

ADAM KOTĚ

# PLK. BEDŘICH STARÝ



Bratislava 1919, letiště Vajnory. Generál Mittelhauser při dekorování letců. V první řadě třetí zleva je poručík Bedřich Starý

**V tomto článku se pokusím popsat zajímavý život mého prastrýce, který se podílel na formování čs. letectva za první republiky. K tomuto úkolu byl povolán hlavně díky svým zkušenostem z I. světové války, ve které sloužil nejprve jako pěšák ve francouzské cizinecké legii a později jako pilot u letectva.**

Bedřich Starý se narodil 10. 7. 1894 v Sobíňově, okres Havlíčkův Brod. Nejprve se učil zahradníkem na zámku v Madlešicích. Po vyučení v roce 1911 se rozhodl pracovat v cizině. První místo přijal u firmy Haubolt v Drážďanech. Po krátké době odjel do Francie, kde v několika zámeckých zahradách pracoval a zdokonaloval se tak ve svém řemesle. Ve Francii ho také zastihla válka. Tehdy bylo ve Francii usazeno na sedm tisíc osob českého původu, převážně řeme-

slníků, příslušníků svobodných povolání i studentů. Neaktivnější byla česká kolonie v Paříži, zastoupená převážně nacionálně orientovaným tělocvičným spolkem Sokol a dělnickým spolkem Rovnost. Po přerušení diplomatických styků mezi Francií a Rakousko-Uherskem oba spolky 26. 7. 1914 zorganizovaly demonstraci pod heslem „Pryč s Rakousko-Uherskem“ a vytvořily Výbor české kolonie a dobrovolníků v Paříži. Výbor vyzval české krajany ke vstupu

do francouzské armády. Za necelý měsíc se tehdy k odvodu dostavily stovky Čechů, z nichž přes 300 bylo zařazeno do Cizinecké legie (Légion Étrangère). Mezi českými dobrovolníky byl tenkrát i můj prastrýc Bedřich Starý a to pod č..810.

## **Ve víru války**

Dne 20. 8. 1914 byl zařazen jako vojín k dnes dobře známé rotě Nazdar (1. rota praporu C, 2. pochodového pluku 1. cizi-



Bratislava 1920, letiště Vajnory. Nadporučík Bedřich Starý s letounem typu Salmeron



Trosky letadla bezprostředně po tragické havárii

necké legie). Název Compagnie Nazdar je odvozen ze sokolského pozdravu Nazdar!, kterým se její příslušníci zdravili. Do legie se Bedřich Starý, jak sám píše ve svých vzpomínkách, zapsal „jen“ na dobu války. Tato možnost tehdy byla, aby legie přilákala více dobrovolníků, kteří se nechtěli upsat na dlouhá léta. Podstoupil tehdy dvouměsíční vojenský výcvik v jihofrancouzském Bayonne. (Byl zde v 17. století vynalezen bajonet který dostal od tohoto města svůj název.) Po dokončení výcviku rota Nazdar odjela 23. 10. 1914 na frontu u Remeše v oblasti Champagne, kde utrpěla své první ztráty. V rámci připravované ofenzivy se pak 27. 4. 1915 přesunula do oblasti Artois, kde se v okolí Arrasu v prvním

sledu zúčastnila velké ofenzivy, zahájené 9. 5. 1915. Rota Nazdar zde utrpěla natolik těžké ztráty, že krátce poté jako jednotka zanikla. Zbylí příslušníci roty Nazdar pak přešli k různým jiným rotám (především C 2 a B 1) a 16. 6. 1915 byli nasazeni do dalšího útoku u Souchez. Zde byl Bedřich Starý zraněn střelou do levé ruky. Od června do srpna téhož roku si zranění léčil v nemocnici ve Flers v Normandii.

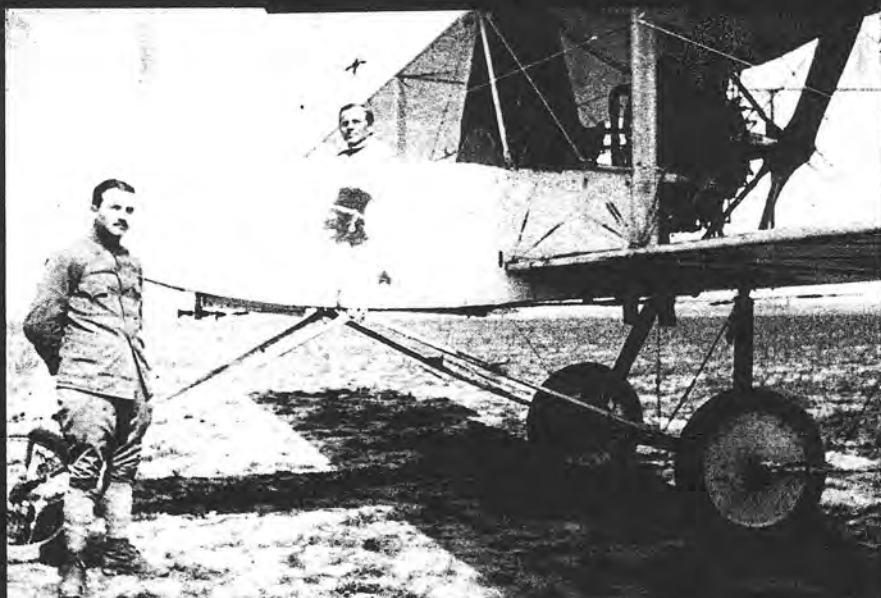
Ranění pak po propuštění z nemocnice odjeli na zotavenou do Lyonu. Tam se totiž nacházela náhradní jednotka 1. pluku Cizinecké legie (Depot du 1er Regiment Étranger). Počátkem září 1915 ji zde navštívil PhDr. Milan Rastislav Štefánik.

### Letcem ve Francii

V tu dobu generál M. R. Štefánik sháněl piloty. Z dnešního pohledu je zarážející, že mohl být můj prastrýc vzat do výcviku na vojenského pilota rovnou z nemocnice. Vždyť si zde léčil zranění, které mu zamezovalo službu u pěchoty, ale tehdy v době války tomu asi bylo jinak. Čtyři dobrovolníci, Bedřich Starý, Jan Štokr, Václav Pilát a Sylvestr Šebesta (tedy ještě bez nedoléčeného Jana Hofmana), tehdy nastoupili do pilotního výcviku na letišti Pau u Pyrenejí. Namísto původně přihlášených Ivana Kadavého a Theodora Jankoviče, kteří byli mezitím odesláni jako tlumočníci na soluňskou frontu, byli do výcviku zařazeni ještě Augustin Charvát a Alfréd Jelínek. O rok později pak byli přijati poslední dva dobrovolní-



B. Starý v bitvě u řeky Sommy, 1917



Avord 1916. Zde B. Starý podstoupil školení na bombardéru





Hofmana



Čs. obrněný automobil na podvozku italského nákladního automobilu Fiat Torino

ci, a to Václav Janovec a Vilém Stanovský. Tím se nábor Čechů do francouzského letectva uzavřel. Žádosti několika dalších již byly zamítnuty.

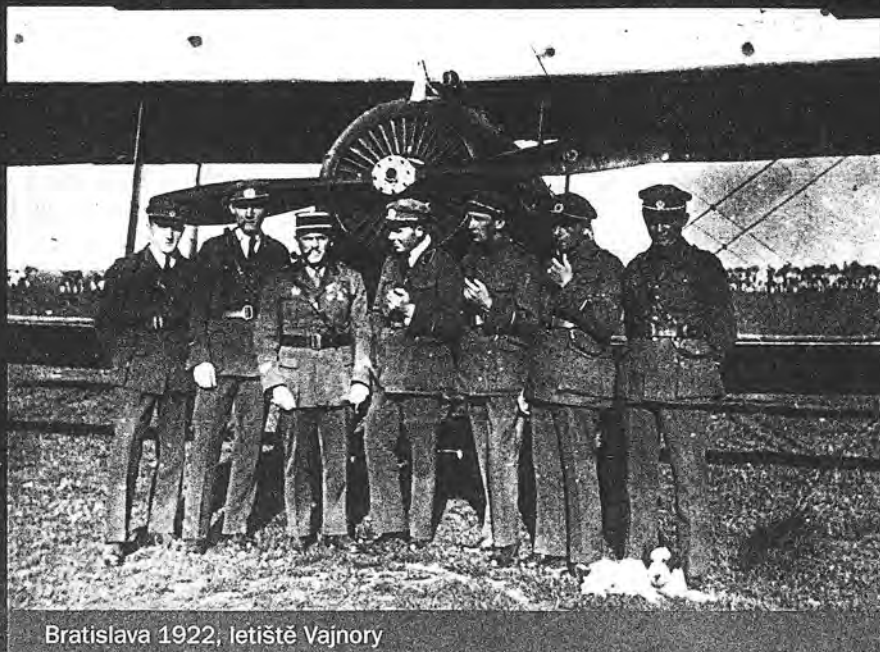
Letecký výcvik započal Bedřich Starý v září 1915 v Lyonu a už v prosinci 1915 byl přijat k francouzskému letectvu. Potom přišel na řadu již samotný výcvik pilotní. Ten trval od ledna 1916 do 21. 2. 1916, kdy složil pilotní zkoušku jako první z výše uvedených osmi spolubojovníků. Zkoušku složil na letadle Blériot. Poté v dubnu podstoupil školení na bombardovacím letadle Vosin V. (LA) v Avord.

Dalších šest měsíců létal jako pilot se žáky v G. D. E. (Groupe d'entraînement) v kurzu pro pozorovatele. Však ještě v tomto kurzu se přihlásil na přeškole-

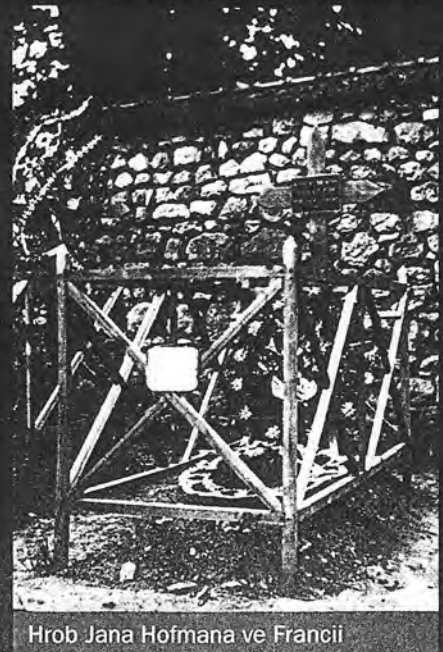
ní na jiný typ bombardovacího letadla. Po Vánocích roku 1916 byl přidělen k letce PS 126, 3. bombardovací peruti, s níž se v roce 1917 zúčastnil bojů na Sommě. V červenci 1917 byl převelen k letce PS 128 3. bombardovací peruti, kde se musel krátce přeškolit na letadla Sopwith „Strutter“ a dále se až do prosince účastnil bojových letů na Sommě. V lednu 1918 byla letka přejmenována na Bre 128, dostala nová letadla Breguet 14 B2 a přesunula se na další frontové boje v Picardii (severní Francie) a na řeku Aisne.

Při leteckém souboji byl 3. 7. 1918 sestřelen německým stíhačem poblíž Soissons. Zúčastnil se tehdy bombardovací mise do hloubky nepřátelského území a ve vzdušném souboji utrpěl zra-

nění. S vypětím všech sil ještě dokázal nouzově přistát poblíž Soissons a byl odvezen do nemocnice. Měl prostřelené nohy, jeho střelec ruce. V sestřeleném Bréguetu napočítali kolem 100 zásahů, z nichž některé proděravěly i nádrž; štěstí, že neshofeli. Bedřich Starý o dramatu zanechal následující svědectví: „Zatím jsme se ocitli nad cílem a po jednou jsem ucítil, jak můj letoun si nadlehčen poskočil. Poznal jsem, že můj střelec vypustil bomby. Tentokrát jsem se ani nedíval, jak jsem měl ve zvyku, abych zjistil místo dopadu a jejich účinek. Mysl byla zaměstnána nepřátelskými letouny, které se k nám přibližovaly velkým obloukem zezadu. Letka zatím nastoupila zpáteční cestu. Velitel za letu změnil však svůj úmysl a točil se



Bratislava 1922, letiště Vajnory



Hrob Jana Hofmana ve Francii



Bratislava 1920. Nakládání bomb určené pro boj na Maďary okupovaném jižním Slovensku

nalevo, nikoli napravo, jak bylo ujednáno. Tím způsobem se vzdálenost mezi mnou a mými druhy ještě více zvětšila neboť chtěje nadlétnout, uchýlil jsem se poněkud napravo. Zmocnila se mne neblahá předtucha, že jsem zaskočen. A tu se již smísil praskot kulometného střelce s praskotem kulometu útočícího nepřítele. Manévr, který jsem s mým letounem učinil, abych mu usnadnil míření, byl učiněn poněkud pozdě, neboť současně s praskotem kulometů jsem pocítil v těle prudký náraz, který mne téměř vymrštil ze sedadla.

Rovněž několik střel vniklo do motoru. Přisěrně to v něm zaharašilo a zastavil se. Byl jsem v pěkné situaci. V hloubce asi 15 km nad nepřátelským územím, ve výši asi 4500 m, těžce zraněn, můj střelec

rovněž (což jsem se dozvěděl později), motor zastaven a za mnou několik nepřátelských letců. V duchu jsem se již viděl, jak padáme v plamenech, neboť pronásledovatelé se nespokojili s jediným útokem. Nasvědčoval tomu nový praskot kulometu a stopy bílého kouře, který za sebou zanechávaly zápalné střely. Tato příšerná hudba, připomínající zvonění umíráčkem, se opakovala v krátkých přestávkách. Střelec odrážel útoky chabě, neboť byl raněn do obou paží. Živého mne nepřítel do ruky nedostane, byl jsem rozhodnut a sestupoval jsem klouzavým letem způsobem, jímž jsem znesnadnil útočníkům míření co nejvíce. Při tom jsem však neztratil směr k našim liniím, za které jsem se chtěl dostat. Nepřátelé můj úmysl prohlédli a chtěli jej překazit za každou cenu.

Jejich útoky se stávaly čím dál tím prudší, takže jsem byl postupně raněn ještě dvěma střelami.

Snad bych v tomto příliš nerovném boji podlehl, kdyby mně naši stíhací letci, kteří hlídkovali v úseku podél fronty, nepřišli na pomoc (pravděpodobně šlo o SPADy XIII od escadrilly SPA 65). V krátkém okamžiku jednoho z nepřátelských letců sestřelili, ostatní unikli. Z této strany jsem byl zachráněn. Ale veškeré hrozící nebezpečí odstraněno nebylo. Byl jsem ještě ve výši asi 2000 m a následkem silné ztráty krve a částečně reakce nervů začaly se o mne pokoušet mráčky. Ztráta vědomí znamenala ztrátu nad kormidly letounu a následoval by nevyhnutelný pád a – smrt v troskách. Sebral jsem veškerou zbývající energii, zatlul jsem zuby do rtů a pokračoval jsem v prudkém sestupu, abych byl co nejdříve na zemi. Pole, lesy nabývaly pode

mnou čím dál tím větších rozměrů a vítr pronikavě svištěl ve výztužných lanech. Přes to se mně zdálo, že se k zemi nikdy nedostanu. Každá minutka se zdála být věčností. Výškoměr naznačoval 1000 m... 800... 600... 400... konečně. Přistanu dobře na neznámém terénu, k němuž jsem mířil? Nevyskytne se před letounem v okamžiku přistání díra, příkop, vyvýšenina, kteréžto překážky jsem z výšky nemohl pozorovat, na něž může můj letoun narazit a převrátit se? Moje obavy se však ukázaly zbytečné. Udržev do posledního okamžiku vládu nad kormidly, přistál jsem bez nárazu. Rychlostí nabytou sestupem letoun pokračoval v jízdě po zemi, až konečně se zastavil uprostřed širokého pole. Byli jsme zachráněni. Můj střelec si spokojeně oddechl a první slova, která pronesl, byla: „Oh, les vaches ils nous ont bien sonné.“ (Ten dobytek nás prohnal). Podobná slova dovede za takových okolností pronést jen Francouz.“

Po čtyřměsíčním léčení se Bedřich Starý kolem 15. 10. 1918 na vlastní žádost vrátil zpět ke své jednotce BR 128, s níž se zúčastnil závěrečných válečných operací.

## V bojích s Maďary

V Paříži byl po válce přijat do nové čs. armády v hodnosti poručíka a v dubnu 1919 odjíždí jako pilot a tlumočnick s francouzskou letkou Bre 590 do Československa na letiště Praha-Kbely. V Praze ale dlouho nezůstal. Následoval brzký přesun na letiště Bratislava-Vajnory jako posílení 1. a 2. čs. letecké setniny v bojích s vojsky Maďarské republiky rad. (Jednalo se o dočasný státní útvar komunistického typu (trval od 21. března do začátku srpna 1919), jehož armáda tehdy okupovala oblasti jižního Slovenska a vytvořila zde správu – tzv. Slovenskou republiku rad. Naše armáda proti této intervenci na území ČSR zakročila a okupované území dobyla zpět.

K těmto událostem jsem nalezl krátký článek z Leteckých listů č. 6 z června 1919, kde Bedřich Starý vypráví toto: „Po přeletu nastal čilý ruch. Letadla byla připravena, z muničních skladů za Bratislavou byly dovezeny bomby a druhého dne ráno odletělo všech pět letadel typu Breguet s kpt. Lachmannem v čele na letadle SPAD bombardovati nádraží v Nových Zámčích. Toto bombardování mělo veliký morální i efektivní účinek, poněvadž to bylo první hromadné zasažení v boj na Slovensku. Díky této akci mohla naše vojska ještě téhož dne vyhnati bolševiky z Nových Zámků a město obsadit.“

## V armádě ČSR

Účastnil se poté několika důležitých letů s posláním mezi Bratislavou a Budapeš-



B. Starý ve slavnostní uniformě

tí a Prahou a Paříží. 1. letecká setnina byla pak přejmenována na 6. a Bedřich Starý byl jmenován jejím velitelem na letišti ve Vajnorech. Roku 1923 byl převelen k 2. leteckému pluku v Olomouci a později jmenován jejím velitelem v hodnosti kapitána, později povýšen na škt. Z Olomouce odešel a šest let velel vojenskému leteckému učilišti v Chebu, ale během jeho působnosti tam už docházelo k pomalému stěhování do VLÚ v Prostějově. V letech 1923 až 1930 absolvoval několik dálkových skupinových letů ve smyslu testování letadel Aero11 a Aero32. V 30. letech byl převelen do Piešťan, kde pobyl 3 roky, a znovu byl převelen do leteckého učiliště v Prostějově, kde zastával místo velitele již v hodnosti plukovníka.

### Trpké zklamání

Pak přichází osudné září 1938 a Bedřich Starý jako většina důstojníků nedokázal překonat zlost nad zradou spojenců, zejména svých francouzských přátel. Osobně se dostavil na francouzské velvyslanectví v Praze, aby odmítl tehdy mu navržený řád komandera Čestné Legie. 11. 3. 1939 byl poslán do výslužby. Odjíždí poté zpět do svého rodiště v Sobíňově, kde se věnuje po většinu války své původní zahradnické profesi. Ozývájí se však stará zranění z války a k nim se připojuje ještě navíc Dupuytrenova kontraktura, nemoc, při které vznikající tuhé vazivo zamezuje pohybům prstů

na ruce. V roce 1944 se Bedřich Starý přesto zapojuje do pomoci partyzánské skupině Jana Žižky, která působila v lesích na Vysočině.

### Křivé nařčení

Po válce se chce vrátit nazpět do vojenské služby, ale přichází obvinění z kolaborace od jeho bývalých podřízených. Po dlouhých a ponižujících peripetiích podává B. Starý odvolání ke kárnému soudu a ten ho v roce 1946 osvobozuje. Na základě zproštění křivých obvinění a očistě svého jména je konečně Bedřich Starý opět povolán do vojenské služby, a to jako velitel vojenské letecké ozdravovny na Komorním Hrádku u Prahy. Později je převelen do leteckého výzkumného ústavu v Praze-Letňanech jako náčelník dokumentační služby. Na sklonku roku 1948 žádá o vstup do KSČ, ale přibližně už o rok později, tedy v roce 1950 žádost stahuje s odůvodněním: „Jsem nedostatečně politicky uvědomělý, mám názorový chaos a nezdravý individualismus a odtud pramenící odpor ke všem politickým stranám jako takovým.“ V roce 1954 je Bedřich Starý poslán do výslužby a vrací se do rodného Sobíňova. Zde se nadále věnuje své dávné profesi – zahradičnické až do své smrti 5. dubna 1972.

### Bilance hrdiny

Bedřich Starý se pro svůj zdravotní stav nemohl aktivně zúčastnit druhého zahraničního odboje, ale svojí činností

připravil mnoho leteckého personálu a pilotů, kteří se aktivně zúčastnili bojů prakticky na všech protinacistických bojištích. Za jeho vojenské služby mu byly uděleny tyto řády a vyznamenání:

Čs. Válečný kříž 1914–18, Československá Revoluční medaile, Čs. Medaile vítězství, Franc. Válečný kříž (Croix de Guerre), Franc. Vojenská medaile (Medaile Militaire), Franc. řád Čestné Legie – rytíř, Franc. řád Čestné Legie – důstojník, Franc. Kříž dobrovolných bojovníků (Engage Volontaire), Rumunský řád rumunské koruny – komandant, Srbský řád Bílého orla. Odznak československého polního pilota letce, Odznak polského vojenského pilota a Čestný letecký odznak pilota království Jugoslávie.

### Použité prameny a literatura:

*Dokumenty a písemné materiály z pozůstalosti po B. Starém*

*Letecké listy č. 6 z června 1919*

*Jiří Rajlich: (VHÚ) Čeští letci ve francouzských službách za Velké války 1914–1918 In HPM 07/04*

*Starý, B.: Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. In. Letecký kalendář na rok 1927, s. 27–35*

*Starý, B.: Z mých válečných vzpomínek. In. Letecký kalendář na rok 1927, s. 32–34*

**Detektory kovů WHITE'S ELECTRONICS**  
Jiří Chládek



Výhradní dodavatel pro ČR a SR

- Prodej a poradenství v oblasti detektorů kovů nejvyšší kvality
- Profesionální i hobby detektory pro hledání militární, mincí a šperků
- Detektory k vyhledávání větších předmětů v hloubce až několika metrů!
- Detektory kovů pro potápěče
- Detektory pro kontrolu osob
- Průmyslové detektory
- Detektory na zlato
- Možnost odkoupení detektoru White's protiúctem
- Půjčování detektorů kovů

ESSEX možnost nákupu detektoru na splátky

**www.whites.cz**  
Telefon: 606 224 284, e-mail: info@whites.cz

**OBCHOD S VOJENSKÝM MATERIÁLEM**




ASGARD

- výstroj
- výzbroj
- doplňky
- prodej a půjčovna detektorů

Asgard s.r.o., Kozly 72 (15 km od Mostu i Loun), 440 01 Louňov  
tel.: 777 666 660, e-mail: info@asgard.cz, e-shop: www.asgard.cz

**DETEKTORY KOVŮ**



Predaj  
Pozičovňa  
Doplňky

Martin Šufák  
Hemerikova 34, 040 23 Košice  
tel.: 0905 187 793  
email: detektoryko@centrum.sk  
web: www.detektory-ke.sk