

# Na křídlech světové války



[Jiří Rajlich](#)

Na křídlech světové války - Jiří Rajlich ke stažení PDF První světová válka, která tak neuvěřitelným způsobem utnula belle époque, představuje historicky největší český „válečný zážitek“. Dosud nikdy nebylo mobilizováno tolik mužů a také jejich ztráty na bojištích do té doby dějiny nepamatovaly. Byly dokonce podstatně větší, nežli za té Druhé (a doufejme, že to tak i zůstane). Přestože vojevůdci všech bojujících stran v ní nepředvedli zrovna oslňující výkony, z vojenského hlediska představovala velice významný mezník v dějinách válečnictví. Vedle mnoha dalších se v ní poprvé ve větším měřítku uplatnila také nová zbraň – letectvo. Tak jako poslední roky rakousko-uherské éry představují předpokoj naší současnosti, tak i onu ouverturu historie českého (respektive československého) letectva napsali čeští aviatci právě v těch dobách. Dlouhá a po všech stránkách pozoruhodná historie našeho vojenského letectva se totiž nezačala psát až vyhlášením nezávislosti Československé republiky 28. října 1918 a následným konstituováním Leteckého sboru v Praze. Někdy bývá poněkud opomíjen fakt, že mu předcházely boje několika desítek letců československých legií, tedy vojska ještě oficiálně nekonstituovaného státu. Do jisté míry však jeho předkapitolu – ne snad po ideové, rozhodně ale přinejmenším po personální linii – pomáhaly psát i stovky českých příslušníků rakousko-uherského letectva, ať již sloužili u armádních k.u.k. Luftfahrtruppen, nebo u námořního k.u.k.

Seefliegerkorpsu. Po skončení války měli za sebou bohatou a v mnoha ohledech fascinující minulost, která ovšem v nových podmínkách, vlivem popřevratových protihabsburských nálad skončila v zapomnění – podobně jako zaniklá podunajská monarchie. Stejně jako nová republika, tak i její armáda - Letecký sbor nevyjímaje - se po ideové stránce konstituovaly na negaci „rakušáctví“. Nic to však nemění na tom, že – podobně jako tomu bylo i u ostatních (mnohdy nejen) technických zbraní – v oněch prvních dnech, týdnech a měsících po převratu onen Letecký sbor zakládali a vedli právě oni „rakušáci.“ Čeští aviatiči zaniklého mocnářství (na rozdíl od většiny těch česko-německých) dali veškeré své síly, zkušenosti, schopnosti a letecký entuziasmus do budování letecké zbraně nového státu. A již v prvních měsících je také měli plně prokázat při zajišťování jeho územní celistvosti.

Přestože po materiální stránce začínal Letecký sbor skoro z ničeho, po stránce personální bylo rozhodně na čem stavět. Početní zastoupení českého živlu u rakousko-uherských leteckých sil bylo totiž poměrně vysoké. Jak mezi personálem létajícím, tak zejména tím pozemním, a navíc prakticky v celé odbornostní a hodnostní škále. Celá řada českých leteckých důstojníků zastávala v rakousko-uherském letectvu velitelské a řídicí posty téměř na všech úrovních. Své velitelské a organizační schopnosti dali do výstavby letecké zbraně nového československého státu okamžitě, s profesionální erudicí a s velkým entuziasmem. Někteří aviatiči za války dosáhli statutu leteckých es a spolu s množstvím dalších pochopitelně nescházeli ani mezi nejdekorovanějšími příslušníky ozbrojených sil habsburské monarchie.

Utvořili velice zdatné a kvalitní jádro létajícího personálu Leteckého sboru. Techničtí důstojníci, mechanici, zbrojíři a další řemeslníci z Českých zemí tvořili páteř pozemního personálu rakousko-uherských leteckých setnin. Po válce byli naprosto nezastupitelní nejen u Leteckého sboru, ale také v nově budovaném čs. leteckém

průmyslu, který byl za staré monarchie na našem území zastoupen jen velice skromně. V leteckých továrnách nového státu zaujali nezastupitelná místa také konstruktéři, kteří praktické zkušenosti sbírali u leteckých výrobců zaniklé monarchie. Z bývalých „rakušáckých“ aviatiků se rekrutovala také celá první generace čs. továrních pilotů a jádro prvních civilních dopravních pilotů nového státu utvořili také oni. Navzdory tomu, že 100 roků, které nás brzy oddělí od vypuknutí 1. světové války, knižní publikace Na křídlech Světové války, je vůbec první, která se snaží popsat, sumarizovat a zhodnotit české souvislosti c. a k. vojenské aviatiky.

První část tohoto průkopnického díla, založeného především na studiu rakouských, českých, britských, italských a dalších archivů, nás alespoň rámcově uvede do celé problematiky. S ohledem na to, že v českém prostředí jde o tematiku traktovanou jen zřídka a dosud v této věci panuje spíše řada dohadů či léta tradovaných omylů, patří v celé publikaci k těm nejobsáhlejší. V úvodu alespoň stručně načrtává počátky a organizaci vojenského letectví v habsburské monarchii. V následující části se zabývá problematikou působení českých aviatiků v řadách rakousko-uherských leteckých sil. Snaží se kvantifikovat jejich podíl, načrtává metodologické potíže při jeho stanovování a vedle etnických Čechů nepomíjí ani podíl českých Němců. Druhou polovinu tohoto obsáhlého díla představují čtyři kapitoly, které jsou již věnovány konkrétním letcům a válečným epizodám, které se odehrály jak na ruské, tak i italské frontě. Jedna z nich pojednává o prvenství, o které rozhodně nikdo nestál, totiž o smrti prvních aviatiků při vzájemném leteckém střetnutí. Došlo k tomu na ruské frontě na samotném počátku války. Málokdo totiž tuší, že obětí vůbec prvního vzdušného taranu v historii se stal také český pilot. Další stať nás pro změnu zavede do posledního válečného roku a na bojiště italské. Zabývá se jednou z nejtěžších porážek, kterou tam rakousko-uherská letci utrpěli. Uštedřili jim ji tentokrát stíhači ze

všech koutů Britského impéria. Ani při tom nescházeli čeští aviatci stejně jako při mnoha jiných pamětihodných utkání s britskými aviatiky, která jsou v této kapitole rovněž rozebrána. Zatímco předchozí dva příspěvky čtenáře zavedly do atraktivního prostředí nelítostných duelů v oblacích, v tom následujícím se prostřednictvím vzpomínek českého mechanika podíváme na leteckou válku takřkajíc zesponu, tedy z hangáru a letištní plochy. Následující a současně závěrečná kapitola se od těch předchozích liší ve více směrech. Zatímco ty předchozí pojednávaly většinou o aviatcích, tato je věnována nevšednímu osudu jednoho stroje – doslova, protože jde o letecký motor. S celým příběhem této zdánlivě banální, několik set kilogramů vážící věci mělo co do činění i několik aviatiků z řad českých Němců, o nichž toho v předchozích kapitolách zatím tolik nezaznělo. Ještě pozoruhodnější je však fakt, že tato pohonná jednotka z britského aeroplánu ukořistěného na italském bojišti po válce nakrátko zaburácela i na českém nebi, aby pak na mnoho následujících desetiletí zmizela v muzejním depozitáři. Příběh sám nás pozoruhodným způsobem zavádí dokonce až do naší současnosti. Motor totiž nejenže dosud existuje, ale – je to k nevíře – po bezmála století znovu burácí v letuschopném prvoválečném veteránovi. Nachází se ve vlastnictví jednoho z nejslavnějších filmových režisérů naší současnosti. Všechny kapitoly si zachovávají podobu odborných studií. Jsou doplněny četnými tabulkami a také více než devíti stovkami historických snímků, z nichž mnohé dosud nebyly publikovány nikde na světě.

