



**Mnoho příběhů vyprávěli účastníci bitvy nebo letecká esa, ale málo jsou zaznamenány vzpomínky těch, bez nichž by žádné letadlo do bojů nevzlétlo - mechaniků. Jedním z nich byl i olomoucký rodák Jindřich Prokop, který pracoval nejdříve u 310., později u 313. čs. perutě. Po válce žil ve Velké Británii a se svými válečnými druhy se setkal až po více než 50 letech na letišti Duxford. Zemřel 27. 10. 1998, a dnes je to možná poprvé, co se jeho zážitky dostávají ke čtenářům.**

### **Je 23. června 1940**

- a naší lodi, plující z francouzského přístavu Bordeaux, je konečně umožněn vjezd do britského přístavu Falmouth. Ten pocit úlevy, konečně bezpečná půda pod nohama. Nikdo z nás neumí ani slovo anglicky, a proto vítáme, že imigrační úředník ani nezkoumá naše francouzské dokumenty, jen spočítá celkový počet vojáků. Byl již informován o velkém přílivu československých a polských vojáků a o tom, že má každého pustit bez zbytečného vyptávání, za předpokladu, že dotyčná osoba na sobě má uniformu. Také bez protestů odevzdáváme zbraně „zapůjčené“ od francouzské armády.

Dostáváme čaj v porcelánových konvicích. Fuj, s mlékem a bez cukru to chutná hrozně, každý si jej pořádně osladí a už je to lepší. Večer dostáváme bílý toastový chleba s margarínem a marmeládou, abychom zahnali hlad. Druhý den ráno nás odvedli na nádraží Falmouth, kde nás před nástupem do vlaku ženy v uniformách podarovaly koláčem a čajem. Dorazili jsme do Gloucesteru, odkud to na základny RAF nebylo daleko.

Ráno nás český důstojník vyhnal na půlhodinovou rozcvičku. Po ní nás přivítal na britské půdě Alexander Hess a Group Captain Beaumont, který před válkou sloužil jako vojenský atašé v Praze a cítil se provinile za mnichovskou zradu.

Ten večer jsem spolu s Marešem, Kvačkem a Vašatou vyrazil na obhlídku města. Museli jsme pěšky, protože jsme neměli žádné anglické peníze na autobus. Přišli jsme do obchodu s nápisem „Woolworths“ a našli zde hledané věci, jako mýdlo, žiletky, psací potřeby a dopisní papíry. U kasy však nastal problém, protože obchod nebral francouzské peníze. Přivolaný vedoucí nám s lítostí sdělil, že během války pouze Bank of England může měnit cizí peníze. Odešli jsme tedy s nepořízenou.

Další den po snídani nám bylo oznámeno, že všichni příslušníci Československé armády utvoří Centrální depot na základně RAF Innsworth. Druhou příjemnou novinkou byla zpráva, že Bank of England pošle úředníka, který nám oficiálně vymění franky za libry. Večer nás čekalo třetí příjemné překvapení, když dorazilo dalších 300 našich kamarádů z Francie.

Druhý den ráno nám bylo při pravidelné schůzce s Alexandrem Hessem oznámeno, že Ministerstvo letectví nám pošle učitele angličtiny, neboť při vojenské službě budeme muset tento jazyk znát a prakticky používat.

**Dne 10. července**

přijel plukovník Berounský, který nám oznámil, že máme podepsat vstup do britské armády. Utvořili jsme frontu a já jsem dostal číslo 039-787039. Po podpisu následovala další fronta u výstrojního důstojníka. Všichni jsme vyfasovali nové uniformy RAF. Byl tu však problém, protože Britové byli útlejší, takže mnohým z nás uniformy nepadly, a tak jsme museli čekat do příštího dne, dokud nedorazila další várka větších čísel.

**Dnes je 16. července,**

mám narozeniny. Dostali jsme zálohu deset šilinků, a tak jsem šel do místní plovárny, kde jsem si zaplavával a pak si dal v restauraci fish and chips. Večer jsem šel s kamarády do kina, kde jsme filmu nerozuměli ani slovo, a pak jsme se přesunuli do restaurace, kde jsem poprvé ochutnal rump steak na dřevěném uhlí. Po návratu na základnu mě čekalo radostné překvapení, protože dorazil další transport z Francie a v něm byli i moji kamarádi z Letňan – Šimr, Velebil, Bartůněk a Hecl.

Druhý den přišel rozkaz k přesunu, a tak jsme pochodovali na vlakové nádraží, odkud jsme přes Shrewsbury dorazili pozdě odpoledne do Cambridge. Český velící důstojník rozhodl, že půjdeme pěšky do Duxfordu. Šli jsme sice s prázdnými žaludky, ale plni odhodlání a při pochodu zpívali naše pochodové písně. To vzbuzovalo údiv na tvářích místních obyvatel. U brány nás čekal britský důstojník P/O Chesney s páskou přes oko a vedle stojící český důstojník ing. Polívka, nosící stále francouzskou uniformu, který nás přivítal a prohlásil, že jsme na letecké základně, kde sídlí první česká bojová peruť s číslem 310. Pak nás vzal na ubytování. Byl tu jak pozemní, tak letecký personál. Spoustu tváří jsem neviděl již řadu let, jako třeba Edu Prchala nebo Mirka Jiroudka.

**Hned ráno 18. července**

nás všechny zavolali do největšího hangáru na základně. Zde byli přítomni zástupci RAF a vše tlumočil ing. Polívka, který jako jeden z mála z nás uměl plynule anglicky. Byli jsme voláni dle jmenného seznamu jeden po druhém ke stolu a přiřazování do funkcí, jako například hlavní zbrojař, hlavní elektrotechnik, hlavní letový technik a tak dále. Po obědě ing. Polívka začal podrobněji formovat jednotlivé skupiny. Britská squadrona měla flight A a flight B, a za chvíli už jsme každý byli na své pozici. Já spolu s Bohoušem Příhodou jsme měli na starost A flight a

očekávali jsme pro něj osm Hurricanů, stejný počet dostal i B flight, vždy šest z nich muselo být připraveno k boji. Než přišla pauza na oběd, poprvé zazněl signál ohlašující nálet. Byla to pro nás novinka, a tak jsme trochu bezhlavě utíkali do krytů. Zde jsem jen udiveně kroutil hlavou, jak to zde všechno perfektně funguje. Zatímco jsme 23. června dorazili k místním břehům, za tři týdny už jsme u bojové squadrony. Neuvěřitelné ve srovnání s Francií. Ten večer byl památný ještě tím, že byl zařízen boxerský zápas Anglie-Československo mezi Ted Lewisem a našim Vildou Jakšem.

Na letišti s námi byla i britská 19. sq. vyzbrojená Spitfiry. Standa Plzák dostal povolení nám předvést tento stroj ve vzduchu, takže jsme všichni vyběhli na trávu a sledovali jeho akrobatické číslo.

K naší letce byl přidělen jako instruktor mladý britský pilot John E. Boulton. Měl poněkud nesnadný úkol, vzít každého z našich hochů, jednoho po druhém, do vzduchu a zhodnotit jeho schopnosti. Nebylo to pro něj snadné, protože on neuměl slovo česky a z našich zase nikdo neuměl víc než pár slov anglicky. Svůj úkol ale bral důsledně a prakticky létal od úsvitu do soumraku a měl pauzu jen tehdy, když se dočerpávalo palivo. Za několik dní se začal učit česky. Našemu A flightu velel britský Flight Sergeant Osbourne a měl pod sebou šest britských mechaniků. Bylo to nezbytné proto, abychom se správně a rychle naučili vše potřebné pro naši práci a mohli 100% rozumět a vyplňovat důležitý formulář č. 700.

Sdílel jsem pokoj s Bohoušem Příhodou, který měl anglickou přítelkyni, takže byl pryč skoro každou noc a já se mohl pilně věnovat studiu angličtiny. Už mi bylo trapně se pořád ptát Osbourne, co znamená to a to a jak se to vyslovuje, a byly chvíle, kdy byl z mé výslovnosti zoufalý a nechápal, co mu vlastně chci říct.

Měli jsme nárok na půl dne volna jednou za týden. Já jsem se rozhodl vyrazit do města koupit si elektrický strojek a vyzkoušet, jak mi jde angličtina. V Cambridgi jsem brzo objevil obchod, kde strojek měli, tak jsem šel k prodavačce a spustil na ni. Nechápatě koukala, tak jsem zařadil zpátečku a vrátil se k staré dobré francouzštině. Bohužel, zase nic, ani slovo. Tak jsem začal za zvuku „žžžžžžž“ jezdit rukou po svém obličejí. Zase nic. Propadl jsem zoufalství, chytil ji za ruku a táhl k výloze, abych jí strojek ukázal. Byl to pro ni asi šok, zřejmě nebyla zvyklá na to, aby ji muži tak rychle brali za ruku. Podal jsem jí peněženku, ze které vytáhla dvě libry a deset šilinků. Usoudil jsem, že na jeden večer toho vzrušení bylo až moc, vypotácel se z obchodu a do Duxfordu jel zpátky taxíkem.

Život u squadrony radostně plynul. Josef Hýbler, jeden z našich pilotů, byl prý učitelem a hodlal zorganizovat hudební večer české hudby. Začal rekrutovat chlapce, co uměli dobře zpívat. Překvapivě vybral i mě. Repertoár se začal rýsovat a usilovně se zkoušelo. Hýbler zařadil do programu i píseň, kterou měl rád Group Captain Woodhall, a ve které mužský sbor imitoval zvonky slovy BIM-BAM-BIM-BAM. Při jedné ze zkoušek byl přítomen i Flight Commander Gordon Sinclair, který se začal hrozně smát. Nechápal jsem proč, až pak jsem zjistil, že slovo BAM používají Angličané jako výraz pro „prdel“. Na hudební večer byl pozván z Londýna i Group Captain Beaumont, který měl rád všechno české a dával nám to i nepokrytě najevo. Poté, co mu náš kuchař Illek naservíroval řízek se salátem, sedl si Beaumont k pianu a zahrál několik klasických českých skladeb, během nichž se všichni důstojníci seskupili kolem něj. Věřím tomu, že když o pár dnů později přišlo povolení, že všechny české Hurricany mohou mít na trupu namalovaný státní emblém, sehrál v tom Beaumont svoji roli. Pod Osbournem pracoval Corporal Welch, jehož angličtina se skládala převážně ze slova „fuck“, které se dalo použít v mnoha tvarech podle situace, jak nám vysvětlil. Mechanik Antonín Ticháček proto přejmenoval všechny Angličany na „Fuckáče“. Na Osbournovo doporučení jsem také poprvé

navštívil pravou anglickou hospodu. Jako abstinent jsem se těmto zařízením vyhýbal, ale tady mě okouznil její duch a přátelská atmosféra, takže jsem poprvé v životě okusil i pivo. Mým hlavním důvodem však bylo rychlejší pochycení mluvené angličtiny, protože za pomoci knížek jsem nedělal takové pokroky, jak jsem si představoval.

## **Přišel 17. srpen**

a s ním i prohlášení, že naše 310. squadrona se stává plně operační. Hned druhý den ráno přišel rozkaz, který naše letouny poslal na první patrolu. Ale ani tento den, ani další, piloti nezahlédli německé protivníky. Až přišel 26. srpen a nad letištem udělal první Hurrikane tzv. „victory roll“, což znamenalo, že sestřelil nepřítele. Jakmile dosedl, všichni mu utíkali naproti a dívali se na hrany křídel, kde byly zalepené a natřené otvory pro kulomety. Tentokrát bylo opláštění potrhané a bylo z děr cítit střelný prach. Začaly nám téct slzy po tvářích. **KONEČNĚ!!!** Konečně nastal čas odplaty za Mnichov a potupné obsazení naší vlasti. Konečně i my máme možnost aktivně porážet Němce. Radost byla nelíčená, pak k ní přibyl smutek, když tři skupinky mechaniků zůstaly na dráze bez svých přidělených strojů, a tedy i pilotů. Sestřeleni byli tři letci naší squadrony: Blackwood, Bergman a Prchal. Ale jak jsme se později dozvěděli, všichni se zachránili a jsou na cestě k peruti. Ten den mělo kulky v trupu devět našich Hurricanů, ale naštěstí se to dalo rychle opravit a znovu přetříť. Večer jsme všichni ten úspěšný den šli oslavit do hospody ve Whittlesfordu.

## **31. srpna**

Ve 13 hodin přichází rozkaz „take off“. Angličané ukázali pozoruhodný cit a porozumění a zavedli pravidlo, že v operačním sále, odkud šly rozkazy jednotlivým velitelům, se střídali ve službě naši piloti pro případ, kdyby byl jejich kamarád smrtelně raněn a chtěl ve své mateřštině vyřídit pozdrav domů nebo říct posledních několik slov na rozloučenou. Nedlouho po oznámení „tally-ho“ šly k zemi dva Dornieri. Jeden si připsal Flight Lieutenant Jefferies, druhý Stanislav Zimprich. Další úspěch zaznamenal Alexander Hess a Jaroslav Malý. Nikdo si však nevšiml, zda Hurricane Jaroslava Štěrbáčka dostal zásah od Dorniera nebo Messerschmitta. Byl to smutný pohled vidět letoun padat pod plným plynem ve spirále k zemi. I další Hurricane padal k zemi, ale naštěstí vedle něm na padáku visel pilot Kredba. Všichni sledovali jeho pád s obavami, zda se neobjeví Němci, ale do jejich letounů náhle jak když střelí, nikde žádný nebyl. Přestože nad základnou dělalo vítězný výkrut šest Hurricanů, v našich duších se radost mísila se smutkem, neboť právě přišel o život náš první pilot. Jaroslav Štěrbáček se zřítíl do Temže a jeho tělo nebylo nalezeno. Byl prohlášen za „killed in action“. Pobočník squadrony oznámil, že jednou za měsíc máme právo na opuštěk na 48 hodin. Ne všichni toho využili, hlavně kvůli nedostatku peněz, a tak se občas spokojili s tím, že raději šli na

taneční večer, který se na základně pořádal jednou týdně a byl všemi letci hojně navštěvován. Orchestr byl o třídu lepší než kapely, které hrály před válkou v Praze. Večery se hodily jednak pro uvolnění napětí, ale také pro navázání známostí s příslušnicemi WAAF a zlepšení konverzace. Co mě hodně překvapilo, byl fakt, kolik žen zde kouřilo. Doma většinou kouřily jen ženy vysoce vzdělané, profesorky nebo doktorky. Tady to bylo běžné. Moje angličtina se o hodně zlepšila, takže jsem se stal vyhledávaným cílem svých kolegů, kteří dostávali dopisy od svých britských známostí, se kterými buď chodili, nebo někteří byli již i zasnoubeni. Obvykle mi dali ženskou rukou napsaný dopis a položili otázku: „Co chce?“ Pak po mně chtěli, abych jim i odpovídal, takže jsem si sednul a začal v cizím jazyce skládat romantická souvětí. Nevadilo mi to, dělal jsem to rád. Jednou mě ale zaskočil dopis, kde Angličanka psala mému kamarádovi, že je „pregnant“. Tohle slovíčko jsem neznal, a tak jsem šel za Osbournem, aby mně to vysvětlil. Nedbale odpověděl, že to znamená, že je „buchta v troubě“, z čehož jsem nebyl moc moudrý, takže jsem dorážel dál, až si rukama přejel břicho a pak naznačoval, jak se zvětšuje. Docvaklo mi to a dopis jsem kolegovi konečně přeložil.

## **Je tu 7. září**

Nad Británií se objevilo přes 600 bombardérů a stejný počet stíhačů. Přichází rozkaz „take off“ a první se dostává ke střelbě Jefferies se svojí „dvojkou“ Vildou Göthem. Sestřelili tři Me 110. Boulton se přidal a poslal k zemi Me 109. Mil Fechtner zapálil Heinkel a sledoval jej až k poli, kde letoun havaroval. Josef Koukal se bil jako lev a zaznamenal tři poškozené Messerschmitty. Piloti Šeda a Fürst utrpěli zásahy, a zatímco Karel musel skákat, Bohouš letoun dotáhl až k Biggin Hillu, kde nouzově přistál. Bylo zřejmé, že Göring změnil taktiku. Svazy bombardérů létaly každý den ve velkých počtech nad Londýn, který tak nehořel od roku 1066.

## **Tragický den pro squadronu 9. září**

Zahynul náš milovaný instruktor John E. Boulton. Squadrona dostala rozkaz „take off“ v 17:05 a měla hlídkovat na North Wealdem ve 20 000 stopách. Pak dostala rozkaz letět na jih, kde spatřila formaci Dornierů doprovázenou Me 109 a Me 110. Stalo se patrně to, že jak Sinclair, tak Boulton se vrhli na stejné letadlo a došlo mezi nimi ke kolizi. Sinclairovi se podařilo srážku zvládnout, uhnul se doleva a hned napadl Me 110. Těžko zjistíme, která část Boultonova letounu utrpěla takovou škodu, že udělala stroj nekontrolovatelným, možná se Boulton chystal i vyskočit, ale vybral si nejbližšího ME 110 a narval do něj svůj Hurricane. Zatímco Němec šel k zemi šílenou rychlostí, Boulton padal k zemi pomalu a při nárazu o ni se letoun vzňal a zahubil našeho pilota. Bitva pokračovala a střela z německého Me 110 si našla Sinclairův stroj a on se s potížemi dostal z kokpitu a tak tak že vyskočil. Přistál v Purley a lehce kulhal, když vystoupil

z auta, které jej přivezlo zpátky do Duxfordu. Dobře si pamatuji, jak s úsměvem zavolal: „Ahoj letko“, a já se na něj díval smutnýma očima a neodvažoval se zmínit Boultonovo jméno, byl jsem stále v šoku.

## 14. září

Naše squadrona dostala „take off“ rozkaz v 15:55. Po osmdesáti minutách se vrátila, aniž by spatřila nepřítele. Takový let stál 730 galonů vysokooktanového benzínu, který nákladní lodě za velkého rizika dopravovaly z Texasu. Den měl bohužel tragický konec. Pilot Franta Marek zjistil, že mu ve 25 000 stopách přestává fungovat přívod kyslíku. Požádal o povolení sestoupit níže, kterého se mu dostalo okamžitě, ale bylo to tak jako tak pozdě, protože upadl do bezvědomí a letoun se zřítil k zemi.

Na našem letišti operovala i 242. squadrona, u které létal beznohý Douglas Bader. Kanadáné byli fajn kluci a měli jsme je rádi, v kantýně pili a zpívali až do jedné hodiny ranní. Bader si na jejich chování stěžoval, ale oni měli za to, že žijí dost nebezpečný život na to, aby museli v deset večer do postele. Bader byl velký patriot a nesnesl, když Hurricany nebyly vždy schopné letu. Jednou nepřijely včas vodní pumpy pro motory Merlin a Bader řval na důstojníka skladu tak dlouho, až bylo posláno auto a zásoby byly doplněny ještě též den.

Jednou, když piloti měli hotovost a seděli ve svých kokpitech, mě mechanik zavolal, že si se mnou pilot Hurricanu přeje mluvit. Vylezl jsem na křídlo a v kokpitu uviděl Badera, který mě hned vynadal za to, že nejsem čerstvě oholen. Nedostávám snad žold na to, abych si mohl koupit hygienické potřeby? Byl jsem tím poněkud vyveden z míry, neboť jsem netušil, že se musíme holiť každý den. Na Kontinentě to nebylo nutné a domníval jsem se, že je důležitější ve válce pracovat na letounech, než se denně holiť. Postavil jsem tedy k Baderovu letounu Otto Regnera a odešel jsem.

## Ke konci září

začal dostávat pobočník naší squadrony dopisy od britských občanů, kteří si s námi chtěli dopisovat, navázat přátelství a znát naše jména. Tohle jsme již znali z Francie, ale nečekali jsme tak rychlou reakci od poněkud rezervovaných a nepřístupných obyvatel Británie. Já jsem dostal dva dopisy, jeden od slečny Pilley z Bank of England a druhý od dánského páru, který žil v Croydonu. Nejvíce populární byly však zdravotní sestry ve všech satelitních nemocnicích. Hodně z nich bylo příslušnicemi Queen Alexandra Nursing Corps. Já jsem se také sblížil s jednou, jmenovala se Mollie Tyler a pocházela z Irska.

V Duxfordu hned za dispersalem se nacházela prázdná pole, která měl na starost velitel zbrojů Josef Kraus. Když zjistil, co tady běhá zajíců, napadlo ho, že by mohl obohatit náš jídelníček. Každá bojová squadrona měla zařízení na hliněné holuby, aby si piloti mohli cvičit

reflexy pro střelbu ve vzduchu. Takže zatímco na nebi byly cíle Messerschmitty, na zemi to byli čtyřnozí ušáci. Pro mletou papriku jsem zajel do obchodu v Cambridge, a když jsem ještě sehnal mouku a pintu mléka, Josef mohl udělat králíka na smetaně a pozvat našeho velitele. Major Hess se mlsně olizoval a prohlásil, že tak dobrého zajíce nedělala ani jeho maminka.

## **8. říjen**

Smutný den pro nás všechny, neboť padl Josef František, který sloužil u 303. sq. Znal jsem jej již z našich předválečných dnů u letectva. Chodili jsme spolu tancovat a balit holky v restauraci Sládek v Čakovicích. Pak jsme spolu utíkali, a zatímco on zůstal v Polsku, já pokračoval do Francie. Když jsem měl opuštěk a bloumal Paříží, potkal jsem ho na ulici, samotného a bez peněz. Já měl peněz dost, tak jsme zašli do restaurace. František pít uměl, a tak jsme se přesunuli do dalšího baru a pak do kina na Champs Ellysées. Když jsme se loučili, smál se a ptal se, jestli na nás holky v Čakovicích počkají. V Anglii brzy prokázal své pilotní schopnosti a byla mu nabídnuta možnost létat u britské squadrony a dočkat se rychlého kariéerního postupu. Odmítl a zůstal u Poláků. Měl problém s tím, že vždycky chtěl být sám, což nebyla příliš ideální situace pro jeho číslo dvě při letu v sekcích. Tak nenáviděl Němce, že jakmile nějakého viděl, nečekal na rozkaz a hned mu šel po krku. Byl sice nedisciplinovaný, ale velmi úspěšný. Jednou zasáhl Me 109 a viděl, jak se pilot snaží vysoukat z kokpitu ven. Udělal prudký obrat, nasadil k útoku a spustil střelbu ze všech kulometů do nenáviděného nacisty, aby mu ukázal, co si o nich myslí.

## **16. října**

Naše squadrona hlídkovala pod mraky od 16:55 do 17:40. Pilotu Chalupovi se začal přehřívat motor a brzo za sebou táhl bílý oblak kouře. Honzík se rozhodl vyskočit, ale neotevřel se mu padák a zabil se při dopadu na zem.

## **Blížil se státní svátek, 28. října**

Přípravy oslav měli na starost Emil Fechtner a Josef Hýbler. Fechtner byl zkušený Sokol, a tak hledal bradla, na kterých by šest vybraných cvičenců předvedlo publiku sportovní vystoupení. Hýbler si vzal na starost hudební část vystoupení a se sborem nacvičil nový repertoár k velké radosti všemi oblíbeného velitele letiště Group Captaina Woodhalla. Přípravy a zkoušky

probíhaly mezi lety a mezi přípravou letadel a zhoršující podzimní počasí je jen uspíšilo. Tři dny před oslavami zahynul Vilém Göth, který se společně s pilotem MacKenziem vrhli na stejný letoun Me 109. Srazili se ve vzduchu a Vilém zahynul. Němec vyskočil padákem a zachránil se. Druhý den šli piloti na pohřeb svého kamaráda.

Oslavy se konaly v největším hangáru letiště. Všichni byli srdečně zváni, lístky tentokrát nebyly potřeba. Českoslovenští občané z univerzitního Cambridge se také přišli podívat a samozřejmě se očekával příjezd velitele československého letectva generála Janouška. V první řadě seděl Group Captain Woodhall se švagrovou, Group Captain Beaumont s manželkou, všichni velcí přátelé Československa. Samozřejmě nechyběl ani náš velitel Alexander Hess a starosta Cambridge. Publikum nešetřilo potleskem a ovacemi a na závěr přišel k mikrofonu velitel základny a prohlásil, že má nesmírné potěšení oznámit udělení DFC Alexandru Hessovi a Emilu Fechtnerovi Jeho Veličenstvem králem Jiřím. Oba letci vystoupili na pódium a přijali vyznamenání za velkého potlesku.

Emil Fechtner si svého vyznamenání neužil. Zahynul 29. října. Odstartoval k patrole nad Dover. Zařazoval se do formace, když mu vrtule Hurriganu Jaroslava Malého usekla směrovku. Jeho letoun padal k zemi jako kámen. Všichni, kteří jsme tam stáli, a celý incident viděli, jsme utíkali k místu neštěstí, ale Emilovi již nebylo možné pomoci. Byl mrtev.

Když to slyšel generál Janoušek, který se právě vrátil z oslav do Londýna, byl úplně zdrcen. Co je na celé věci nejtragičtější, je fakt, že ten den přišel po dlouhých měsících a peripetiích z domova dopis od jeho maminky. Již si jej nestačil přečíst, a proto mu byl dán na rakev. Fechtner byl pochován se všemi vojenskými poctami.

## **31. 10. 1940 byl vyhlášen konec bitvy o Británii.**

*Vítek Formánek a Eva Csölleová, foto archiv autorů*

{phocagallery view=category|categoryid=171|limitstart=0|limitcount=0}