

# AKCE „LETCI“

## Nezdařený pokus o odchod do exilu

## bývalých čs. příslušníků RAF

## Gejzy Holody, Vladimíra Nedělky,

## Karla Šedy, Karla Schoře

## a Jaroslava Šišpery v prosinci 1950

*Jiří Mikulka*

**P**o roce 1948 se většina z téměř 2500 občanů Československa, kteří během let 1940–1945 sloužili v britském Královském letectvu (Royal Air Force – RAF), stala „oběťmi druhé kategorie“. Především jejich působení v armádě nebo v Československých aeroliniích (ČSA) bylo pro novou vládnoucí garnituru nežádoucí a postupem krátkého času drtivá většina z nich přišla o své povolání. Nové poměry, které jim navzdory účasti v odboji přinesly ponížení a existenční nejistotu, přinutily mnohé z nich k nelehkému rozhodnutí – už podruhé za krátkou dobu opustit vlast, za niž mnozí jejich kamarádi položili životy, a hledat nové životní uplatnění v exilu. Ti, kteří se odhodlali odejít z Československa ještě v roce 1948, obvykle relativně bez problémů uspěli; státní hranice v té době ještě nebyly tak střežené jako v roce 1950, kdy se odehrál příběh již zmíněných bývalých příslušníků RAF, a tehdy už i bývalých zaměstnanců ČSA.<sup>1</sup>

Popud k zásadním čistkám v této státní organizaci dal koordinovaný úlet tří dopravních letounů Dakota C-47A z Brna, Ostravy a Bratislavy do německého Erdingu 25. března 1950, který připravili a realizovali dřívější příslušníci RAF. Jejich kolegové, kteří ještě u „aerolinek“ sloužili, si museli v následujících týdnech a měsících „balit

<sup>1)</sup> Podle dostupných, leč rozcházejících se údajů odešlo do exilu v letech 1948–1950 mezi 287 až 450 bývalými československými příslušníky RAF. Srov. TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Hrdinové mlčí*. Ring group, Most 2005, s. 262 a VÁŇA, Josef, SIGMUND, John, PADIOR, Emil: *Příslušníci československého letectva v RAF*. Ministerstvo obrany České republiky–AVIS, Praha 1999, s. 248.

kufry“. Místo v Československých aeroliniích už pro ně, jako pro nespolehlivé elementy, nebylo.<sup>2</sup> A tak skupina výše zmíněných letců i s rodinami začala hledat „skulinku“ v železné oponě, aby se dostala ze země, kde jim vzali jejich práci i lásku – létání. Nezahálela však ani Státní bezpečnost (StB). Jelikož hromadné odchody na Západ nový komunistický režim nemohl tolerovat, docházelo – a to už od roku 1948 – k tomu, že lidé mající zájem opustit republiku, která se k nim nyní obrátila zády, často naráželi na provokatéry.<sup>3</sup> Ti dle instrukcí Státní bezpečnosti slíbili zajistit přechod přes hranice, aby pak mohli nic netušící adepty exilu podle předem připraveného plánu vydat příslušníkům SNB a vystavit jim tak i pomyslnou jízdenku do věznic a uranových dolů. Právě toto potkalo i Gejzu Holodu, Vladimíra Nedělkku, Karla Schoře, Karla Šedu a Jaroslava Šišperu. Proto se podívejme na okolnosti, které s tímto případem souvisejí.

Nejdříve však přiblížíme hlavní protagonisty tohoto příběhu a seznámíme se s jejich životními osudy do onoho pro ně tak pohnutého roku 1950.



Gejza Holoda

Zdroj: Archiv autora

Gejza Holoda jako jediný z pětice nebyl české národnosti. Narodil se 12. října 1918 ve Velkém Peseku, součásti obce Sikenica, u města Želiezovce na jihu Slovenska. Po absolvování obecné a měšťanské školy se vyučil automechanikem, ovšem i jeho dějiny – takřkajíc – dostihly.<sup>4</sup> Území, z něhož pocházel, připadlo totiž v listopadu 1938 po Vídeňské arbitráži Maďarsku, takže, když se rozhodl 8. března 1940 odejít do československé zahraniční armády, dostal se vlastně bez problémů přes maďarské území k Dunaji, který 22. března přeplaval (jistě skvělý sportovní výkon, nehledě na roční období!), a ocitl se na jugoslávské straně. Záhy byl prezentován našimi exilovými představiteli v Bělehradě jako příslušník československé armády a přes Řecko a Turecko odjel do Bejrútu. Dne 17. dubna 1940 pak vyrazil lodí *Patria* k francouzským břehům, v Marseille přistáli 25. dubna. O dva dny později byl v tehdy již existujících českosloven-

<sup>2)</sup> Srov. TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Hrdinové mlčí*, s. 262–266. O únosech letounů ČSA v letech 1948–1950 srov. také PAJER, Miloslav: *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu. Českoslovenští letci u dopravních jednotek RAF a ve vojenském poválečném dopravním letectvu ČSR (1940–1950)*. Svět křídel, Cheb 2004, s. 748–754. Poprvé použil Dakotu ČSA k ilegálnímu opuštění republiky už 6. dubna 1948 pilot Stanislav Huňáček (za války 311. československá bombardovací peruť) s radiotelegrafistou Františkem Malým (také dříve 311. peruť) při letu z Prahy do Bratislavy.

<sup>3)</sup> Tento osud potkal mimo jiné i generála Karla Janouška, bývalého šéfa Inspektorátu československého letectva ve Velké Británii. Srov. RAJLICH, Jiří: *Jediný československý maršál. Životní osudy Air Marshalla a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893–1971)*. Jota, Brno 2002, s. 240–242.

<sup>4)</sup> Informace o Gejzovi Holodovi srov. Vojenský ústřední archiv–Vojenský historický archiv (dále VÚA–VHA), f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karta, kvalifikační listina G. Holody (za informace děkuji Janu Railovi), dále PAJER, Miloslav: *Nad moři a oceánem. 311. čs. bombardovací peruť v období svého působení u Velitelství pobřežního letectva RAF (červen 1943–červen 1945)*. Svět křídel, Cheb 2000, s. 79 a další; PAJER, Miloslav: *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 211, 224, 739 a 751–752.

ských ozbrojených silách ve Francii, které se formovaly v městě Agde na jihu země, zařazen k 6. rotě 1. pěšího pluku, s nímž se účastnil bojů proti postupujícím německým vojskům v červnu 1940. Porážka Francie pak přinutila naše jednotky ustoupit a jejich příslušníci odjížděli lodními transporty do Anglie. Stejný osud potkal i Gejzu Holodu, jenž se v polovině července 1940 dostal spolu s dalšími do tábora v Cholmondeley u Chestru, kde se znovu formovala československá pozemní armáda. Už 17. srpna 1940 se při organizovaném náboru přihlásil k letectvu. O měsíc později byl přijat do RAF na základně v Hednesfordu a zároveň jej čekalo přidělení k 6. škole technického výcviku (N<sup>o</sup> 6 S of TT – School of Technical Training), nacházející se



*Vladimír Nedělka*

Zdroj: Archiv autora

ve stejném místě. Zde jej – vzhledem k původnímu povolání – začali cvičit na letecké-mechanika-motoráře. Dne 24. dubna 1941 byl Gejza Holoda v této funkci převelen k 311. čs. bombardovací peruti do East Wrethamu. V září 1942 se přihlásil do kurzů pro létající personál bombardovacích letounů a po patřičném výcviku byl 18. září 1943, kdy už 311. peruť používala nové letouny typu Consolidated B-24 Liberator, zařazen do osádky jako palubní mechanik v hodnosti Sergeant (Sgt – četař). Svůj první operační let pak podnikl 11. listopadu 1943; nejčastěji létal v osádce, jíž velel Flight Sergeant (F/Sgt – rotný) Josef Kuhn. Po zhruba ročním operačním působení u „třistajedenáctky“ Gejza Holodu čekalo 27. listopadu 1944 přeložení k britské 246. dopravní peruti, nacházející se od počátku prosince 1944 na základně v Holmsley South. U této jednotky, působící v rámci Velitelství dopravního letectva (Transport Command), byl F/Sgt Gejza Holoda až do 24. srpna 1945. Po návratu do vlasti byl přidělen k Leteckému dopravnímu pluku v Praze. Jako rotmistr letectva v záloze odešel 30. dubna 1946 z armády a přijal místo palubního technika u Československých aerolinií. Za zmínku stojí, že 24. března 1950 byl členem posádky Dakoty C-47A, letící z Ostravy, se kterou pilot Ladislav Světlík přistál v německém Erdingu. O významu této akce pro bývalé příslušníky RAF sloužící u ČSA jsme se již výše zmiňovali. Do akce nezasvěcený Gejza Holoda tehdy požádal – kvůli rodině – o návrat do Československa. Přesto byl označen jako „nespolehlivý živel“, a v říjnu 1950 propuštěn ze zaměstnání. Proto se o několik měsíců později rozhodl odejít za hranice.

Další z protagonistů, Vladimír Nedělka, se narodil 17. února 1924 ve Veselí nad Lužnicí. Vychodil pět tříd obecné a tři třídy měšťanské školy a posléze se vyučil soustružníkem.<sup>5</sup> Do zahraničí se dostal legálně, neboť v únoru 1939 odjel do Argentiny, kde jeho otec pracoval na výstavbě cukrovaru v Buenos Aires. V červnu roku 1942 pak osmnáctiletý Vladimír Nedělka vyslyšel výzev našich exilových představitelů a připlul

<sup>5)</sup> Informace o Vladimíru Nedělkovi srov. VÚA–VHA, f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karta, kvalifikační listina V. Nedělky (za informace děkuji Janu Railovi), dále RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Černá kronika československého letectva v RAF 1940–1945*. 7. část, Svět křidel, Cheb 2004, s. 750–752 a PA-JER, Miloslav: *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 822.

do Velké Británie. Dne 22. července se prezentoval u náhradního tělesa čs. armády v Le-amingtonu. Jeho cílem však bylo sloužit u letectva, proto jej na počátku října 1942 převedeli k výcvikové a náhradní jednotce československého letectva (Czechoslovak Depot) v St. Athan, kde byl přijat do RAF. Od 30. listopadu 1942 začal ve Velké Británii s pilotním výcvikem, mimo jiné u 3. elementární pilotní výcvikové školy (N° 3 EFTS – Elementary Flying Training School) v Shellingfordu (duben – květen 1943), po jehož dokončení byl v červenci 1943 odvelen k No 31 EFTS v De Wintonu v Kanadě. I tímto školením Vladimír Nedělka zdárně prošel, proto mohl nastoupit 6. září 1943 k 34. pokračovací pilotní výcvikové škole (N° 34 SFTS – Service Flying Training School), umístěné v Medicine Hat v kanadské provincii Alberta. Zde získal kvalifikaci pilota stíhacích letadel, hodnost Sergeant a v březnu 1944 odplul do Velké Británie, kde prošel dalším doplňovacím výcvikem, vrcholícím nástavbovým kurzem u 5. (pilotní) pokračovací letecké jednotky (N° 5 [P]AFU – [Pilot's] Advances Flying Unit) v Ternhillu. Dne 19. září 1944 nastoupil k závěrečnému bojovému výcviku k 57. operační výcvikové jednotce (N° 57 OTU – Operational Training Unit) v Eshottu. Po jeho dokončení následovalo 9. prosince 1944 přidělení k 310. čs. stíhací peruti, sídlící tehdy na základně North Weald v hrabství Essex. Zde jej 23. prosince při přistání z doprovodu bombardérů na nálet na Trevír postihla nehoda, při níž byl zničen jeho letoun Spitfire. Vyvázl však nezraněn a až do konce války se podílel na bojových akcích „třístadesítky“.



Karel Schoř

Zdroj: *Archív autora*

vlasti přiletěl F/Sgt Vladimír Nedělka 13. srpna 1945, kdy přistál spolu s dalšími piloty československých stíhacích perutí na ruzyňském letišti v Praze. Sloužil pak dál u letectva, v roce 1947 však z armády (tehdy měl již hodnost poručíka) odešel a s mnoha svými kamarády našel zaměstnání u Československých aerolinií. Jako dopravní pilot zde létal až do 27. února 1950, kdy v ranních hodinách havaroval se strojem Douglas C-47 Dakota, letícím z Ostravy do Prahy, v blízkosti hory Praděd v Jeseníkách. Zahynuli dva z 27 cestujících a ze čtyř členů osádky přežil jen druhý pilot, Vladimír Nedělka.<sup>6</sup> Po vyléčení i jeho postihla „ruka mocných“, musel nedobrovolně opustit létání a od aerolinií odejít. Nemohl sehnat žádné pořádné zaměstnání, a tak viděl i on jedinou možnost v ilegálním opuštění země, pro niž se v roce 1942 vydal z Argentiny „nastavovat krk“.

Zkušený pilot Karel Schoř se narodil 10. října 1914 v Moravských Bránicích u Ivančic. Po absol-

<sup>6</sup> Funkci kapitána letounu zastával Václav Soukup, bývalý pilot 312. československé stíhací peruti, radiotelegrafistou byl Augustin Korotvička (za války 311. československá bombardovací peruč) a palubním mechanikem Richard Olšovský (311. bombardovací peruč). Příčinou havárie letadla, které vletlo do sněhové bouře, byla chybná meteorologická předpověď a nesprávné zaměření ze stanice Ostrava. Srov. PAJER, Miloslav: *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, s. 750; *Švicí – letecké nehody* [online]. Dostupný z <<http://www.sweb.cz/svici/havarie.htm>> [cit. 12. 18. 2006].

vování obecné a měšťanské školy se vyučil zámečníkem, avšak své životní uplatnění našel až tehdy, když 1. října 1934 nastoupil dobrovolně vojenskou službu jako pilot-žák ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově.<sup>7</sup> Tamní Školu leteckého dorostu ukončil 31. července 1936 a byl zařazen jako pilot k Leteckému pluku 2 v Olomouci, kde jej zastihla v březnu 1939 německá okupace. Spolu s několika dalšími kolegy-letci se rozhodl opustit území porobené vlasti, a koncem června 1939 přešel hranice do Polska. V Krakově se přihlásil do již existující československé vojenské skupiny, podepsal předběžný závazek služby v Cizinecké legii a 29. července 1939 odjel na lodi Chrobry s několika stovkami dalších Čechoslováků do Francie. Zde, na základně Francouzů u Toulouse, prodělal výcvik bombardovacího pilota. Jako takový byl po vpádu německých armád do Francie v květnu 1940 převelen k bombardovací skupině (Groupe de Bombardement) II/21 na základnu La Ferté Gaucher, odkud vzlétl k dvěma útokům na území obsazené nepřitelem. Českoslovenští letci však museli spolu s Francouzi ustupovat, až se Karel Schoř a několik dalších kolegů ocitlo na letišti v Agen. Odtud 18. června 1940 podnikl v letounu Marcel Bloch MB-210 spolu s dalšími čtyřmi českými piloty na palubě riskantní let do Velké Británie. Podařilo se jim šťastně přistát u jihoanglického Dartmouthu, odkud se odebrali do Londýna. Dalším cílem Karla Schoře se stala základna RAF v Cosfordu, kde se začala formovat Bombardovací skupina československého letectva. Po složení přísahy britskému panovníkovi byl přijat 28. července 1940 do RAF a krátce nato zařazen k nově vzniklé 311. čs. bombardovací peruti jako pilot; u britské 11. operační výcvikové jednotky (N° 11 OTU) prodělal přeškolení na dvoumotorové bombardéry Vickers Wellington. První operační let u „třistajedenáctky“ podnikl F/Sgt Karel Schoř 3. března 1941 jako druhý pilot při náletu na francouzský přístav Boulogne sur Mer, poslední 3. září stejného roku, kdy se jako kapitán letounu účastnil náletu na Kolín nad Rýnem. Během svého operačního turnusu u Velitelství bombardovacího letectva (Bomber Command), kam byla 311. peruť zařazena, nalétal téměř 205 operačních hodin při 41 bojových letech na cíle v Německu a okupované Francii. Jako zkušený pilot pak přešel k 1429. československé operační výcvikové letce (N° 1429 COTF – Czech Operational Training Flight), kde se podílel na výcviku nových osádek 311. perute. V dubnu 1942 získal Karel Schoř nejnižší britskou důstojnickou hodnost Pilot Officer (P/O – poručík). Dne 1. ledna 1943 se vrátil k mateřské peruti, tehdy už zařazené u Velitelství pobřežního letectva (Coastal Command), a podnikal dlouhotrvající hlídkové lety nad Biskajským zálivem a dalšími částmi Atlantského oceánu, od srpna 1943 už na nových strojích Liberator. Jeho poslední operační akce u „třistajedenáctky“ se uskutečnila 31. července 1944. Celkem u Velitelství pobřežního letectva nalétal přes 411 operačních hodin při 41 bojových akcích. Jako velmi zkušený pilot byl Flight Lieutenant (F/Lt – kapitán) Karel Schoř v září 1944 přidělen jako instruktor létání k 111. operační výcvikové jednotce (N° 111 OTU) v Nassau na Bahamských ostrovech, kde prodělávaly výcvik mimo jiné i osádky 311. perute. Zde jej také zastihl konec II. světové války. Dne 21. srpna 1945 se pak v hodnosti nadporučíka československého letectva vrátil do vlasti. Čekala jej služba u Le-

<sup>7)</sup> Veškeré údaje byly čerpány z publikace MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř – Od „beranů“ Wellingtonu do jáchymovského koncentráku*. Václav Kolesa, Zlín 2004.





Karel Šeda

Zdroj: Archiv autora

tecké dopravní skupiny československé armády a od 1. ledna 1946 se stal v hodnosti kapitána vojákem z povolání. Létal (už jako příslušník Leteckého dopravního pluku) do různých evropských měst až do 1. prosince 1947, kdy odešel z armády k Československým aeroliniím, v nichž začal působit jako první pilot na vnitrostátních linkách. V té době byl již ženatý s Marií, rozenou Misákovou; v září 1948 se manželům narodil syn Ivo. Dramatický přelom v jeho životě se přiblížil na jaře 1949, kdy v jejich pražském bytě v ulici Pod Marjánkou zazvonila nečekaná návštěva...

Nejstarší z uvedené pětičky byl Karel Šeda, jenž se narodil 4. listopadu 1908 v Újezdu u Chocně. Po absolvování povinné školní docházky se vyučil elektrikářem. Jeho touhou však bylo stát se pilotem, proto se v roce 1927 přihlásil do leteckého učiliště v Prostějově.<sup>8</sup> O dva roky později se stal pilotem dvoumístných letounů a nastoupil službu u 13. pozorovací letky

Leteckého pluku 3 v Košicích. Roku 1931 v Chebu absolvoval stíhací kurz a následně byl přidělen k 38. stíhací letce Leteckého pluku 3 ve Vajnorech. V roce 1933 jej pak čekalo přeložení k Vojenskému leteckému ústavu v Praze-Letňanech, kde působil jako zkušební pilot. Na jaře 1935 však armádu opustil a přihlásil se k Československým aeroliniím, kde létal na vnitrostátních i zahraničních linkách.

Po okupaci odešel 7. srpna 1939 do Polska a odtud pokračoval 17. srpna lodí Kastelholm do Francie. I jeho přijali formálně do Cizinecké legie, avšak po vypuknutí války se od počátku října 1939 přeškoloval na základně v Chartres na nové typy letounů. V květnu 1940 byl zařazen k stíhací skupině (Groupe de Chasse) II/2, kde se na stíhačkách Morane-Saulnier MS-406C účastnil bojů s německými leteckými jednotkami. Po porážce Francie přelétl do Perpignanu a následně se dostal do středomořského přístavu Port Vendres. Odtud odplul 24. června 1940 do Oranu, poté přešel vlakem s dalšími Čechoslováky do Casablanky, odkud byli přepraveni do Gibraltaru a posléze lodí Neuralia dopraveni 12. července 1940 do Liverpoolu.

Ve Velké Británii, na základně v Cosfordu, vstoupil Karel Šeda 26. července jako dobrovolník do RAF a už 6. srpna 1940 se stal na letišti v Duxfordu příslušníkem nově vzniklé 310. československé stíhací peruti. S letounem Hurricane zasáhl do probíhající bitvy o Británii, přičemž 7. září 1940 poškodil ve vzdušném souboji východně od Londýna německý stroj Messerschmitt Bf 110. Na konci dubna 1941 odešel od „třistadesítky“ a po dva roky působil jako zalétávací pilot u jednotek technického servisu (Maintenance Units). Protože však Karlu Šedovi, v té době již nosícímu distinkce hod-

<sup>8)</sup> Informace o Karlu Šedovi srov. VÚA–VHA, f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karta, kvalifikační listina K. Šedy (za informace děkuji Janu Railovi), dále RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945*. 5. část (1944). Svět křídel, Cheb 2003, s. 67–71 a RAJLICH, Jiří, SEHNAL, Jiří: *Kočíci oči. Čs. noční stíhači v RAF 1940–1945*. Modelpres Praha 1993, s. 13 a dále.

nosti Flying Officer (F/O – nadporučík), chybělo operační létání, přihlásil se k nočním stíhačům. Nejprve prodělal kurz u 12. (pilotní) pokračovací letecké jednotky (N° 12 [P]AFU) v Granthamu a v květnu 1943 odjel k 54. operační výcvikové jednotce (N° 54 OTU) v Charterhallu. Odtud 20. července 1943 přešel s radarovým operátorem Drahomírem Hradským k 68. noční stíhací peruti umístěné v Coltishallu. Jako příslušníci této jednotky, vybavené dvoumístnými stíhačkami Bristol Beaufighter, sestřelili 4. února 1944 německý bombardér Junkers Ju 188. U 68. peruti však jeho válečná cesta neskončila. V lednu 1945 odešel F/Lt Karel Šeda k Velitelství dopravního letectva (Transport Commnad), kde byl následující měsíc zařazen k Metropolitní spojovací peruti (Metropolitan Communications Squadron), sídlící na letišti v Hendonu, u níž sloužil až do konce války.

Dne 17. srpna 1945 se vrátil do vlasti a začal létat nejdříve u Letecké dopravní skupiny; v únoru 1946 nadporučík Karel Šeda opustil armádu a přešel k Československým aeroliniím. V polovině července 1950 byl jako nespolehlivý z podniku propuštěn a stejně jako jeho kolegové začal hledat, jak se dostat za hranice, kde bude moct – pokud bude štěstí přát – opět létat.

Posledním ze zainteresovaných bývalých příslušníků RAF byl Jaroslav Šišpera, narozený 9. dubna 1920 v Milokošti (nyní součást Veselí nad Moravou). Po ukončení docházky do obecné a měšťanské školy se vyučil truhlářem a následně absolvoval roku 1938 tříletou odbornou truhlářskou školu.<sup>9</sup> Krátce pracoval ve svém oboru, po okupaci zbytku území Čech a Moravy wehrmachtem odešel na práci do loděnic v německém přístavu Kiel. Na dovolené u svých rodičů se rozhodl nevrátit se na místo svého pracovního zařazení, k čemuž přispělo i následně předvolání na gestapo. Spolu s dalšími dvěma kamarády proto 7. prosince 1939 odešel přes Slovensko do Maďarska a Jugoslávie, přes Řecko a Turecko se dostal do Bejrútu a odtud odplul 4. ledna 1940 lodí Champolion do Francie. V hodnosti vojína byl 26. ledna 1940 prezentován u československých vojenských jednotek v Agde. Zde absolvoval od února do dubna 1940 poddůstojnickou spojovací školu a po jejím zakončení jej převedli k velitelské rotě 3. praporu 2. československého pěšího pluku. S ním se v polovině června účastnil ústupových bojů proti Němcům, které vyústily v porážku francouzských armád. Jaroslav Šišpera



*Karel Šeda jako pilot britského královského letectva.*

Zdroj: *Archiv autora*

<sup>9)</sup> Životopisné údaje o Jaroslavu Šišperovi srov. VÚA–VHA, f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karta, kvalifikační listina J. Šišpery (za informace děkuji Janu Railovi), dále NEDBAL, Lubor.: Období okupace a domácí odboj. In: *Veselsko*. Muzejní a vlastivědná společnost Brno a Veselí nad Moravou, Brno 1999, s. 140–143; TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži 1948–1989*. Votobia, Olomouc 2006, s. 92–93; Šišpera Jaroslav (plk. v. v.). *Výpověď*. Občanské sdružení POST BELLUM [online]. Dostupný z <[http://www.hrdinove.cz/index.php?page=hlas\\_y\\_hrdinu&subpage=vypovedi&sec=11668&art=11670](http://www.hrdinove.cz/index.php?page=hlas_y_hrdinu&subpage=vypovedi&sec=11668&art=11670)> [cit. 18. 12. 2006]; PAJER, Miloslav: *Ve stínu slávy. Bojový výcvik československých letců, příslušníků bombardovacích a dopravních jednotek RAF ve Velké Británii v letech 1940 až 1946*. Svět křidel, Cheb 1992, s. 295.



Jaroslav Šišpera

Zdroj: ABS

se ve všeobecném zmatku dostal opět do Agde, kde se stal členem letecké skupiny. Spolu s dalšími se mu 24. června 1940 podařilo odjet z přístavu Port Vendres na palubě lodi Appapa přes Gibraltar do Velké Británie; v Liverpoolu se vylodili 7. července 1940. Jeho krátké začlenění k letectvu jej předurčilo 24. července 1940 k přijetí do RAF na základně v Cosfordu; odtud se milokošťský rodák přesunul do Honingtonu k 311. československé bombardovací peruti. U této jednotky pracoval jako příslušník pozemního personálu; jako radiofonista zajišťoval spojení s letadly při startu a přistávání a později působil jako pozemní radiotelegrafista a od roku 1942 jako radiomechanik. Stále však toužil po tom, aby mohl operačně létat, proto jej 1. července 1943 převeleli k výcvikové a náhradní jednotce čs. letectva v St. Athanu a následně pak 22. září 1943 nastoupil Leading Aircraftman (LAC – svobodník) Jaroslav Šišpera k výcviku v 1. škole pro letecké radiotelegrafisty (N° 1 Radio School) v Cranvellu. Dne 29. ledna 1944 se přemístil k 8. škole pro letecké střelce (No 8 AGS – Air Gunnery School) v Evantonu a poté byl 1. května 1944 jako radiotelegrafista-palubní střelec odeslán k 111. operační výcvikové jednotce (N° 111 OTU) na Bahamské ostrovy, kde do konce července 1944 prodělal v kurzu č. 26 s osádkou F/Sgt Josefa Tichého přeškolení na letouny typu Liberator. U 311. peruti, nacházející se tehdy na základně ve skotském Tainu, se osádka hlásila v září 1944. První operační let absolvoval Sgt Jaroslav Šišpera 22. října 1944. Do konce války pak létal se svými spolubojovníky nad nekonečnými „mořskými pláněmi“ a pátral po nepřátelských plavidlech, zvláště ponorkách. Celkem strávil při těchto akcích 367 operačních hodin. Po ukončení bojových akcí pak 311. peruť zajišťovala dopravu repatriantů mezi Velkou Británií a Československem a Jaroslav Šišpera byl až do 12. prosince 1945 členem osádky takto „pendlujícího“ Liberatora. Jelikož se v srpnu 1941 oženil s Phyllis Clarkovou, s níž měl 3 děti (Jaroslava, Jennifer a Davida), zůstal přes Vánoce v Anglii a do vlasti se definitivně vrátil až 26. ledna 1946. Krátce na to odešel z armády a nastoupil na místo učitele radiotelegrafie v letecké koleji ve Valašském Meziříčí. Koncem roku 1947 se rodina přestěhovala do Prahy, neboť Jaroslav Šišpera získal v listopadu místo radiotelegrafisty u Československých aerolinií a po různých doškolovacích kurzech začal létat na vnitrostátních i mezinárodních linkách. Po únoru 1948 se však i on stal pro vedení podniku nespolehlivým a 4. října 1950 se dočkal propuštění s příkazem hlásit se na práci v kladenských dolech. Je samozřejmé, že nebyl s tímto vývojem situace spokojen a hledal příležitost k útěku na Západ.

Jak již bylo předesláno výše, nejdříve se dostal do hledáčku orgánů Státní bezpečnosti Karel Schoř. Vše začalo tím, že jej na přelomu dubna a května 1949 navštívila v jeho bytě Věra Žezulková, manželka bývalého pilota 311. československé bombardovací peruti Vratislava Žezulky. „Pozval jsem ji dále,“ vypověděl v červenci roku 1950 Karel Schoř orgánům Státní bezpečnosti, „manželka ji přivítala a šli jsme do pokoje. Po kratším všeobecném rozhovoru jsme se ptali, co dělá její manžel, načež ona nám řekla, že její manžel byl někdy koncem roku 1948 propuštěn z vojny a že utekl do



*Anglie. [...] Potom mne žádala, aby se mnou mohla mluvit o samotě. Manželka tedy neochotně odešla a Žežulková říkala, že přichází z Františkových Lázní a že přichází za mnou jako za pilotem ČSA, zdali bych nemohl vozit nějaké zprávy do zahraničí nebo ze zahraničí do ČSR.*<sup>10</sup> Karel Schoř však nabídku Věry Žežulkové odmítl a ta za okamžik odešla. Zhruba za tři týdny zazvonila u Schořových další návštěva, představila se jako Zdeňka Hojníková. Sdělila pilotovi, že paní Žežulková je již v Německu a chystá se za manželem do Anglie. Přesto ji však znovu posílá se vzkazem, aby si Karel Schoř své původní rozhodnutí rozmyslel a nějaké zprávy z Československa do zahraničí a zpět vozil. I této návštěvnici se dostalo odmítnutí.<sup>11</sup>

V červenci stejného roku však dorazil za Karlem Schořem muž. Představil se jako Kříž a prohlásil, že přináší pozdrav od Věrušky. Po počátečních rozpacích vyšlo najevo, že má na mysli paní Žežulkovou, kterou údajně převedl do Německa. A znovu začal hovořit o možnosti dopravování zpráv ze zahraničí a zpět. Nepochodil však lépe než obě jeho předchůdkyně. V listopadu 1949 se nezvaný host objevil opět, doprovázen Marií Březinovou z Karlových Varů. Již tradičně žádal Karla Schoře o spolupráci a tentokrát se „vytasil“ s tím, že pracuje pro americkou zpravodajskou službu CIC (Counterintelligence Corps). Dokonce vyslovil žádost, aby navštívený odletěl z ČSR s nějakými nejmenovanými generály. I v tomto případě však uslyšel – dle údajů v životopisu Karla Schoře z 10. ledna 1951 – jen odmítnutí.<sup>12</sup> Znejistělý pilot Československých aerolinií se domníval, že pro něj už je tímto záležitost ukončena, avšak nebylo tomu tak. Koncem března 1950 se u Schořových stivil mladík, jenž se představil jako Pavel, a sdělil, že Kříž je mrtev. A skutečně – agent CIC Josef Křivka, vystupující i pod jmény Kříž, Novák, Horák či Kraus byl 21. března 1950 zaskočen v Chebu příslušníky Státní bezpečnosti a v nastalé přestřelce zabit. Síť spolupracovníků, kterou budoval od roku 1949, byla postupně likvidována. Ačkoliv Karel Schoř odmítl přímou účast v této organizaci, čekaly na něj nemalé problémy. Neohlásil trojnásobnou návštěvu osob, které se netajily nepřátelskými úmysly k novému režimu, a to bylo vážné provinění. Zvláště když Karel Březina, jeden ze zatčených, pracoval v jáchymovských uranových dolech a údajně dodal Křivkovi vzorek tamní rudy.<sup>13</sup> O tom však Karel Schoř neměl zatím ani tušení. Prvním neklamným znamením nepřijemnosti se však stal fakt, že na konci května 1950 musel odevzdat svůj cestovní pas, a mohl tedy létat pouze na vnitrostátních linkách. Dne 27. června 1950 jej těsně před startem do Ostravy zatkli přímo na letištní ploše příslušníci Krajského velitelství Státní bezpečnosti Praha. Byl odvezen do Bartolomějské ulice a vyslýchán ve věci agenta CIC Křivky-Kříže. Rodina neměla o jeho pobytu nejmenší tušení, a to ještě nebylo vše – 13. července jej eskorta dopravila do Karlových Varů na Krajské velitelství tamní Státní bezpečnosti.

<sup>10</sup> Srov. Archiv bezpečnostních složek (dále ABS), f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2817, Holoda Gejza a spol., životopis Karla Schoře z 28. července 1950; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 60.

<sup>11</sup> Srov. ABS, f. H, a. č. H-274, „Akce Vltava“.

<sup>12</sup> Srov. ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2817; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 60.

<sup>13</sup> Srov. ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-103 43 Plzeň, vyšetřovací spis Němec Jakub a spol. Jakub Němec, správce elektrárny v Aši, se znal s Křivkou už od dubna 1949. Státní bezpečnost nazvala celou akci krycím jménem „Olga“ podle jedné z obviněných, Olgy Votavové.



*Karel Schoř po zatčení Státní bezpečnosti.*

Zdroj: ABS

I zde se ptali na jeho styky s Křivkou. Karel Schoř popravdě přiznal tři neúspěšné návštěvy samotného agenta i jeho emisarek, nicméně fakt, že je neohlásil, se nedal zaretušovat. Přesto jej 17. července 1950 propustili a on se vrátil z Karlových Varů domů. Neuběhl však ani týden a musel odevzdat svůj pilotní dekret a na osobním oddělení ČSA se dozvěděl, že je k 31. červenci 1950 propuštěn; oficiálně pro ztrátu důvěry, fakticky však ze státně bezpečnostních důvodů.<sup>14</sup>

Nyní již bývalému pilotovi nezbylo než si hledat jiné zaměstnání. Nastoupil proto do ČKD Stalingrad v Praze-Vysočanech jako zámečnický montážník na montáži turbín. Zakrátko však byl přeložen na jinou, méně placenou práci a zcela určitě si uvědomil, že se stal pro představitele vládnoucí garnitury občanem druhé kategorie. A tak celkem logicky došlo k tomu, že se od září 1950 začal intenzivně stýkat se svým bývalým spolubojovníkem od „třistajedenáctky“ Gejzou Holodou. Začali uvažovat o ilegálním opuštění republiky. Nejprve chtěli využít možnosti odletět s letadlem zalétávacího pilota ministerstva dopravy Jana Kauckého (za války sloužil ve Velké Británii u 310. a 511. perutě), ten však opustil ČSR na palubě Dakoty C-47A 30. září 1950 spolu se svými bývalými kolegy z Anglie Eduardem Prchalem (310., 255., 68., 116., 511. a 24. peruč), Josefem Řečkou (310., 24., 512. a 147. peruč) a jejich rodinami. Po této události došlo k propuštění posledních „západáků“ ze služeb Československých aerolinií. O místo přišel i Gejza Holoda. Oba letci tak museli hledat jiné možnosti, pokud chtěli začít nový život na západ od československých hranic. Rozhodli se, že využijí možností převaděče a přejdou hranice s Rakouskem na jižní Moravě.<sup>15</sup> S tímto plánem seznámili v průběhu listopadu i Vladimíra Nedělkou, Jaroslava Šišperu a Karla Šedu, bývalé kolegy z RAF, nyní již také pouze bývalé zaměstnance Československých aerolinií. Odchod chtěli uskutečnit i s manželkami a dětmi v prosinci 1950.

<sup>14)</sup> Srov. ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-103 43; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 60–61.

<sup>15)</sup> Srov. ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-103 43; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 61–62.

Počátkem tohoto měsíce odjel Gejza Holoda do Bratislavy, kde se setkal se svým švagrem. Když příbuznému vylíčil nelehkou situaci, v níž se on a jeho přátelé nacházejí, byl mu doporučen jistý Juriga z Kopčan, jenž měl kontakty na převaděče přes hranice. Gejza Holoda a Jaroslav Šišpera se pak 10. prosince opět vypravili k Jurigovi, kde se seznámili s Karlem Úlehlou. Ten oběma mužům slíbil, že přechod přes hranice do Rakouska zajistí, a to u Břeclavi.<sup>16</sup> Už 12. prosince se Karel Úlehla objevil v Praze.

Na schůzce u Šišperových, na níž ovšem chyběl Karel Schoř, jenž utrpěl v zaměstnání pracovní úraz a nemohl chodit, se na radu nového známého dohodli, že přechod neuskuteční pohromadě, nýbrž po skupinách. Zároveň také „převaděč“ ujišťoval, že ani přítomnost malých dětí nebude znamenat žádný problém. Pak navštívil spolu s Gejzou Holodou zraněného Karla Schoře u něj v bytě, kde jej informovali o výsledku předcházející schůzky. Úlehla mimo jiné sdělil, že již převedl více osob, že je bývalý železničář a přechod uskutečňuje buď pěšky, či vlakem. Dohodli se, že Karel Schoř, který měl nohu v sádře, přejde hranice sám 16. prosince a s sebou si do kufříku vezme pouze věci denní potřeby.<sup>17</sup> Karty tak byly rozdány a letcům, roztrpčeným ze změny poměrů, se zdálo, že jejich odchodu za svobodou již nic nebrání. Za několik dní se však měli přesvědčit o svém krutém omylu.

Jako první se podle připraveného plánu vypravil z Prahy 14. prosince Vladimír Nedělka, v Mutěnicích se stavil pro Karla Úlehu a vyrazili do Břeclavi. Ještě téhož dne však byl kolem 21.30 hod. zatčen hlídkou SNB nedaleko břeclavského kostela.<sup>18</sup> O dva dny později, 16. prosince, vyrazil na Moravu Karel Schoř s tím, že ostatní členové skupiny jej budou za několik dní následovat. V 18.00 vyjel rychlíkem Slovenská strela z pražského Wilsonova nádraží a do Břeclavi dorazil kolem 22. hodiny. O hodinu později se v nádražní restauraci setkal s „převaděčem“ Karlem Úlehlou. *„Asi ve 24.30 hod. [sic] Karel vstal,“* vypověděl 19. prosince 1950 vyšetřujícím orgánům z Krajského velitelství Státní bezpečnosti v Brně Karel Schoř, *„a když vzal můj kufřík, vstal jsem také a šel za ním. Vedl mě kolem nádraží někam k řece, kde se mě zeptal, zda pro něho něco mám. I když jsme se před tím nedomluvili na nějaké odměně, dal jsem mu balíček s látkou na kalhoty, kus sypkoviny na podhlavník, fotografický aparát zn. LUMIE a dámské hodinky, které jsem vzal z domu tak, aby to manželka nevěděla. Podotýkám, že všechny tyto věci jsem vzal z domu s tím vědomím, že je dám Karlovi za to, když mě převede ilegálně do zahraničí. Po nějaké chvílce Karel žádal, abych na něho počkal, že musí jít něco zjistit. Skutečně odešel zpět, směrem, kterým jsme přišli, a když se po nějaké chvílce vrátil, vyzval mě, abych se s ním vrátil, neboť vlak, do kterého naskočíme, pojedje asi za půl hodiny, a po tu dobu že nemůžeme na dosavadním místě čekat. Šli jsme proto zpět, avšak místo pod most, který vedl přes řeku, jsme odbo-*

<sup>16</sup> Srov. rozsudek Městského soudu v Praze z 6. února 1969, jímž se ruší rozsudek Státního soudu ze 4. dubna 1951 a rozsudek Nejvyššího soudu z 31. července 1951 nad Marií Schořovou, Miladou Holodovou a Phyllis Šišperovou (kopie v držení autora).

<sup>17</sup> Tamtéž; dále ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2817 a a. č. V-2992 Brno, všeobecný svazek k osobě Schoř Karel; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 62.

<sup>18</sup> Srov. ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2817; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 62.

čili na druhou stranu. Po ujití 20–30 kroků bylo však ze strany na nás zavoláno: „Stůj!“, a když Karel pustil můj kufřík a začal utíkat, bylo po nás střeleno. Padl jsem na zem a kryl se za mezí. Zde jsem také byl zatčen a předán do vyšetřovací vazby.“<sup>19</sup> Stalo se tak u tzv. Videňského mostu a „převaděč“ Karel pronásledovatelům „zmizel“.

Dne 17. prosince 1950 se vydali na cestu vedoucí z Prahy do exilu i Jaroslav Šišpera s manželkou Phyllis a 3 dětmi, Marie Schořová se synem a Milada Holodová se synem. V Brně se k nim připojil Gejza Holoda. Zde se celá skupina setkala s Karlem Úlehlou, který jim sdělil, že přechod nelze prozatím uskutečnit, a tak se všichni ještě téhož dne vrátili do Prahy.<sup>20</sup>

Další pokus podnikly rodiny letců 23. prosince. „Já jsem tehdy vůbec nevěděla, že manžel je už zatčen,“ vzpomínala o mnoho let později Marie Schořová, „a tak jsem se spojila s paní Holodovou, a ta mi řekla, že mají sraz s Úlehlou a že jedou za ním do Břeclavi. O Karlovi mi řekli, že už byl asi převeden právě tím Úlehlou do zahraničí. Tak jsem s nimi jela do Brna. Ve vlaku byli Holoda, Šišpera, Šišperová s třemi dětmi, Holodová s malým chlapečkem a já. V Brně jsem se odpojila a jela do Bránic a oni pokračovali do Břeclavi. V Bránicích jsem chtěla říct Karlově rodině, že už je asi převeden ven z republiky.“<sup>21</sup> Manželka Karla Schoře (měla později odejít s Karlem a Olgou Šedovými) se tak nevědomky vyhnula tomu, co potkalo ještě téhož dne kolem půlnoci rodinu Holodových a Šišperových. „Tato skupina,“ zaznamenal v roce 1990 Karel Šeda, „čekala na Úlehlu v břeclavské nádražní restauraci. Místo Úlehly přišlo několik příslušníků SNB, zavřeli všechny východy a začali kontrolovat občanské průkazy. Celá skupina (tedy Gejza Holoda, Milada Holodová se synem Milanem, Jaroslav Šišpera a Phyllis Šišperová se syny Jaroslavem a Davidem a dcerou Jennifer – pozn. aut.) byla zatčena a odvezena do Prahy.“<sup>22</sup> Ještě téhož dne, tedy 23. prosince, zatkli příslušníci Státní bezpečnosti v jeho pražském bytě i Karla Šedu.<sup>23</sup>

Mezitím, co Státní bezpečnost vyšetřovala zadržené letce a jejich manželky, došlo v Brně ke schůzce příslušníka Krajského velitelství Státní bezpečnosti Pavla Žilky coby „řídícího orgánu“ s „důvěrníkem“ Karlem, což nebyl nikdo jiný než výše zmiňovaný Úlehla. Zpráva o schůzce sepsaná právě Pavlem Žilkou říká: „Dne 27. prosince 1950 sešel jsem se na telefonickou výzvu o 13. hodině s důvěrníkem Karlem nejdříve v restauraci III. třídy na brněnském nádraží a později jsem přešel do kavárny Padovec (správně Padowetz – pozn. aut.) v Brně. Důvěrník Karel mně vypravoval, že za ním přišla, správně přijela, do obce, kde tento bydlí, manželka letce západní zahraniční armády Schoře i se svým dítětem, a to v neděli 24. prosince 1950, a mermomocí chce, aby jí důvěrník Karel dne 27. prosince 1950 převedl ilegálně v prostoru břeclavském do zahraničí. Řekla, že bude dne 27. prosince 1950 na něj čekat o 24. hodině v Břeclavi

<sup>19)</sup> ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2992.

<sup>20)</sup> Srov. ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2817; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 63.

<sup>21)</sup> MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 63.

<sup>22)</sup> Dopis Karla Šedy nevlastnímu bratrovi Karla Schoře Drahoslavu Krutišovi z 22. února 1990 (kopie v držení autora).

<sup>23)</sup> Srov. TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži*, s. 102.



Gejza Holoda po zatčení Státní bezpečností.

Zdroj: ABS

na nádraží. Po tomto rozhovoru, kdy jí důvěrník Karel slíbil, že ji převede, odjela zpět do Prahy. [...] Zprávu pokládám za pravdivou, neboť jest prověřena tím, že důvěrník Karel převáděl nedávno kpt. letce Schoře, který byl při ilegálním přechodu zadržen a nachází se po převozu v zajišťovací vazbě KV StB v Praze. Jeho manželka se mylně domnívá, že jeho ilegální přechod dopadl šťastně a že se jmenovaný nachází již v bezpečí v zahraničí. Proto také chce jít za ním. Se vši důrazností jsem zakázal důvěrníkovi Karlovi, aby tento ilegální převod prováděl, a nařídil jsem mu, aby poslal Schořovou zpět do Prahy s podotknutím, že převod nelze již uskutečnit, jelikož jsou hranice přísně střeženy. Karel to vzal na vědomí, že z domu zmizí a své manželce řekne, aby vyřídila Schořové, v případě, že by přišla k němu do bytu, že Karel byl zajištěn.<sup>24</sup>

Zatím všichni zadržení, tedy manželé Holodovi, manželé Šišperovi, Vladimír Nedělka, Karel Schoř a Karel Šeda prožívali krušné chvíle v „pěči“ vyšetřovatelů Krajského velitelství Státní bezpečnosti v Praze. Nejhůře vypadala situace Karla Schoře, jehož se navíc týkalo trestní oznámení, které už 9. října 1950 podalo Státní prokuratuře Krajské velitelství Státní bezpečnosti v Karlových Varech. Trestní oznámení bylo uvaleno na 38 osob zadržených v souvislosti s činností agenta CIC Křivky-Kříže (akce nesla název „Olga“, po jedné ze zatčených, Olze Votavové – pozn. aut.). Všichni byli podezřelí ze zločinu velezrady, vyzvědačství, neoznámení trestných činů a napomáhání ilegálním přechodům. Státní prokuratura na ně 28. prosince 1950 vznesla žalobu Státnímu soudu v Praze.<sup>25</sup>

Dne 30. ledna 1951 pak Krajské velitelství Státní bezpečnosti v Praze podalo pražské Státní prokuratuře trestní oznámení ve věci Gejza Holoda a spol., jak byl spis nazván, na 7 osob, tedy manžele Holodovy, manžele Šišperovy, Vladimíra Nedělku,

<sup>24)</sup> ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2992. Strážmistr Žilka neopomněl poznamenat, že útrata za 20 cigaret činila 20 Kčs a za 3 kávy se stopkou koňaku dalších 75 Kčs.

<sup>25)</sup> Srov. MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 65. Karel Schoř byl z Brna odeslán s eskortou do věznice v Praze na Pankráci už 20. prosince 1950.





Vladimír Nedělka po zatčení Státní bezpečností.

Zdroj: ABS

Karla Schoře a Karla Šedu, „*poněvadž se dopustili spolčení k velezradě podle § 78 trest. zák., resp. jest podezření, že se tak stalo.*“<sup>26</sup>

Marie Schořová a Olga Šedová měly v tomto případě vystupovat jako svědkyně. Karlu Schořovi navíc přitížilo, že „*již před svým plánovaným útekem byl napojen na agenty CIC, kteří od něho požadovali, aby převážel letadlem do zahraničí různé zprávy, a později od něho žádali různé informace tajného rázu.*“<sup>27</sup> O necelý měsíc později, 24. února 1951, podala pražská Státní prokuratura Státnímu soudu v Praze žalobu na nyní již 9 osob, tedy ještě navíc na Marii Schořovou a Olgu Šedovou, které v té době ještě nebyly ve vazbě. Pětice letců byla obžalována proto, že se měla dopustit trestného činu velezrady podle § 78 a trestného činu vyzvědačství podle § 86 trestního zákona z roku 1950. Milada Holodová, Marie Schořová a Phyllis Šišperová čelily obvinění z trestného činu velezrady podle § 78 a Olga Šedová obvinění z neoznámení trestného činu podle § 164 trestního zákona z roku 1950.<sup>28</sup>

Karla Schoře posléze z „Akce letci“ vyčlenili a zařadili do skupiny obviněných v souvislosti s tzv. akcí „Olga“. Hlavní líčení s obžalovanými v tomto případě proběhlo ve dnech 12.–17. března 1951 při výjezdním zasedání pražského Státního soudu v Karlových Varech. Bývalý pilot „třístajedenáctky“ byl obviněn jednak z neoznámení trestného činu podle § 35 zákona č. 231/ 48 Sb., dále z velezrady podle § 78 a vyzvědačství podle § 86 trestního zákona z roku 1950. V rozsudku vyhlášeném 17. března se k osobě Karla Schoře přímo uvádělo: „*Rozhodl se utéci za hranice, byl však na hranicích zatčen. Obviněný jako bývalý důstojník byl si jasně vědom toho, že bude podroben u cizí zpravodajské služby hloubkovému výslechu spolu s ostatními, kteří prchali s ním, a že prozradí určité okolnosti, jež tvoří obsah státního tajemství.*“<sup>29</sup> Dále se konstatovalo, že obžalovaní „*mezi sebou a s dalšími osobami se spojili k tomu,*

<sup>26)</sup> ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-2817.

<sup>27)</sup> Tamtéž.

<sup>28)</sup> Tamtéž. Olga Šedová a Marie Schořová byly v průběhu března 1951 vzaty také do vazby.

<sup>29)</sup> ABS, f. vyšetřovacích spisů, a. č. V-103 43.

aby státní tajemství vyzvídali v úmyslu vyzraditi je cizí moci, a až na Karla Schoře státní tajemství skutečně cizí moci vyzradili.“<sup>30</sup> Nepřekvapilo tedy, že soud uznal rodáka z Moravských Bránic vinným, sice nikoliv v plném smyslu obžaloby (zprostil ho totiž obvinění z vyzvědačství), přesto však jej odsoudil k trestu odnětí svobody v délce 11 let, k peněžitému trestu 2000 Kčs, propadnutí jmění a ztrátě občanských práv na dobu 10 let. Přísné tresty (například jeden trest smrti, tři tresty doživotního žaláře, dva tresty v délce 25 let, jeden trest v délce 22 let, pět trestů v délce 15 let) si odneslo i dalších 37 obžalovaných. Státní prokurátor a také 18 z odsouzených se proti výši trestů odvolalo, takže ve dnech 24.–25. července 1951 zasedal Nejvyšší soud v Praze, aby toto odvolání řešil. Prokurátor, který se mimo jiné odvolal i proti výši trestu udělenému Karlu Schořovi, uspěl. Nejvyšší soud v jeho případě březnový rozsudek z Karlových Varů zrušil a uznal jej vinným z toho, že se „*spolčil k vyzrazení tajemství zvláště důležitého, čímž spáchal zločin vyzvědačství též podle § 86 odst. 3 lit. d) trestního zákona.*“<sup>31</sup> Odrazilo se to i na nové výši trestu, který tentokrát činil 16 let odnětí svobody. Za Karlem Schořem zakrátko zapadla vrata věznice v Plzni na Borech a odtud vedla jeho další cesta do uranových dolů...

Těžké chvíle prožívala jeho manželka a syn, jeho přátelé a rodiny ostatních. Nyní osmičlenná skupina z „Akce letci“ stanula před pražským Státním soudem 4. dubna 1951. A ani v tomto případě nebyli soudci milosrdní. Gejza Holoda vyslechl rozsudek, který jej odsuzoval k 13 letům vězení za velezradu a vyzvědačství (podle již výše zmíněných § 78 a 86), Jaroslav Šišpera za stejná „provinění“ dostal 11 let vězení a Vladimír Nedělka 7 let za velezradu. K tomu byli všichni odsouzeni k propadnutí jmění (k tomu náleželo i zabavení bytů) a ztrátě občanských práv.<sup>32</sup> Paradoxně nejvíc, celých 14 let, obdržel Karel Šeda, jenž se přímo útěku za hranice neúčastnil. Také manželky nevyšly z procesu „zkrátka“. Nejvíce, 6 let vězení, dostala za již výše uvedená vznesená obvinění Marie Schořová, Milada Holodová pak 18 měsíců, Phyllis Šišperová také 18 měsíců a Olga Šedová 12 měsíců vězení.<sup>33</sup> A jak vzpomínali na atmosféru procesu někteří z obžalovaných? Karel Šeda po letech napsal: „*Soudili nás všechny společně. Pamatuji si, že paní Šišperová neuměla vůbec česky. Byla to Angličanka, kterou si kamarád za války vzal. Její obhájce při jednání namítl, že není přítomen tlumočnick, takže paní Šišperová nerozumí. Prokurátor Barbaš na to řekl: ‚To nevádí, ona bude rozumět, ona pochopí.‘*“<sup>34</sup> A jaký byl Šedův názor na tak vysoký trest, když se ve skutečnosti „provinil“ ze všech souzených nejméně? „*Spíš proto, že jsem soudu řekl své mínění. Věděl jsem, že dostanu těžký trest, byl jsem přece souzen za velezradu, spiknutí*

<sup>30</sup> Tamtéž.

<sup>31</sup> Tamtéž a dále srov. MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 67. U Nejvyššího soudu však uspělo odvolání hlavního obviněného Karla Březiny, jemuž byl trest smrti změněn na doživotí.

<sup>32</sup> Jaroslav Šišpera i Karel Šeda později připomněli, že do zabavených bytů se nastěhovali vyšetřovatelé jejich případu (srov. TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži*, s. 94 a *Náš domov, příloha Zemědělských novin*, 26. 1. 1990), Marie Schořová musela být „dobrovolně“ vyměnit už počátkem roku 1951 (srov. MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 65).

<sup>33</sup> Srov. ABS, f. H, a. č. H-274.

<sup>34</sup> TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži*, s. 102–103.

a špionáž. *Nechtěl jsem ale být poražen. Ani teď, když jsem neměl žádnou šanci.*<sup>35</sup> Také Marie Schořová v roce 2003 vzpomínala na to, co si myslela o svém poměrně vysokém trestu: „*Tolik jsem dostala proto, že prý jsem byla úřednice a z úřednické rodiny, nebyla jsem tedy dělnického původu. Ani jsem tomu nechtěla věřit, obhájce taky ne a hned na místě jsme se odvolali. Po mém odvolání proběhlo 31. července 1951 u Nejvyššího soudu odvolací řízení a tam na to koukali už přece jen trošku podle paragrafů, a trest mi byl snížen na rok a půl vězení.*“<sup>36</sup>

Po odvolání byly tresty sníženy i Phyllis Šišperové (na 10 měsíců) a Olze Šedové (na 8 měsíců). Odsouzení letci i jejich manželky museli ovšem neprodleně nastoupit výkon trestu. Muže čekala věznice v Plzni na Borech a pak transport do tzv. nápravně pracovních táborů v Horním Slavkově a Jáchymově, kde museli těžít rudu v uranových dolech. Jaroslav Šišpera navíc okusil vězení v Leopoldově na Slovensku a Gejza Holoda věznici ve Valdčích; Marie Schořová putovala na vězeňské pracoviště do Rakovníka. Poměry v uranových dolech se každému vězni, který zde nějaký čas pobyl, nesmazatelně vryly do paměti. Nejinak tomu bylo i u Karla Šedy, když vzpomínal na šachtu Barbora v Horním Slavkově: „*Hlásil jsem se jako elektrikář. Práce pod zemí byla odpovědná, v provozu jely pumpárny, vrátky, osvětlení. Ale bylo to stále lepší než dělat jako lamač nebo vozič, těžilo se ďábelským tempem. A nad hlavou stále hrozba korekce, což bylo vězení ve vězení. Vyfasoval jsem čepici, kazajku, kalhoty, soupravu spodního prádla, bagančata. Vše pro plus třicet nebo minus třicet stupňů, ani pro ty jsme neměli kabát. A fárovací nepromokavý oděv jsme ještě dostali. Bydleli jsme ve starých německých barácích. [...] Nezapomenu na koridor z ostnatého drátu mezi tábořem a šachtou, pádili jsme v něm zaháknuti do pětic a na vnější straně hlídky se samopaly. Na vnější šachtu jezdili vězni ve skříňových automobilech po devadesáti v jednom.*“<sup>37</sup>

Z předchozího líčení také vyplývá, že došlo k zadržení a odsouzení čtyř manželských dvojic (jen Vladimír Nedělka byl svobodný), které měly dohromady šest dětí. O syny Holodových a Schořových se postarali prarodiče, stejně jako o dceru Šedových, dva synové a dcera Šišperových už takové štěstí neměli a byli umístěni do dětského domova. Po odpykání svých trestů se manželky dostaly na svobodu, musely však myslet ihned na to, jak se postarat o děti, jejichž otcové měli před sebou ještě dlouhé roky ve vězení či v nápravně pracovním táboře. Nenormální a na psychiku velice náročné situace přinášely i problémy jiného rázu, stejně tak nepříjemné. Znázorňuje to i událost, která se přihodila Marii Schořové, když se po svém propuštění z vězení 15. září 1952 rozjela do Moravských Bránic k manželovým rodičům pro čtyřletého syna Iva. „*Stýskalo se mi, ale on mě nepoznával,*“ vzpomínala v roce 2003. „*Tvrdil, že nechce se mnou do Prahy, že tatínka a maminku nemá, že má jenom babičku a dědečka. To víte, že jsem to oplakala.*“<sup>38</sup>

Zcela zvláštní pak byla situace Phyllis Šišperové. Po propuštění z vězení nastoupila, aby uživila své tři děti, jako manipulantka s vysokozdvíhým vozíkem u národního

35) Tamtéž, s. 103.

36) MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 66–67.

37) KAUCKÝ, František: *Legenda zvaná Karel Šeda. Letectví a kosmonautika*, roč. 67 (1991), č. 8, s. 6.

38) MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 69.



Jaroslav Šišpera po zatčení Státní bezpečností.

Zdroj: ABS

podniku Baraba v Praze 3, který stavěl tunel z Karlína na Žižkov.<sup>39</sup> Jaroslav Šišpera viděl perspektivu v jediném tehdy schůdném řešení: „Ve čtyřiapadesátém jsem jí řekl, ať se se mnou rozvede a odejde i s dětmi do Británie. Komunisti jí ale nedovolili odejít. Dala se dohromady s mým spoluvězněm, bývalým SA-manem. Ten se přes Červený kříž dostal do Německa a tam udělal vzbouření. Psal na anglickou vládu a byla z toho mezinárodní aféra.“<sup>40</sup> Phyllis Šišperová přitom žádala o vycestování už v prosinci 1954, žádost však v únoru 1955 československá úřední místa zamítla a zkusila novou taktiku. „Přijeli pro mě do Jáchymova estébáci s volhou,“ vyprávěl o mnoho let později Jaroslav Šišpera, „hezky bez pout mě vezli do Prahy. Dojeli jsme do nějaké vily, žena už tam byla, unesli ji. Slibovali, že mě pustí, že dostanu byt, výtečné zaměstnání, co budu chtít, když ji přemluvíš nebo když tu zadržím děti.“<sup>41</sup> Psychologický nátlak však neměl úspěch a Phyllis Šišperové vycestování posléze povolili, ovšem bez dětí. To nebylo pochopitelně pro dvaatřicetiletou Angličanku přijatelné. Skutečně pak prostřednictvím svého nového přítele informovala britské úřady a případu se ujal labouristický poslanec za Ipswich, odkud pocházela. Anglické noviny o jejím případě obšírně informovaly a zabývat se jím začalo i ministerstvo zahraničí vlády Jejicho veličenstva. Československá strana se nyní chtěla vyhnout mezinárodní ostudě, a tak umožnila Phyllis Šišperové se syny Jaroslavem a Davidem a dcerou Jennifer 13. července 1955 vycestovat ze země.<sup>42</sup>

<sup>39)</sup> Místo jí pomohl obstarat spolubojovník Jaroslava Šišpery od 311. perutě a později kolega od ČSA Jaromír Bajera, který u n. p. Baraba pracoval po „vyhazovu“ od ČSA jako pomocný dělník. Původně se měl – podle vlastních vzpomínek – také účastnit útěku, ale plán se mu nezdál bezpečný, a navíc jeho manželka byla v jiném stavu. Srov. VANČATA, Pavel: *Klikař Roger. Životní příběh Jaromíra Bajera, radiotelegrafisty a střelce RAF.* Ostrov, Praha 2004, s. 209–210.

<sup>40)</sup> TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži*, s. 98.

<sup>41)</sup> Tamtéž, s. 98.

<sup>42)</sup> NEDBAL, Lubor: *Období okupace a domácí odboj*, s. 142.

V době, kdy se odehrávalo drama rodiny Šišperovy, byl již na svobodě Vladimír Nedělka; propustili jej v roce 1954. Jako člověk zbavený rozsudkem Státního soudu občanských práv nemohl počítat s žádnými ohledy ze strany komunistického režimu. Nakonec začal pracovat jako razič tunelů protiatomových krytů v okolí Prahy.<sup>43</sup>

Jako druhý z pětice uvězněných letců se dostal podmínečně z vězení, 14. března 1957, Jaroslav Šišpera. Vrátil se do svého rodného kraje, našel si práci, ovšem nic nebylo zadarmo: „*Nastoupil jsem zaměstnání v družstvu Kovoděl v Moravském Písku,*“ vzpomínal, „*s podmínkou, že za podnik odpracuji jednoroční brigádu v uranových dolech v Jáchymově. Zde jsem pracoval 18 měsíců jako lamač. Po odpracování brigády jsem v podniku pracoval jako hromosvodář a revizní technik.*“<sup>44</sup> Tehdy bydlel v Bzenci a v roce 1958 se podruhé oženil.

O rok později, 14. května 1958, opustil bránu jáchymovského lágru na podmínku i Karel Šeda, který se po propuštění uplatnil jako elektrikář v národním podniku Tesla Karlín.<sup>45</sup>

Nejdéle, až do amnestie vyhlášené prezidentem Antonínem Novotným v květnu 1960, zůstali ve věznicích ve Valdicích, respektive v Jáchymově v táborech Mariánská (a po jeho likvidaci krátce v táboře Rovnost), Gejza Holoda a Karel Schoř. Prvně jmenovaný zakotvil po propuštění jako údržbář v národním podniku Náradí Vršovice, druhý nastoupil na místo dělníka v ČKD Praha.<sup>46</sup>

Počátkem druhé poloviny 60. let 20. století nastalo v Československu období určitého „tání“. Pětice letců a jejich partnerky se nemohli smířit s tím, že jsou pro většinou společností a úřady stále neplnoprávními občany, proto se neustále pokoušeli očistit svá jména a dokázat, že jejich odsouzení v roce 1951 bylo protiprávní. „*V roce 1966 si naše skupina (zatčení při operaci „Letci“, tedy bez Karla Schoře – pozn. aut.) zažádala o obnovu procesu. V něm jsme byli všichni plně rehabilitováni. Jediným klíčovým svědkem v našem obvinění byl K. Úlehla, který v době obnovy našeho procesu byl vězněn jako příživník v Brně. Při výslechu ve vězení se přiznal, že je spolupracovníkem StB a že celá naše věc byla s pomocí jeho a pod vedením StB Břeclav zinscenována. Na základě tohoto faktu byla povolena obnova procesu. Úlehla se k soudu dobrovolně nedostavil. Byl předveden příslušníkem SNB. Svoji výpověď z vězení u soudu potvrdil.*“<sup>47</sup> A tak byli letci, odsouzení v případě „Gejza Holoda a spol.“, zproštěni viny, 4. listopadu 1966 plně rehabilitováni, vráceny jim byly i vojenské hodnosti, o něž po odsouzení přišli.

Dne 15. května 1967 povolil Krajský soud v Plzni obnovu trestního řízení i s Karlem Schořem, odsouzeným v procesu s lidmi zatčenými v rámci operace „Olga“. Dne

<sup>43</sup> Srov. VÚA–VHA, f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karta, kvalifikační listina V. Nedělky (za informace děkuji Janu Railovi).

<sup>44</sup> TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži*, s. 94.

<sup>45</sup> Tamtéž, s. 104 a RAJLICH, Jirí: *Na nebi hrdého Albionu*. 5. část (1944), s. 71.

<sup>46</sup> Srov. VÚA–VHA, f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karta, kvalifikační listina G. Holody (za informace děkuji Janu Railovi), dále MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 70; ROTTENBORN, Oldřich, BOBEK, František: *Skauti za mřížemi totality*. Ostříž, Praha 1993, s. 46. I jejich propuštění bylo však pouze podmíněné.

<sup>47</sup> TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži*, s. 94–95.



20. listopadu stejného roku byl vynesena rozsudek, který bývalého příslušníka RAF zbavil obvinění z trestných činů velezrady a vyzvědačství. Bylo prokázáno, „že trestná činnost obžalovaného, t. j. pokus o opuštění republiky, z čehož byla odvozována zažalovaná trestná činnost, byla vyprovokována agentem-provokatérem Úlehrou. Obžalovaný sice uvažoval o ilegálním opuštění republiky, hovořil o tom i s Holodou, nic však v tomto směru sám nepodnikal. Až teprve když Holoda přivedl Úlehu do jeho bytu a tento jej ubezpečil o bezpečném přechodu hranic i s manželkou, rozhodl se obžalovaný k realizaci svého úmyslu. Protože Úlehla byl ve spojení s orgány Bezpečnosti a jednal dle jejich pokynů, nelze v jednání obžalovaného spatřovat naplněnou skutkovou podstatu zažalovaných trestných činů velezrady a vyzvědačství.“<sup>48</sup> Zároveň však soud konstatoval, že Karel Schoř svými styky s Věrou Žezulkovou a Zdeňkou Hojníkovou, stejně jako s agentem CIC Josefem Křivkou-Křížem spáchal trestný čin neoznámení trestného činu a odsoudil jej podle § 168 odst. 1 trest. zák. k nepodmíněnému trestu odnětí svobody v trvání dva a půl roku. I těsně před příchodem „Pražského jara“ v roce 1968 byl v pojetí soudu stále zločincem... S tímto závěrem se pochopitelně nesmířil a neprodleně se odvolal k Nejvyššímu soudu, jenž zasedl už 4. ledna 1968 a rozhodl o zastavení trestního stíhání. Ne však proto, že by jej shledal nevinným, ale z toho důvodu, že se na jeho trestný čin vztahovala aboliční ustanovení rozhodnutí prezidenta republiky z 1. prosince 1957 o amnestii činů, na které zákon stanovil trest odnětí svobody nepřesahující tři roky. A to byl – podle Nejvyššího soudu – i tento případ.<sup>49</sup>

Konečně 9. února 1969 zrušil Městský soud v Praze rozsudek z roku 1951, kterým byly do vězení za trestný čin velezrady poslány Marie Schořová, Milada Holodová a Phyllis Šišperová. Podle soudního rozhodnutí se zcela jasně prokázalo, že „byla celá akce řízena a sledována Státní bezpečností. Úlehla utvrzoval obviněné v jejich rozhodnutí a přednášel iniciativní návrhy. Výsledek uvedený v zákoně, totiž realizace ilegálního přechodu, nemohl z těchto důvodů nastat.“<sup>50</sup>

V rámci rehabilitace došlo také v této době k zpětnému přijetí letců, propuštěných na počátku 50. let, k Československým aeroliniím. Z námi sledované pětice se do tohoto podniku vrátili v letech 1967–1968 Jaroslav Šišpera, který opustil Moravu a přestěhoval se do Prahy, jako radiotelegrafista a Vladimír Nedělka a Karel Schoř coby 2. piloti dvoumotorových letounů Il 14. Karel Šeda, tehdy již důchodce, se věnoval už jen sportovnímu létání v Aeroklubu Svazarmu v Bystřici u Benešova.<sup>51</sup>

Leč čas se nedal zastavit a útrapy prožité během mnohaletého věznění vykonaly jistě také své. Už 6. července 1980 zemřel ve věku nedožitých 62 let Gejza Holoda

<sup>48</sup> Rozsudek Krajského soudu v Plzni z 20. listopadu 1967 ve věci Karla Schoře (kopie v držení autora).

<sup>49</sup> MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 72.

<sup>50</sup> Rozsudek Městského soudu v Praze z 6. února 1969 (kopie v držení autora) a MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 72.

<sup>51</sup> TĚŠÍNSKÝ, Zdeněk a kol.: *Zapomenutí muži*, s. 95; VÚA–VHA, f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karty, kvalifikační listiny – za informace děkuji Janu Railovi; MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 72 a RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu*. 5. část (1944), s. 71. Jaroslav Šišpera odešel v roce 1972 do invalidního důchodu, v lednu 1975 se stal penzistou i Karel Schoř a roku 1979 odešel do důchodu Vladimír Nedělka.

a 17. března 1986 skonal Karel Schoř; nedočkali se tak změn po listopadu 1989...<sup>52</sup> Na sklonku života se povýšení do hodnosti plukovníka letectva ve výslužbě (1. června 1991) a dekorování Řádem Milana Rastislava Štefánika III. třídy (9. května 1991) dočkal Karel Šeda, jenž zemřel 15. června 1992.<sup>53</sup> Dne 12. března 1998 odešel navždy Karel Nedělka (tehdy podplukovník letectva ve výslužbě), nejmladší z pětky, která se v prosinci 1950 rozhodla opustit Československo. Jako poslední zemřel 27. října 2006 podplukovník letectva ve výslužbě Jaroslav Šišpera.<sup>54</sup>

Pokusil jsem se v tomto příspěvku přiblížit životní osudy pěti československých vojáků-letců, kteří v letech II. světové války bojovali za svobodu své vlasti v jednotkách RAF. Když po roce 1948 neměli možnost najít doma patřičné uplatnění, rozhodli se odejít ze země, která se k nim tak macešsky chovala, a hledat (i se svými rodinami) štěstí za jejími hranicemi. Bohužel však nepočítali s tím, že tolik očekávaný přechod přes hranice do svobodného světa je pouze pastí, kterou na ně nalíčila Státní bezpečnost prostřednictvím člověka, jemuž věřili. Jako výsměch pak působilo i rozhodnutí Státního soudu v Praze, který jim „rozdal“ tresty v úhrnné délce 61 let (jejich manželkám, jež je následovaly nebo chtěly následovat, celkem čtyři a půl roku vězení), z nichž 37 roků prožili v uranových dolech či ve věznicích. Proto by se na jejich pohnuté osudy nemělo zapomenout.

---

<sup>52)</sup> Gejza Holoda byl mimo jiné nositelem dvou Československých válečných křížů 1939 a dvou Československých medailí Za chrabrost před nepřítelem (srov. VÚA–VHA, f. Kvalifikační listiny vojenských osob; osobní karty, kvalifikační listiny – za informace děkuji Janu Railovi), Karel Schoř pak mimo jiné čtyř Československých válečných křížů 1939, všechny získal za svou činnost u 311. československé bombardovací perutě v roce 1941! Srov. MIKULKA, Jiří, KOLESA, Václav, POPELKA, Jaroslav: *Karel Schoř*, s. 76.

<sup>53)</sup> Karel Šeda obdržel během II. světové války či krátce po ní mimo jiná vyznamenání i tři Československé válečné kříže 1939 a francouzský válečný kříž Croix de Guerre avec Palme. Srov. RAJLICH, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu*, 5. část (1944), s. 70.

<sup>54)</sup> Srov. VÁŇA, Josef, SIGMUND, John, PADIOR, Emil: *Příslušníci československého letectva v RAF*, Ministerstvo obrany České republiky–AVIS, Praha 1999. V této abecedně uspořádané publikaci jsou uvedeny poslední hodnosti zmiňovaných letců (Gejza Holoda byl po roce 1989 povýšen na podplukovníka letectva v. v. a Karel Schoř k 1. červnu 1991 – viz kopie dekretu v držení autora – na plukovníka letectva v. v., oba samozřejmě in memoriam), lze zde nalézt i data jejich úmrtí. Datum úmrtí Jaroslava Šišpery mi laskavě sdělil soukromý badatel Jan Rail, kterému touto cestou znovu děkuji za spolupráci.