla ve VLU v Chebu 1. 4. 1924 v rámci učiliště otevřena Škola pro odborný dorost letectva (ŠLD), která cvičila poddůstojníky čsl. letectva (chlapce ve věku od 17 - 20 let bez maturity). Ve funkci velitele VLU i učitele létání B. Starý uplatnil své povahové vlastnosti, jimiž se výrazně profiloval: svědomitost, starostlivost, samostatnost a smysl pro odpovědnost. K nadřízeným se choval přiměřeně, někdy se projevil vzdorovitěji, zato k leteckým adeptům byl kamarádský, dobrosrdečný, ale energický. B. Starý si vedl ku spokojenosti svých nadřízených velmi dobře, o čemž vypovídají Kvalifikační listiny, a proto byl v prosinci 1926 povýšen do hodnosti majora letectva.

Výstavba letiště v Prostějově pokročila, městské zastupitelstvo dalo k dispozici potřebných 27 měřic pozemků zdarma, ale s podmínkou, že stavební práce budou zadány místním firmám a živnostníkům. Práce pokračovaly neobyčejně rychle, takže již v listopadu 1924 stálo na letišti 20 kovových hangárů a také stavba hlavních armádních budov s kuchyní byla z větší části hotová. Hlavní letecký přístav a chlouba RČ spěl do finise, když dne 1. října 1925 přivítalo město Prostějov první adepty letectva. Slavnost vyvrcholila dne 28. října, kdy se konala na náměstí před radnicí vojenská přehlídka, která se pak stala respektovanou tradicí města, čsl. armády a letectva.

Mjr. Starý se s VLU v Chebu rozloučil dne 29. 9. 1927, neboť rozhodnutím MNO změnil

posádku a nastoupil následujícího dne opět jako velitel VLU v Prostějově, kde ve funkci vystřídal pplk. let. R. Holeku. Armádní představitelé z MNO znovu rozhodli, že vyučujícího letce zařadí k funkčnímu pluku, což bylo podepřeno dne 4. 7. 1929 povýšením do hodnosti podplukovníka. Ve funkci velitele VLU zůstal až 31. 8. 1929, kdy byl přemístěn do Prahy-Kbel ke stíhacímu Leteckému pluku 4, v němž se stal zástupcem velitele pluku. Od 2. 9. 1929 byl z rozhodnutí MNO pověřen jeho velením, a to až do 10. 3. 1930. V této funkci se zúčastnil v rámci vojenské spolupráce zemí Malé dohody inspekční cesty do spřáteleného Království Rumunského, kde jej panovník dekoroval komandérským odznakem Řádu Rumunské koruny. Po návratu z Bukurešti odevzdal velení pluku a v březnu 1930 byl určen předsedou hospodářské správy a zároveň i přednostou technické správy Leteckého pluku 4. K tomuto kroku zřejmě MNO vedla poněkud nepřesvědčivá schopnost nést plnou odpovědnost za pluk, což přimělo vojenské orgány k rozhodnutí, že pplk. B. Starý musí nutně projít moderní výukou ve Velitelské škole. Dne 15. 10. 1930 byl odvelen do Kurzu pro velitele vojskových těles v Praze, který řídil přednosta leteckého odboru MNO a velitel čsl. letecké divize gen. J. Fajfr spolu s plk. let. V. Stanovským. Školu absolvoval 13. 5. 1931 s prospěchem dobrým (s nikterak povzbudivým osobním hodnocením), neboť se mu v něm kromě „otevřené, přímé, poctivé povahy, pilnosti a svědomitosti“ vytýkalo, že „chápe a rozhoduje se poněkud těžkopádně, nevyjadřuje se dosti jasně a vystupuje značně sebevědomě“. Ve speciální části zkoušek, u důstojníků letectva, dělostřelectva PL a pomocných zbraní, které následovaly od 1. 6. do 21. 7. 1931 obstál slovy: „dobře“ a podobně uspěl i u velitelských zkoušek, konaných ve dnech 14. - 15. - 21. 7. 1931. Celkový výsledek velitelských zkoušek dopadl pro pplk. Starého „velmi dobře“ a z rozhodnutí zkušební komise byl „uznán pro funkci velitele letectva jako způsobilý“. Na krátký čas byl odvelen k detašovanému letišti Leteckého pluku 4 do Hradce Králové, ale od 30. 11. 1931 byl přemístěn ke stíhacímu Leteckému pluku 3 do Piešťan, jemuž velel plk. let. R. Holeka. Zde byl ustanoven opět do pozice zástupce velitele pluku a stal se znovu předsedou hospodářské správy a předsedou technické vojenské správy budov 63. velitele Štefánikových kasáren, což vykonával do 19. 9. 1932.

Po dvou letech se vrátil znovu do Prahy, kdy jej MNO přidělilo do Velitelské školy, kde měl za úkol jako řádný učitel ve školním roce 1932/1933 zkoušet a hodnotit důstojníky zbraní, zejména letce. Dne 31. 12. 1933 byl ustanoven velitelem Vojenského leteckého učiliště (VLU) v Prostějově a zároveň přemístěn k VLU (stal se nadpočetným v Leteckém pluku 3) a byl přidělen u MNO III/1. odd. let. v Praze. V roce 1934 byl pplk. let. B. Starý vyslán do Království Jugoslávie na stáž k ostré střelbě dělostřelectva proti letadlům v Boce Kotorské. Mezi čsl. armádou a armádou jugoslávskou došlo v rámci malodohodové spolupráce k dohodě, v níž bylo ustanoveno, že malý pruh Jadranu i s přilehlou částí pobřeží nám bude pronajat jako střelnice pro protiletadlové dělostřelectvo. Každým rokem v letních měsících se letcům stal ubytovatelem pluk jugoslávského námořního letectva v Kumboru, kde dlel se svou misí i pplk. Starý. Když jeho poslání skončilo, rozhodlo velení jugoslávské armády vyznamenat jej důstojnickým stupněm Řádu Bílého orla a udělit mu i pilotní odznak královského letectva a námořnictva. Po návratu z Bělehradu se upotřebitelnost B. Starého v čsl. letectvu už nijak významněji neprojevila, což bylo dáno i jistými vrtochy staromládenecky myslícího člověka. V lednových dnech roku 1935 sice absolvoval povinný Kurs pasivní obrany proti letadlům, zřízený u školy OPL s výtečným prospěchem, ale nyní již bylo jasné, že jeho životní osudy budou trvale spjaty s Prostějovem, zvláště, když byl dne 1. července 1935 povýšen do hodnosti plukovníka letectva. V roce 1930 se z VLU v Chebu přestěhovala do VLU v Prostějově i nejpodstatnější složka všech tří částí leteckého pilotního výcviku - stíhací škola. Tím se výuka sjednotila a byla plně

pod vedením VLU. Výcvik probíhal nejprve teoretickou výukou (asi 260 vyučovacíh hodin), po zkouškách se přikročilo k elementárnímu praktickému výcviku s dvojitým řízením (s leteckým učitelem), kdy žák absolvoval asi 70-90 letů. Pak následovalo asi 160 letů samostatných s různými úkoly a dalším stupněm se žákům stala pilotní škola pokračovací, kde cvičili na bojových letounech, přičemž nalétali asi 20-30 hodin. Po dvou letech byli piloti vyřazováni jako polní piloti-letci, ale jen ti nejlepší pokračovali ve škole stíhací a stali se polními stíhacími piloty-letci. Počátkem roku 1933 byla zřízena ve VLU v Prostějově Vojenská letecká akademie určená pro výcvik leteckých akademiků-důstojníků, vyšších z „kadetky“ v Hranicích na Moravě (přípravu letecké teorie zde vedl npor. let. F. Weber, pozdější velitel čsl. 310. stíhací perutě RAF). Do ní byli vybíráni jen adepti s vyšším školním vzděláním, ukončeným maturitou, kteří byli školeni na piloty a pozorovatele (jejich přípravu vedl npor. let. J. Duda, pozdější velitel čsl. letectva ve Francii a Velké Británii). Letecký dorost tak nastupoval pravidelně vždy 1. října až do roku 1937 do dvouletého výcviku, z něhož vzešli ve velké míře perfektně připravení piloti i technický personál, tj. mechanici (jichž byl u čsl. letectva stále citelný nedostatek), pozorovatelé, fotografové a střelci. Každým rokem bylo z prostějovského VLU vyřazeno asi 40-50 pilotních žáků z celkového počtu více než 60 uchazečů. Ne všichni obstáli zdravotně či psychicky, jiní nevyhovovali náročným výcvikovým a vojenským podmínkám, takže do polní letecké služby byli nasazeni opravdu jen ti nejlepší. Lze říci, že pod vedením plk. Starého a jeho týmu se ve VLU v Prostějově až do konce roku 1938 vyškolila nejúspěšnější mladá generace leteckého důstojnického a poddůstojnického sboru, která s mimořádnými výsledky zasáhla v letech 1939-1945 při obraně vzdušného nebe Francie a Velké Británie, při níž dobrovolně hájila svobodu a demokracii své porobené vlasti.

Za zmínku jistě stojí tzv. Kvalifikační listina, která se každému důstojníkovi po roce obnovovala. Na plk. let. B. Starého ji v letech 1936-39 vypracoval velitel čsl. letec. div. gen. J. Fajfr.

Záznamy jsou v podstatě neměnné, letce ponechávají v činné službě na dosavadním velitelském postu, ale vzhledem k tomu, že neabsolvoval další kvalifikační kurzy, nebylo již možné pomýšlet na generálskou hodnost. Politická i vojenská situace vyžadovala, že téměř každý důstojník byl povolán do Informačního plynového kurzu. Tento kurz absolvoval i B. Starý (od 21. 2. do 19. 3. 1938) s prospěchem „výtečným“. Bohužel, pro nalezenou srdeční vadu byl služebně nepoužitelný, byť ve funkci velitele VLU mohl nadále působit. Záměrně se vyhýbal studiím, možná i z důvodů, že na něho bylo v roce 1936 při jmenování nových generálů letectva (K. Janouška, ing. J. Kejla, ing. J. Sládečka a ing. A. Vicherka) zapomenuto, což cítil jako osobní křivdu. Přesto v březnu roku 1938 náčelník Hlavního štábu čsl. armády arm. gen. L. Krejčí vyjádřil s upotřebitelností plk. Starého ve VLU v Prostějově souhlas a se stupněm kvalifikace: „velmi dobrá“ jej ponechal v činné službě.

Na základě vládního souhlasu ze dne 22. října 1938 byl vyznamenán Čsl. obcí dobrovoleckou za vojenskou akci na Slovensku Pamětním odznakem pro čsl. dobrovolníky z let 1918-1919. V době částečné květnové a zářijové mobilizace čsl. armády v roce 1938 zůstal ve své funkci a nijak se aktivně nepodílel na obraně země. V lednu 1939 mohl proto div. gen. J. Fajfr již jednoznačně poznamenat, že „způsoblost k velení nejbližší vyšší jednotce nebo k zastávání nejbližší vyšší funkce u plukovníka Starého nepřichází v úvahu“. Komise jej shledala „neschopného polní služby, avšak schopného jen služeb místních“, což dnem 11. 3. 1939 vedlo k přeložení do výslužby.

Tato kvalifikace „neschopnosti“ přišla v pravou chvíli a byla vlastně milosrdná, protože čsl. Armáda, zrazená po dvou mobilizacích svými nejvyššími politickými a vojenskými představiteli a zahraničními spojenci, již prakticky neexistovala. Vznik Slovenského štátu a následná okupace

zbylého českomoravského prostoru německým wehrmachtem dne 15. března 1939 byla obrovským selháním západních demokracií. Kapitulace čsl. armády byla selháním politické reprezentace národa, ale daleko horším zklamáním byl fakt, že kdosi z nejvyššího velení čsl. letectva na III. odboru MNO vydal rozkaz, aby veškeré čsl. letecké pluky předaly svůj letový i technický park Göringově luftwaffe.

Pro příslušníky čsl. armády, zejména pak pro letce, byla přísaha daná republice Svazem letců v roce 1937 absolutním výrazem lidského nasazení. Nesplnění přísahy nepřicházelo vůbec v úvahu a pakliže k němu došlo, stalo se obecně platným odsudkem. Přesto k jejímu porušení došlo, zvláště u Leteckého pluku 2 v Olomouci (plk. let. VI. Květoň), u Leteckého pluku 5 v Brně (plk. let. J. Borecký) i ve VLU v Prostějově, jemuž i po 15. 3. 1939 velel bojovník proti Němcům z první světové války, plk. let. Bedřich Starý. Je špatnou vizitkou těchto tří velitelů, že nabádali své podřízené ke vstupu do luftwaffe a do služeb Lufthansy. Daleko horší je však skutečnost, že bez boje a jediného výstřelu uposlechli rozkazu a dobrovolně vydali německým agresorům letadla, letiště, hangáry a technický park, a dokonce se ještě na památku při předávání zbraní s nimi vyfotografovali.

Poválečný obrat ve službách komunismu

K odchodu do zahraniční vojenské emigrace a k přímému odporu proti německým okupantům nebyl ze strany MNO a jeho Leteckého odboru vydán žádný oficiální rozkaz. Odešli pouze dobrovolníci, tedy ti nejstatečnější letečtí důstojníci a rotmistři, a to v době, kdy se následný vývoj politické a vojenské situace doma i v zahraničí nedal vůbec předvídat, nehledě na fakt, že do vypuknutí 2. světové války bylo ještě daleko. Navíc nebylo ani zřejmé, o jaký způsob zahraničního odboje vlastně půjde, natož pak o představu, v jakém služebním zařazení se kdo a kde bude vůbec nacházet. Přesto se větší část čsl. letců vydala touto nejistou a strastiplnou cestou, z níž se také polovina již nikdy nevrátila, zatímco ta druhá, menší část zůstala doma v Protektorátu. Její malá skupina se zapojila do ilegálního odboje v rámci Obrany národa či v jiných organizacích a položila rovněž své životy na oltář vlasti, nebo byli po celou dobu války žalářováni v německých koncentracích a internačních táborech. Bohužel, větší část dala přednost oportunistickému vyčkávání, jak se události budou vyvíjet, a přežila celou válku v plném zdraví, v různých zaměstnáních či sloužila v tzv. Vládním vojsku nebo doslova kolaborovala s nacisty a protektorátní Moravcovou vládní klikou. Po válce se většina z nich nechala okamžitě zaregistrovat v KSČ, která jim nabídla záštitu a možnost znovu se vrátit do tzv. čsl. lidové armády, budované po vzoru armády SSSR.

Květen 1945 přinesl ovšem i zcela jinou politickou a myšlenkovou atmosféru v zemích střední Evropy, které se staly satelity Moskvy. Z bývalého Česko-Slovenska - se stala opět Republika československá. Na první pohled jakoby navazovala na předmnichovskou republiku, což na mapě bylo znovu patrné jejím vymezením původních společných hranic z roku 1938, včetně Podkarpatské Rusi, ale ve skutečnosti se jednalo o naprosto zásadní celorepublikové změny, byť byly proklamovány jmény politiků, kteří zájmy republiky hájili již od roku 1918.

Plk. let. v.v. Bedřich Starý se v letech 1939-1945 do domácího či jiného ilegálního odboje zjevně nezapojil, válku přečkal u příbuzných v rodném Sobiňově na Chotěbořsku. Těm, kteří se za války nijak vlastenecky neangažovali, se říkalo pohrdlivě „naftalíni“, jenže byli to právě oni, kteří než se vrátili skuteční bojovníci a hrdinové z války, obsadili pokud možno rychle všechny pozice v armádě i na letištích. Také plk. let. B. Starý neotálel a již 9. 5. 1945 se hlásil do činné

služby, ale byl odmítnut. Jeho činnost z března 1939 nebyla zcela zapomenuta a bývalý francouzský legionář musel ledacos vysvětlovat. Před vojenský soud nakonec předvolán nebyl a na přímluvu nových mocipánů mu byly odpuštěny prohřešky, z nichž byl obviňován. Na návrh přijímací komise MNO byl dne 1. 4. 1946 dokonce znovu povolán do činné služby v čsl. armádě. Přirozeně v jeho případě nepřicházela služba u letectva v úvahu a proto Hlavní štáb velitele letectva, jemuž šéfoval mocný člen KSČ plk. let. J. Hanuš, rozhodl, aby B. Starý byl ustanoven velitelem Vojenské letecké ozdravovny v Komorním Hrádku.

V prosinci 1946 byla na Velitelství letecké I. oblasti na plk. Starého vypracována hodnotící zpráva, v níž jeho spolubojovník z francouzského nebe brig. gen. let. V. Stanovský poukázal, že „jako velitel ozdravovny překonal úspěšně mnohé obtíže, vyplývající z nedostatečného zařízení objektu a z nedostatku vhodného personálu“, ale jinak ve všech bodech jej charakterizoval stupněm: „dobrý“. Potvrdil znovu verdikt o tom, že „způsoblost k velení v nejbližší vyšší jednotce nebo k zastávání nejbližší vyšší funkce nepřichází v úvahu“ a navrhl, aby se jeho „upotřebitelnosti využilo v Památníku osvobození - historické skupině, nebo u osvěty na leteckých základnách“. S tímto popisem rovněž souhlasil vrchní velitel čsl. letectva div. gen. ing. A. Vicherek.

Po volebním vítězství KSČ se výrazně změnila politická situace v neprospěch příslušníků čsl. letectva, bojujících na západní frontě. V životě B. Starého naopak nastala příznivá změna, neboť byl výnosem MNO z Vojenské ozdravovny přemístěn dne 30. 6. 1947 k Vojenskému leteckému ústavu v Praze-Letňanech, kde po přidělení k dokumentaci vykonával překlady letecké literatury. V říjnu téhož roku se tyto pozitivní změny projeví i v jeho hodnocení, ale zcela zásadního obratu v tomto směru došlo až po únoru 1948. Přednostou ústavu ing. Dr. V. Smolařem bylo v prosinci téhož roku poukázáno, že plk. Starý „se zúčastňuje pracovních brigád, prohlubuje pokrokové politické vědomosti, pilně čte a studuje denní tisk a má kladný vztah k lidově demokratickému zřízení, což aktivně projevilo po únorových událostech v roce 1948. Schvaluje spojenectví slovanských národů pod vedením SSSR“.

S takovým pohledem na celkovou změnu společenských postojů si mohl být B. Starý naprosto jist, že z armády nebude vyhozen a ani mu nebude odejmuta hodnota a vyznamenání, jako jeho statečným a zásadovým spolubojovníkům z obou světových válek. Byl sice legionář, ale k dobru se mu započítalo, že nebojoval proti bolševikům, nýbrž proti Němcům. Odměnil se tak svým chleboďárcům a bezvýhradně sloužil komunistické totalitní moci. Ve Vojenském leteckém ústavu v Praze-Letňanech spokojeně pobyl až do roku 1953, kdy pro změnu nastoupil do Výzkumného a zkušebního ústavu tamtéž. Po odchodu do důchodu zde nadále za dobré služby pro socialismus (i po své sedmdesátce) pracoval jako civilní zaměstnanec.

Plukovník letectva v.v. Bedřich Starý zemřel ve věku 78 let v rodném Sobinově na Českomoravské vysočině.

Řády a vyznamenání plukovníka letectva Bedřicha Starého z let 1918 - 1948

Československý válečný kříž 1914-18, 3 x udělen 1918, 1919, 1921 (č.d. 30095)

Československá Revoluční medaile (na stuze s lipovou ratolestí a písmeny LE), udělena 1919

(č. d. 2599)

Československá Mezispojenecká medaile Vítězství, udělena 1919 (č.d. 2846)

Československý Pamětní odznak pro čsl. dobrovolníky z let 1918-19, udělen 1938

Československý pilotní odznak polního pilota-letce, udělen 1924

Francie - Řád Čestné legie IV. stupně – důstojník, udělen 1923 (č.d. 26914. f. č.d. 38066)

francouzská Válečná medaile (Médaille militaire), udělena 1919 (č.d. 140068)

francouzský Válečný kříž 1914-18 (Croix de la Guerre) na stuze s dvěma palmami a hvězdou, udělen 1919 (č.d. 2881)

francouzský Kříž dobrovolného bojovníka války 1914-18 (La Croix du Combattant volontaire de la Guerre 1914-18, udělen 1936

francouzská Pamětní medaile z let 1914-18 (La Médaille Commémorative Francaise 1914-18), udělena 1919

francouzský Odznak „Za zranění“ (L'Insigne des Blessés de Guerre), udělen 1919

francouzský pilotní odznak, udělen 1920

Rumunsko - Řád Rumunské koruny III. stupně – komandér, udělen 1930 (č.d. 3349)

rumunský pilotní odznak královského letectva, udělen 1930

Jugoslávie - Řád Bílého orla IV. stupně – důstojník, udělen 1934 (č.d. 35688)

jugoslávský pilotní odznak královského letectva a námořnictva, udělen 1935

polský pilotní odznak, udělen 1928

Prameny a literatura:

Archív autora ZMD z let 1980-2006, Archív brig. gen. let. Josefa Dudy, C.B.E. z let 1923- 1977,

Archív Josefa Beneše v Prostějově z let 1982-1992, Archív Mirka Fialy v Prostějově z let

1984-2006, Archív VHA AČR Praha-Invalidovna, Archív VHÚ AČR Praha-Žižkov:

fond Důchodové listy vojenských osob, fond MNO, fond HŠČSLBM, fond Kmenové listy

vojenských osob, fond Kvalifikační listiny vojenských osob, fond čsl. legie ve Francii

Duda, Zbyněk M: Velitel stíhacího letectva (Životní osudy G/Cpt RAF, brig. gen. let. Josefa

Dudy,C.B.E. (1905-1977), Naše vojsko, Praha 2005

Duda, Zbyněk M: Agónie svědomí (generál Alois Vicherek a jeho generace ve světle českých dějin), Votobia, Praha-Olomouc 1997

Icare, Revue de l'Aviation Francaise: La Bataille de France Les Tchéques 1915 - 1918/1939 - 1940, Volume XV: Paris - France 1989

Kolektiv autorů: Naše křídla, 1. sv. knihovny „Přehledy spirály“, VI. Orel Praha 1939

Rajlich Jiří-Sehnal Jiří: Československé letectvo 1918 - 1924, Kolínské noviny, Kolín 1992

PhDr., Mgr. Zbyněk M. Duda

