



ČESKÁ STÍHAČÍ ESA PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY

MAREK BRZKOVSKÝ, NORBERT BRZKOVSKÝ

 PRESS

Česká stíhací esa první světové války

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Marek Brzkovský, Norbert Brzkovský
Česká stíhací esa první světové války – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

ČESKÁ STÍHACÍ ESA PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY

ČESKÁ STÍHACÍ ESA PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY

Marek Brzkovský
Norbert Brzkovský

OBSAH

Úvod: Češi na křídlech světového konfliktu.....	7
Otto Jindra (1886–1932).....	13
Jindřich Kostrba (1883–1926).....	37
Augustin Novák (1890–1970).....	59
Josef Novák (1893–1934).....	71
Franz Slanina (1897–1918).....	113
... a dvě čestné zmínky na konec.....	127
Esa válečná i poválečná.....	133
O autorech.....	139
Použité prameny a literatura.....	141
Použité fotografie.....	143

ÚVOD: ČEŠI NA KŘÍDLECH SVĚTOVÉHO KONFLIKTU



Když 28. července 1914 vypukla první světová válka, začali Češi ročník za ročníkem rukovat do rakousko-uherské armády. Přestože nesdíleli žádné velké nadšení pro válku, většinou se mobilizaci nevyhýbali a do armády rukovali poslušně. Pomstít smrt budoucího panovníka totiž někteří skutečně brali jako svoji vlasteneckou povinnost. Češi tvořili více než 12 % c. a k. armády a první světová válka představovala jejich vůbec největší zapojení do válečného konfliktu v historii. Nikdy před ní ani po ní nebylo mobilizováno tolik našich mužů a také jejich ztráty na bojištích se již nikdy neopakovaly. Nejednalo se ovšem pouze o vojáky vykonávající základní službu. V důstojnickém sboru bylo totiž pět až osm procent českých důstojníků. Za zmínku stojí i to, že u posádek ponorek byl podíl českých námořníků až třetinový. Češi se totiž oproti zažitě představě „kanónenfutru“ poměrně výrazně prosadili u speciálních zbraní, jako bylo právě ponorkové námořnictvo a nově vznikající letectvo. To bylo dáno tím, že z českých zemí, jakožto vysoce industrializované země, pocházelo velké množství kvalitně vzdělaných techniků, mechaniků a inženýrů, což bylo pro tyto nové zbraně nezbytné. Nábor k leteckým a ponorkovým jednotkám měli usnadněný právě ti, kteří pocházeli z průmyslových regionů a měli odborné technické vzdělání. Tito muži tvořili i páteř pozemního personálu rakousko-uherského letectva a mnoho z nich usedalo také do prvních létajících aparátů brázdících oblohu válkou zmítané Evropy. Často prokazovali skvělé výkony a nechyběli ani mezi nejdekorovanějšími a nejúspěšnějšími letci rakousko-uherského letectva. To dokazuje i fakt, že

dvěma leteckým setninám již od začátku války veleli čeští důstojníci. Konkrétně se jednalo o kapitána Josefa Smetanu velícího *Fliku 1* a nadporučíka Roberta Baara, který velel *Fliku 2*. Během několika prvních měsíců války, kdy začaly rychle vznikat další rakousko-uherské letecké jednotky, se k již zmíněným důstojníkům přiřadili další dva – nadporučík Rudolf Holeka a kapitán Vilém Dvořák.

Letouny nejprve plnily jen průzkumné úkoly, avšak záhy propukly na obloze první letecké souboje a na účtech nejlepších letců začaly přibývat první sestřely. Samotný pojem „stíhací eso“ se zrodil v létě roku 1915 ve Francii. Byl jím označován letec, který dokázal sestřelit pět a více nepřátelských letadel. Došlo k tomu v době, kdy se na obloze objevily první jednomístné letouny vybavené vpřed střílejícím kulometem – stíhačky. Šlo sice o neoficiální, zato však velmi ceněný titul – snad každý pilot se toužil stát esem. Brzy ho také začaly užívat i ostatní světová letectva účastníci se Velké války a stíhací esa každé země se těšila velké popularitě. Jména jako Manfred von Richthofen či Georges



Moderní replika nejnebezpečnějšího dravce c. a k. letectva, stíhacího letounu Albatros D.III (Oeffag)

Guynemer znal v Německu a ve Francii každý. Kult es pěstovaly obě strany konfliktu a lidé, kteří se tímto titulem pyšnili, se stávali tučným soustem pro válečnou propagandu. Esa byla hrdiny filmových týdeníků, jejich tváře zdobily titulní strany časopisů a novin. To ale samozřejmě nebylo to hlavní. U každé jednotky právě tito muži rozhodovali o úspěchu či neúspěchu bojových akcí. Tato poměrně malá skupina totiž dosahovala většiny sestřelů, které jejich jednotka získala.

Mnoho es bylo veliteli, kteří výrazně ovlivňovali taktiku nejen u své jednotky, ale i u celého letectva. Někteří se stali doslova učiteli nových taktických postupů. Na základě jejich zkušeností se měnil i výcvik nových stíhačů v leteckých školách. Byla však i esa jiného ražení. Šlo o výrazné individualisty, kteří často sestřelili velké množství nepřátel, avšak veliteli se nikdy nestali pro svou neukázněnost a až přílišnou bojovnost. Většinou šlo o „piloty od pánaboha“ a výborné střelce. Často to však byli i různí buřiči a potížisté. Ovšem ani to neumenšovalo jejich význam. Dělali totiž to, pro co je stíhací pilot cvičen – sestřelovali.

U celé *Luftfahrtruppen*, tedy rakousko-uherského letectva, se prvním stíhacím esem s pěti potvrzenými sestřely na kontě stal právě Čech – setník Jindřich Kostrba. Šlo o vojáka, který se skutečně považoval za Čecha, což v tehdejší mnohonárodnostní společnosti zdaleka nebylo pravidlem. Celkem dvacet c. a k. stíhacích es se totiž narodilo v českých zemích a dalších deset zde mělo domovskou příslušnost. Většinou však šlo o české, moravské a slezské Němce. Do konce Velké války se mezi esa zařadili celkem čtyři piloti, které můžeme označit za Čechy. Konkrétně se jednalo o Ottu Jindru s devíti sestřely, Jindřicha Kostrbu s osmi, Augustina Nováka se sedmi a konečně o Josefa Nováka s pěti vzdušnými vítězstvími. Za Čecha bývá také často označován František, či spíše Franz, Slanina. Ze Slováků pět sestřelů získal jen František Wognar. Každý z těchto mužů byl velice barvitou osobností – právě těmto pěti letcům je věnována kniha, kterou nyní držíte v rukách.

Bohužel se však žádný z těchto úspěšných letců nikdy nedočkal uznání, které by si zasloužil. Rakousko-Uhersko válku prohrálo a po vzniku samostatného Československa byli oslavováni pouze legionáři, kteří bojovali za jeho vznik. Vojáci, kteří stejně jako oni nasazovali každý den život na frontě, ovšem na poražené straně, se dočkali zapomnění. Některým byla dokonce jejich předchozí vojenská kariéra na škodu. Jejich činy byly často znevažovány a naši vojáci v c. a k. armádě byli vykreslováni jako Švejkové, zbabělci nebo kolaboranti sloužící cizím zájmům. Situaci nepomáhal ani fakt, že životní osudy a hrdinství českých vojáků bojujících za monarchii rozhodně nezapadaly do tehdy tak oblíbeného mýtu o 300 letech útlaku českého národa pod habsburskou nadvládou. Snad alespoň nyní, po více než stu letech, o jejich životě a činech něco vypoví tato kniha.



Odznak polního pilota c. a k. letectva

OTTO JINDRA

(1886–1932)



9 sestřelů

Vůbec neúspěšnějším českým letcem první světové války byl, co se počtu sestřelů týče, kapitán Otto Jindra. Ten se také stal vůbec největším c. a k. stíhacím esem na východní frontě, kde ve vzduchu nebylo zdaleka tak rušno jako v Itálii. Přesto dokázal sestřelit devět letounů ruského carského letectva.

Otto Jindra se narodil 18. března 1886 v jižních Čechách, v Chlumci-Pilařově. V jeho dvou letech se však rodina přestěhovala do Českých Budějovic, kde mladý Jindra také studoval. Poté, co ve svých devate-



Kapitán Otto Jindra

nácti letech absolvoval gymnázium, narukoval k rakousko-uherské armádě. Už tehdy šlo o mladého muže nevšedních kvalit. Byl velmi vysoký a neobyčejně sportovně zdatný. Věnoval se jízdě na koni, cyklistice, lyžování a motorismu. Při službě v mnohonárodnostní c. a k. armádě se jistě hodilo, že ovládal pět jazyků. Zajímalo ho mnoho technických oborů a měl i jednu zvláštní zálibu – parní lokomotivy, které dokonce uměl řídit. Ve Vídni úspěšně absolvoval kadetní školu pro dělostřelectvo a v hodnosti kadet – důstojnický čekatel nastoupil k 8. dělostřeleckému pluku v Praze. V pátek 1. listopadu 1907 se konečně

dočkal svého povýšení na poručíka a s ním přišlo i převelení k 21. dělostřeleckému pluku. U něj taktéž obdržel Jubilejní vojenský kříž. Přesně o rok později byl ale opět převelen k nové jednotce, tentokrát do Lvova, kde roku 1910 zahájil vyšší dělostřelecký kurz, který dokončil příští rok.

Po završení kurzu přišlo další převelení k 1. horskému dělostřeleckému pluku. S ním poté sloužil v tyrolském Tridentu, kde mu velmi pomohla i znalost italštiny. V pátek 1. listopadu 1912 povýšil na nadporučíka. V okamžiku vypuknutí Velké války již vykonával funkci velitele baterie a brzy se stal i pobočником velitele svého pluku, s nímž již brzy vyrazil na ruskou frontu. Tam od srpna bojoval v Haliči, kde se mimo jiné zúčastnil i první a druhé bitvy o Lvov. Zúčastnil se ale například i bojů u Dunajowa a Meriszckowa a za svoji statečnost v boji si vysloužil Vojenskou záslužnou medaili.

Letcem na východní frontě

Dne 10. září 1914 byl nadporučík Otto Jindra přeložen k *Fliku 1*. I když dosud neměl s letectvem mnoho společného, patrně se tak stalo kvůli jeho zkušenostem s vedením dělostřelecké palby, kterou letečtí pozorovatelé často řídili. V této prestižní jednotce, pod velením dalšího Čecha – nadporučíka Josefa Smetany –, létal na dvoumístném letounu Albatros B.I. Šlo o víceúčelový dvouplošník, který společnost Albatros vyráběla již dlouho před válkou. Jindrova jednotka se účastnila bojů v oblasti Haliče, v Karpatech a v Bukovině. Kromě korekcí dělostřelecké palby prováděla letecký průzkum i první pokusy o bombardování. Došlo ale i k prvním vzdušným soubojům a k vůbec prvnímu leteckému taranu v historii. Incident se odehrál na samém začátku první světové války, když známý ruský pilot Petr Nestěrov 8. září 1914 narazil do rakousko-uherského průzkumného letounu a sám při tom zahynul. Z našeho pohledu je jistě zajímavé,