

ZÁKLADNÍ ŠKOLA NOVÁ PAKA, HUSITSKÁ 1695  
ročníková práce



**Životní osudy válečného letce  
plk. Otakara Hrubého D.F.C.**

( sepsáno dle vzpomínek jeho manželky, paní Marie Hrubé )

Jan Pačesný

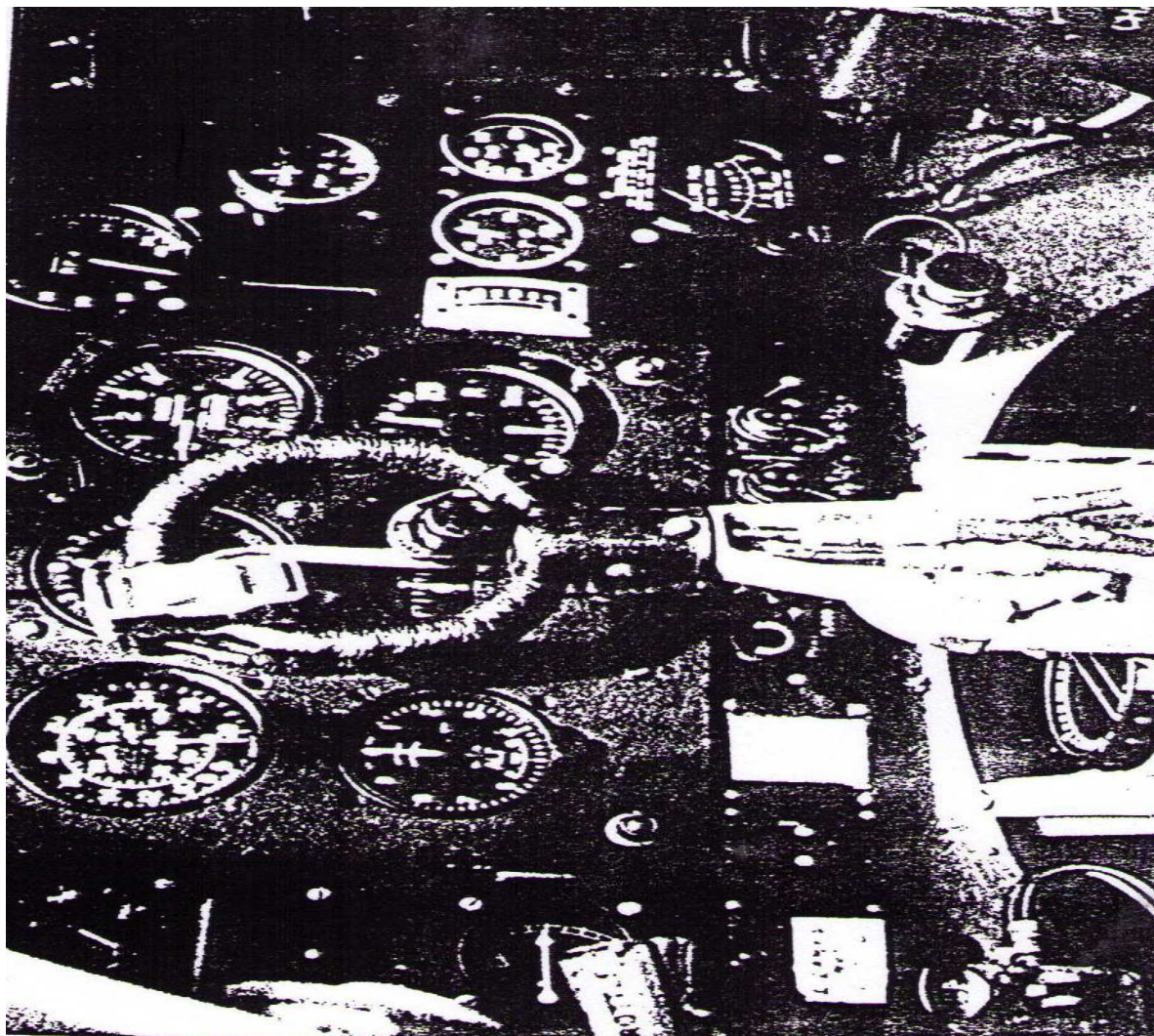
Vedoucí ročníkové práce: Mgr. Zdeňka Holá

Předmět: Dějepis

Školní rok: 2011 – 2012

Prohlašuji, že jsem ročníkovou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a materiálů. Všechny použité zdroje jsem citoval. Souhlasím s tím, aby má ročníková práce byla k dispozici zájemcům o její studium.

V Nové Pace 25.5.2012



## OSNOVA PRÁCE

1. Jak to začalo
2. Obsazení republiky německou armádou
3. Ve Skotsku
4. V E SLUŽBÁCH OSTATNÍCH PERUTÍ
5. PO VÁLCE

## 1. část. JAK TO ZAČALO

### **1.1. Životní cesta začíná**

Dne 1. listopadu 1913 se narodil jednomu mistrovi textilních továren v Nové Pace syn Otakar. Krátce na to vypukla 1. světová válka. O ní neměl malý chlapec tušení. Obecnou školu i školu měšťanskou vychodil v Nové Pace. Dvouletou školu průmyslovou absolvoval v Mladé Boleslavi.

Otakar se nelišil od ostatních dětí. Chodil plavat na rybník, hrál s kluky kopanou, jezdil na kole. V zimě hrál na zamrzlém rybníku hokej, jezdil na lyžích, také skákal na lyžích. Sport formoval jeho kladné vlastnosti.

Dvacet let po svém narození vypukla druhá světová válka. Zapojil se do ní jako voják.

### **1.2. Členem armády československé republiky**

Na vojnu nastoupil jako dobrovolník dne 14. září 1933. V říjnu byl zařazen k těžké 82. bombardovací letce 5. leteckého pluku. Zde působil jako mechanik.

V květnu 1934 ukončil tříměsíční poddůstojnickou školu. V září 1934 byl přemístěn do Brna k 83. bombardovací letce. Dosáhl hodnosti desátníka.

### **1.3. Zrod lásky k letadlům**

Jako dospívající chlapec se zúčastnil leteckého dne v Roztokách u Jilemnice. Zde si zamiloval letadla a usmyslel si, že bude jednou letcem. Neodradilo ho ani to, že akce skončila velikým neštěstím. Jeden z pilotů se se svým letadlem zřítil a zahynul.

### **1.4. Letecké kurzy**

V dubnu 1935 nastoupil do kurzu leteckých střelců do Prostějova. Tento kurz ukončil koncem srpna a nastoupil službu k 74. lehké bombardovací letce v Hradci Králové. V roce 1936 absolvoval kurz nočního pozorovatele. Také působil v poddůstojnické škole v Brně jako instruktor

### **1.5. Nástup do pilotní školy**

Dne 1. února 1938 nastoupil do pilotní školy v Chebu. V té době měl hodnost četaře. Další zkušenosti získával v Hradci Králové a také v Praze.

Dne 1. prosince 1938 byl jmenován pilotem a nastoupil službu ke stíhačům. Jeho působištěm byl 4. letecký pluk v Pardubicích. Tím se splnil jeho sen.

### **1.6. Situace československého letectva**

Počátkem roku 1938 mělo naše letectvo 55 bojových jednotek. Z toho: 21 stíhacích, 16 pozorovacích, 5 dálkozvých, 7 lehkých bombardovacích, 6 těžkých bombardovacích.

Naše letectvo mělo v té době 1 600 letadel, z toho polovinu ve výzbroji u bojových jednotek.

### **1.7. Vzpomínkový příběh paní Hrubé ( č. 1**

„ Manžel mi vyprávěl, jak byl výcvik letců náročný. Stal se postupně pilotem v rámci akce nazvané „ ***Tisíc pilotů republice*** „. Bylo to v době, kdy se blížilo vypuknutí války. Když některý žák něco v letadle pokazil, poručil mu instruktor, co s ním byl v kabině přistát. Jako trest mu uložil, že se musí vrátit na základnu pěšky! Jeden z učitelů mého muže se jmenoval Žáček. Měl hodnost kapitána. Prikázal mému muži a jeho kamarádovi Bohuslavu Votrubovi, že musí určenou trasu absolvovat na kole. Aby nemohli podvádět, museli se hlásit na určených četnických stanicích. Můj manžel Ota cestu absolvoval a jeho kamarád se neozýval. Nakonec se ukázalo, že pilot Votruba neuměl na kole jezdit. Netroufal si odmítnout rozkaz, a tak mu zdolání trasy trvalo déle. Tak takový měli tehdy letci výcvik. Letečtí instruktoři byli velmi přísní. Na straně druhé však měli své žáky rádi. Snažili se z nich vychovat dobré piloty. Věděli, že v blízké válce jim půjde opravdu o život “

## **2. část OBSAZENÍ NAŠÍ REPUBLIKY NĚMECKOU ARMÁDOU**

### **2.1. Okupace začíná, 15. březen 1939**

Při obsazení vlasti se nacházel Otakar Hrubý ve službě četaře v Pardubicích. Někdy před pátou hodinou ranní dozorčí služba zachytila v rozhlase zprávu o tom, že německá vojska překročila naše státní hranice. Dne 14. března 1939 došlo ke vzniku fašistického státu.

Dne 15. března 1939 nikdo z vojáků v pardubickém letišti nespal. Piloti se shlukli kolem radiového přijímače. Nikomu nebylo do smíchu.

Kolem deváté hodiny ranní začalo být obsazováno pardubické letiště německými vojáky. Na posledním nástupu pilotů promluvil velitel. Major naší armády Hess. České letectvo přestalo existovat.

## **2.2. Rozhodnutí o útěku za hranice.**

V uvedené době došlo k osudovému setkání pana Hrubého z Nové Paky se Stanislavem Fejfarem, ze Štikova u Nové Paky. Byli to kamarádi. Fejfar byl členem skupiny Duda – Hudec – Fejfar, která plánovala útek za hranice a boj s okupanty. Pomohl tomu, že Otakar Hrubý byl do skupiny přibrán. Piloti nikomu doma nic neřekli, aby rodičům nezpůsobili problémy, až je Němci budou vyslýchat.

## **2.3. Setkání s Ludvíkem Svobodou**

Den 16. červen 1939 byl dnem rozloučení. Po 18. hodině bylo podáno hlášení veliteli transportu Dudovi. Po té se s vojáka rozloučil podplukovník Ludvík Svoboda. Vyzval vojáky, aby za žádných okolností nezklamali. Po vyslechnutí České státní hymny „Kde domov můj vlak z Krakova v 19.35 hodin vyrazil.

Otakar Hrubý odjel z Polska do Francie, do cizinecké legie, na palubě lodi Sobiseki. Stalo se tak dne 21. června 1939.

## **2.4. Popis situace dle deníku Stanislava Fejfara**

Z deníku plyne, že Hrubý i Fejfar vstoupili do cizinecké legie ve Francii. Byla to jediná možnost, jak bojovat proti Němcům. Francouzské ani anglické zákony neumožňovaly, aby v době míru byly na jejich území budovány jednotky vojáků složené z cizinců. V té době nebyla Francie ani Anglie ve válečném stavu s Německem.

Střediskem pro cizineckou legii na území Francie bylo město Marseille, konkrétně pevnost St. Jean.

Všem vojákům ostříhali hlavy dohola a dostali uniformy

Dne 3. července byl Otakar Hrubý přijat do cizinecké legie jako prostý voják, bez hodnosti. Čeští vojáci byli dopraveni do francouzské kolonie v Tunisu, do Oranu. Odtud potom dále do Sidi-bel-Abes ( v září 1939 ).

## **2.5. Vzpomínky paní Hrubé ( č. 2 )**

„ Manžel vzpomínal, jaký měli přísný režim v cizinecké legii. Nacházeli se v tam i Němci. K Čechům se všichni v legiích chovali jako k méněcenným. Docházelo i k ponižování důstojnosti. Budíček měli v 4.30 hodin. Od 5.30 do 10 hodin měli tvrdý výcvik v terénu. Po návratu do kasáren byl povinný klid na lůžku, až do 15 hodin. To bylo kvůli klimatu.

V Africe bylo neuvěřitelné vedro. Jídlo měli vydatné. Vody bylo nedostatek a tak vojáci fasovali víno, každý 1,5 litru denně. Když skončil výcvik, přišlo na řadu rozdělování do posádek v koloniích Francie. Můj manžel Ota měl být přemístěn do Tonkinu, do Indočíny. Došlo však k tomu, že Hitler napadl svoji armádou Polsko. Francie a Anglie vstoupili s Německem do válečného stavu. A vše bylo rázem jinak. Manžel se ocitl ve výcvikovém táboře v Blidě. To je město asi 25 kilometrů od Alžíru, hlavního města Tunisu. Stroje, na kterých se piloti cvičili, byly zastaralé.

Na podzim 1939 byli čeští letci přemístováni na frontu přímo do Francie. Stalo se tak po té, co němci obsadili Belgii a Holandsko.“

### **2.6. Vzpomínka paní Hrubé (č. 3)**

„ Dne 25 června 1940 bylo našim letcům oznámeno, že celá Afrika zanechává bojů proti Německu a že se všichni Čechoslováci musejí vrátit zpět do cizinecké legie, aby se ukryli před Němci. Můj muž se rozhodl, ještě se dvěma kamarády a to Votrubou a Štefanem, utéci. Chtěli uletět na Maltu. Jejich záměr byl však prozrazen a oni byli uvězněni. Naštěstí tehdy v Africe klasické zděné vězení, jak je známe v Evropě, neexistovalo. Zajatci byli umístěni do stanů. Našli se kamarádi, kteří jim pomohli k útěku. Sehnali jim také peníze a poradili jim, že mají utéci do Maroka. Tehdy Maroko nebylo ještě obsazeno Němci. A tak se manžel vydal vlakem do Alžíru. Nebyl to vlak osobní, ale nákladní. Cestou se k nim přidávali další utečenci: Poláci i Francouzi. A také Češi. Manžel vzpomínal, jak zažili také obrovské požáry a bombardování. Britové se báli, že Němci zaberou Francouzům jejich velké válečné lodě a tak je pomocí náletů potopili. Hluk a kouř nešly přehlédnout.

Transporty vojáků do Británie započaly dne 9. července 1940.“

### **2.7. Vzpomínka paní Hrubé (č.4)**

„ Můj manžel cestoval z Afriky do Anglie nákladní lodí. Společníka mu dělal také další Čech Jan Truhlář. Vzpomínal na strasti, které cestou prožili. Na zemi se člověk může skoro vždy někam schovat. Na lodi ne. Nespali v postelích, ale v sítích, které měli upevněny na palubě za pevné body. Říkal tomu „ houpačka ve vzduchu“. Zažili také nálet. Nebylo se kam schovat. Pobíhali od jedné strany lodě na druhou. Kolem bomby zvedaly vodu strašidelně do veliké výše. Nakonec se schovali pod malá protiletadlová děla, kterými byly tyto lodě vybaveny.

Dlouho vzpomínal na ten hluk kolem a na to, jak mohli lehce zpanikařit: chtěli už, už skočit do vody, ale to by znamenalo jistou smrt. V chladných vodách mohl člověk přežít tak 7

minut, pokud ovšem by přišla pomoc. Takže tuto možnost nakonec s Truhlářem zavrhli. Nákladních lodí se k břehům Británie z Gibraltaru vydaly na tři desítky lodí. Do Anglie však dorazila jen sotva třetina. Většina lodí se stala terčem německým ponorek. Pokud pasažéři neměli štěstí v tom, že je našla včas sběrná loď vyslaná Angličany, zahynuli ve vodě.“



Na fotografii Ota hrubý (první zprava) čeká na uniformu cizinecké legie.



### 3.kapitola V ANGLII

#### **3.1. Z Oxfordu ke 111 .stíhací peruti ( do Skotska, září 1940 )**

Město Oxford představovalo pro vojáky, co zažili válku, oázu klidu. V Oxfordu se vláda Anglie starala o vojáka tak, že se jim snažila vrátit síly z válečných bojů. Bylo zde organizováno sportovní vyžití ( hokej, tenis, kolo, plavání ), a to vše zdarma.

Čeští letci si získali postupem času velmi dobré renomé. V době války o Francii tvořili dokonce 2 / 3 z celkového počtu všech válečných letců.

#### **2.9 Vzpomínka paní Hrubé ( č.5 )**

„ V době, kdy byl v Oxfordu můj manžel, pobýval tam i velitel 111. perutě Ir J. M. Thomson. Tato peruť utrpěla veliké ztráty. Vybral si české letce. Kromě letce Mansfelda a Kučery také mého manžela Otu. K uvedenému období se váže historka, kterou manžel rád vyprávěl. Jeho kamarádi se vydali do nového působiště dříve než on. Chybělo mu absolvovat ještě nějaké střelecké testy a tak se vydal k peruti později. Vyzvedl si písemný rozkaz a nasedl do vlaku. Nemohl tušit, co ho potká na nádraží v Edinburgu, kde musel přestupovat. V tomto



městě stál hotel Imperiál, ve kterém působil jako šéfkuchař také Čech. A právě on slíbil odměnu tomu, kdo mu přivede jakéhokoli opravdového vojáka, který pochází také z Čech. Manžel nasedl nic netuše do taxíku. Jeho řidič to pádil k hotelu Imperiál. Zastavil, vzal manželovi zavazadla. Ten za ním vyskočil z auta, protože si myslel, že ho chce o jeho zavazadla okrást. Strhla se mela, které přihlížel hlouček kolemjdoucích. Nakonec se vše vysvětlilo. Manžel v té době nerozuměl moc anglicky a tak se trochu s mlouvou potrápil a pomáhal si gestikulací. S úsměvem vzpomínal, jak při té mele a změti anglických slov uslyšel nadšené a hlasité zvolání v češtině „ Nazdáááááááár !“ Byl to právě onen šéfkuchař. Hostil manžela celé 3 dny a vůbec ho nechtěl pustit. Situace dokonce dospěla tak daleko, že bylo po manželovi vyhlášeno pátrání s tím, že český voják, který nezná anglický jazyk je vyslán ke své peruti na letiště v Days a pravděpodobně se mu něco přihodilo. Z hotelu byl poslán telegram a nakonec manžela až do místa určení odvezl taxík. Na Britských ostrovech si opravdu letců, kteří z ciziny přišli bojovat za osvobození ostrovů, opravdu velmi považovali“

### **3.3. Vzpomínka paní Hrubé ( č. 6 )**

„ Mezi úkoly, které plnili letci, patřily i hlídky nad konvoji. Chránily je zejména před německými stíhačkami a ponorkami. Pro letce to nebyl lehký úkol, protože lodě nebyly za sebou seřazeny, z bezpečnostních důvodů. Byly roztroušeny po kanále La Manche. Při jednom z nich zažil Ota velikou mlhu a rychle blížící se tmu Při návratu zpět na základnu pozoroval palubní výškoměr, který jej naváděl zpět. Byl ale téměř na nule. Manžel uviděl světélka nad zemí před sebou. Situace byla tehdy taková, že o jedno letadlo se dělili dva piloti. Kdyby letadlo poškodil, nemohl by je používat jeho druhý kolega. Proto trochu znervózněl. Vytáhl podvozek a chystal se přistát. Na palubní desce jej upozornilo červeně blikající světýlko, že musí opravu přistát, protože mu dochází palivo. Všude samá mlha. Najednou ucítil, jak letadlo udeřilo o zem. Otočilo se kolem své osy. Kolem letadla uviděl záblesky. Neviděl ani vrtuli, ani levé křídlo. Lekl se, že někoho zabil, protože u druhého křídla viděl se něco hýbat. Opustil letadlo a běžel od něho pryč, aby nevybuchlo. Najednou byl oslněn světlomety. Na letišti totiž díky radaru již věděli, jaké má český pilot díky velké nepřízni počasí problémy a tak letadlo sledovali. Vyslali hlídku, aby pilotovi pomohla. Když mého muže druhý den vedli na místo nehody, vysvětlilo se, co se vlastně stalo. Ty záblesky byla způsobené elektrickým vedením, které bylo letadlem poškozeno a ty hýbající se pohyby byla pohyby několika kusy dobytka, který se pásl. I díky tomu byl pro místní obyvatel hrdinou. V době války nesměli totiž dobytek zabíjet a najednou měli možnost opět ochutnat

maso. Můj manžel se stal atrakcí pro místní obyvatele i proto, že ještě neviděli na vlastní oči žádného cizince „,



### **3.4. Druhy činností válečných pilotů**

Během války byla realizována pro anglické piloty praxe, že po skončení 200 hodin letu pro pilota války skončila, Odešel na odpočinek. Pro cizince toto neplatilo. Společně s Čechy létali na Britských ostrovech také Australané, Kanadáné a Poláci.

Pilot mohl být pověřen některých z následujících druhů činností.

Doprovod lodí: Piloti při něm chránili plavidla Anglická před ponorkami němců a před německými piloty. Ponorka stoupala i klesala v úhlu 30 stupňů. Pokud byla zasazena, rozlomila se a potopila se.

Průzkum podnebí: Počasí hodně ovlivňovalo průběh bojů. Pan Hrubý označoval takové piloty humorným označením „rosničkář!“

Identifikace lodí na moři: Angličané díky radaru zaznamenali polohu lodě na moři. Nebyli však schopni odhalit, o jakou loď jde.

### **3.5. Vzpomínka paní Hrubé č. ( 7 )**

„ Manžel vzpomínal, že jako každý letec byl vybaven takzvanou dingou. Když byl pilot sestřelen a spadl do moře, mohl využít tzv. dingy. Jednalo se o zavazadlo, které měl pilot připevněné na těle. Obsahovalo kyslíkovou bombu. Ta měla za úkol nafouknout okamžitě malý gumový člun. Dále obsahovalo zavazadlo pytlík soli, která dovedla změnit vodu slanou ve vodu pitnou. Dále tuby s jídlem. ( snídaně, oběd, večeře ). Také obsahovala láhev s rumem.

Návody byly tištěné v Angličtině, Češtině, Polštině, Francouzštině. Také byl jeho součástí malý přístroj na ruční pohon (připomínal kafemlýnek). Pomocí něho mohl sestřelený pilot vysílat signál S.O.S. Pokud chtěl pilot přežít, muselo se mu podařit dostat se z vody do uvedeného člunu do 7 minut.

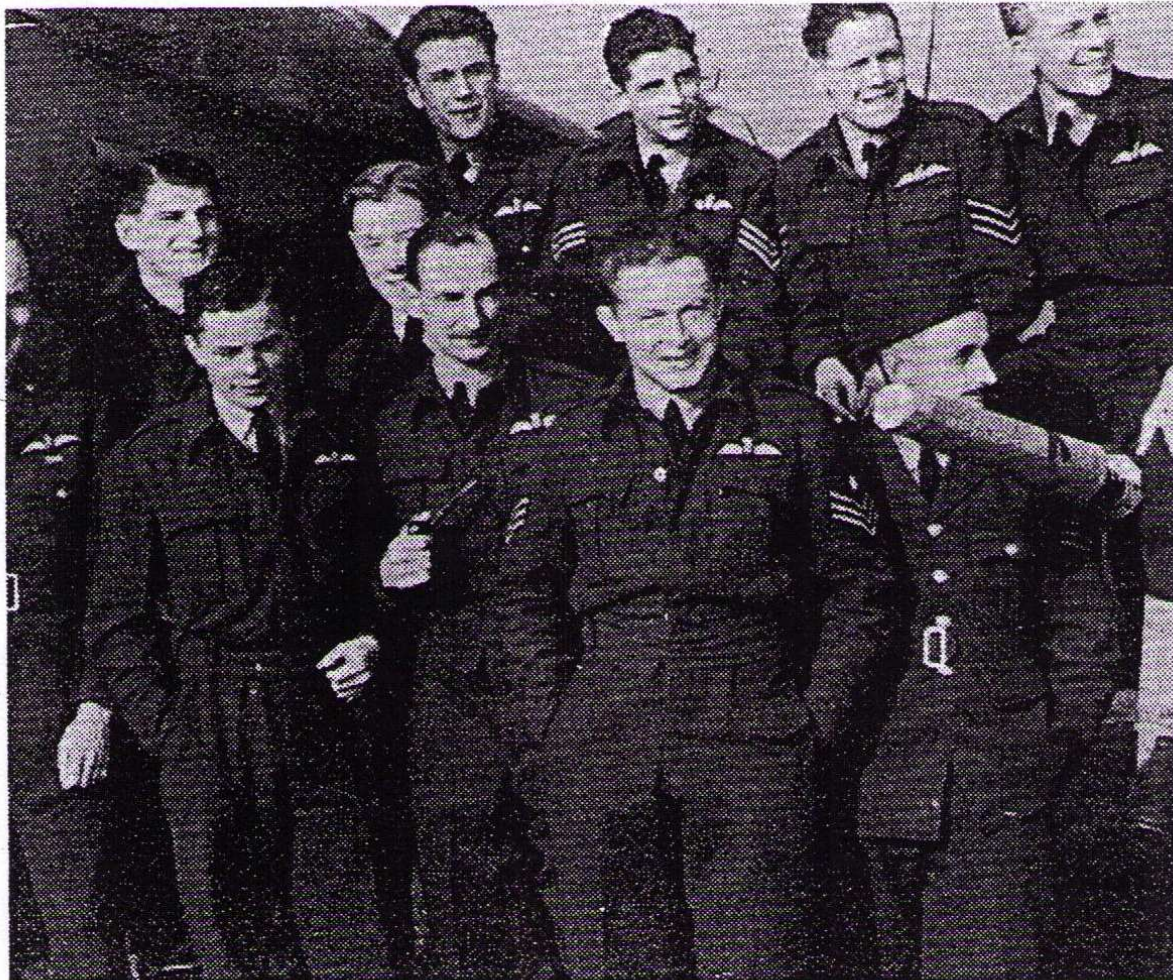
Pro případ sestřelení nad pevninou měl pilot k dispozici i peníze země, nad kterou létal. Dále měl k dispozici adresu, kam se mohl vydat pro případnou pomoc.

### 3.6. Padlí vojáci

Při svém vyprávění svým známým uváděl pan Hrubý, že dle jemu dostupných informací, které měl jako letec k dispozici, padlo během druhé světové války celkem **92.000** spojeneckých letců. Spojenečtí letci zničili Němcům 2.000 letadel. Poměr válčících vojáků byl: vojáci ostrovní **1** : vojáci německé armády **4**

### 3.7. Vzpomínky paní Hrubé ( č. 8 )

„ Je známo, že každý pilot po svém letu byl podroben výslechu pozemního personálu. Tomu popsal svůj let, personál jej zaznamenal. Pokud se jednalo o sestřel nepřítel, bylo možno sestřel klasifikovat. Každý pilot měl v palubním kulometu zamontovanou kameru s filmem. Ta se spouštěla při zmáčknutí spouště. Sestřel byl tak jednoznačně prokázán. Manžel vzpomínal, jak chtěl doslova namlátit mechanikovi, že na uvedené zapomněl. Manželovi se podařilo sestřelit nepřátelský letoun. Doprovázel ho až do okamžiku, kdy se rozbil letoun o zem. Když manžel přistál, hned se chystal vyndat film a pochlubit se kamarádům. Zjistil však, že palubní mechanik v zápalu válečné únavy opomenul film do kulometu vložit...! Důvodem byla jistě únava. Letadla vzlétala i několikrát za den. Bylo nutno doplnit palivo, opravit lanka apod. Sestřel mohl být klasifikován jako „ ověřený „ Ten byl prokázán filmem z kulometu. Dále mohl být sestřel klasifikován jako „pravděpodobný „. To znamenalo, že byl letoun zřejmě poškozen, ale na jeho poškození se mohlo najednou podílet více letounů. Další typ byl sestřel „poškozený letoun „. To bylo tehdy, když se pilotům podařilo nepřátelský letoun nějak poškodit. Jednalo se o vrakové poškození, které mu znemožnilo pokračovat dál v bojové akci.“



*Otakar Hrubý (uprostřed v popředí) povýšil o jeden stupeň - na FLIGHT SERGEANTA. Opět jediný Čech mezi Brity.*

### **3.8. Vzpomínka paní Hrubé ( č. 9 )**

„ Můj manžel byl Tvrdý chlapík. Ale měl také srdce. Na štědrý den 1941 vzpomínal často. Mohlo se jednat o jeho poslední den života. Účastnil se v podvečer hlídkového letu. Jinak pozorný pilot se nevěnoval moc přístrojům. Vzpomínal na domov, jak se daří rodičům a jeho starší sestře. Dokonce slyšel ve sluchátkách i smích děvčat z řídicího střediska. To mu také na pozornosti nepřidalo. Najednou se ocitl v bezprostředním ohrožení života. Vletěl totiž do balonové baráže. Balóny se používaly jako obranný prostředek. Byly v různých vzdálenostech od sebe a také v různých výškách. Nešlo tedy vypočítat, jak jsou od sebe. Manželovi se nakonec podařilo přistát. Případ měl dohru, velitele základny odvolali. Byla to chyba v navádění.

### **3.9. Vzpomínka paní Hrubé č. ( 10 )**

„ Když se obránci ostrovů vzpamatovali z úvodního útoku Němců, byly letcům dávány i úkoly útočné. K nim patřila povinnost dopravit bombu nad území nepřítele a vrátit se zpět do Anglie. Takovým úkolem byl pověřen i manžel Ota. Vzlétnul ze základny z letiště. Když byl nad určeným místem, zmáčkl požadovanou páčku a vrátil se zpět.

Nemohl se však zbavit pocitu, že jeho letoun není tak svižný, jako býval jindy. Najednou se mu rozbušilo velice srdce. Zjistil, že puma, kterou měl shodit, se nachází stále připevněna k letadlu. Hrozil výbuch, a to by znamenalo jistou smrt. S bušícím srdcem muž přistál a utíkal od letadla hned po přistání pryč. Hrozila mu smrt vlastní zbraní.

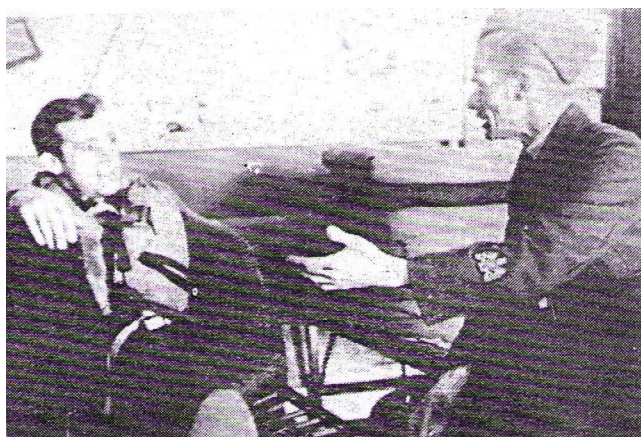
Nakonec se podařilo technikům pumu z letadla sundat a dopravit na bezpečné místo. Vybuchla 45 minut od přistání. Kdyby se zdržel manžel z jakéhokoli důvodu ve vzduchu dále, nepřežil by. Tuto historku vzpomínal často a nerad.

## **4. kapitola VE SLUŽBÁCH DALŠÍCH PERUTÍ**

### **4.1. ke 313 perutí ( únor 1942 ) a konečně ve Spitfairu .....**

Již bylo zmíněno, že po absolvování 200 nalétaných hodin v boji odcházeli letci na odpočinek. Letec Otakar Hrubý měl nalétáno celkem 286 hodin ( jako pramen slouží domácí. velmi pečlivě vedený rodinný archív v Nové Pace ) . Pracoval chvíli jako instruktor nových pilotů. Tak si v Anglii cenili zkušeností českého pilota, rodáka z Nové Paky. Jako výpomoc byl odeslán ke slavné 313 peruti. Zde nalétal 84 operačních hodin.

Během války došlo k přezbrojení **R A F ( Royal air force )** na legendární Spitfire. Stalo se tak na začátku roku 1942



**S. Fejfar (ležící), krátce před smrtí.**

#### 4.2. Smutná cesta za kamarádem Fejfarem

Tehdejší poměry umožnily letci Hrubému, aby zaletěl navštívit s povolením svého velitele kamaráda Stanislava Fejfara. Dozvěděl se, že se Stanislav nevrátil z letu nad Francií. Při návratu z bojového letu se vrhnul, společně se svým číslem dva, neplánovaně na nepřítele. Nepoužil vysílačku. Jak se ukázalo, Fejfar byl sestřelen a následně pohřben ve Francii. Z pozdějších pramenů vyplynulo, že byl sestřelen německým pilotem, původem z Čech, *Obertem Prillerem*. *Bylo to eso luftwafe s více než 100 sestřely*. Při návštěvě Hrubých jsem si všiml, že fotku kamaráda Stanislava Fejfara mají stále vystavenou doma, jako věčnou památku na statečného letce.

#### 4.3. Služba u slavné „třístadesítky“, Československá stíhací perut'

*Jednalo se o vůbec první československou letku na území Velké Británie.*

Její hesle, bylo rčení: „ *We fight to rebuilt !“ ( Bojujeme za svobodu )*. Byla založena dne 12. července 1940.

#### 4.4. březen roku 1943 ( z operačních hlášení perutě, rodinný archiv Hrubých )

1.3.1943 : hlídka nad konvojem od 11.35 do 13.10 hodin, z Exteru do Darmouthu, nepřítel  
nebyl spatřen

4.3.1943 : poplachový start v 11.50 ( přistání ve 12.00 hodin )

5.3 1943 : krytí bombardérů ( akce Ramrod 56 ) , od 13.2ř do 15.15 hod.

6.3.1943 : bojový let, uviděl 4 focker-wolfy ,střemhlavě zaútočil, účinky neviděl,  
vrátil se k ostatním

7.3.1943 : hlídka nad konvojem

8.3.1943: průzkum, pátrání po nepřátelských lodích , Hrubý + Meier, provedeno odpoledne

19.3.1943 hlídka nad konvojem

21.3.1943 hlídka proti nepřátelským hloubkařům-modrý roj

29.3.1943 hlídka nad konvojem, star z Exteru, Modrý roj,krytí 8 obchodních lodí

30.3.1943 hlídka v obvodu letiště 15.35 – 17.00 hod, 18.05 – 19.25 hod.

31.3.1943 :dvakrát hlídka nad konvojem

#### 4.5. Rok 1944 – rok zahájení invaze spojenců v Normandii

Pan Hrubý si do svých poznámek napsal: “ Dne 3. června 1944 přeletěly všechny československé stíhací perutě Appledram na předsunuté letiště v Lampne. Zde byly letouny doplněny pumami. Byly bombardovány silnice a nákladní vlaky v oblasti Amiens Doulens a Arras ve Francii. Aby bylo usnadněno rozpoznávání vlastních letounů, byla letouny označeny

na trupech a křídlech černými a bílými pruhy (*takzvané invazní pruhy*). Od 5.čevna 1943 byl celý wing v pohotovosti. Byly prováděny hlídkové lety nad invazním konvojem, aby byla zajištěna jeho bezpečnost. Piloti byli seznámeni s průběhem celé operaci. My stíhači jsme byly nasazeni na ochranu nad vyloďovacím prostorem.“

#### **4.6. Uděleno D.F.C s právem užívání za jménem**

V závěru roku bylo uděleno Otakarovi Hrubému velmi vysoké válečné vyznamenání s právem psát si uvedený titul za jméno, tak jako se například píše některé akademické hodnosti. Zkratka **D.F.C.** , Distinguished Fying Cross *je záslužný letecký kříž.* Bezpochyby ocenění nejen kvalit letce, ale i člověka bojujícího za svobodu proti okupantům.

#### **4.7. Výčet sestřelů plk. Otakara Hrubého D.F.C.**

- 8 sestřelů ověřených ( z toho 2 v Africe, 2 v Anglii )
- 12 sestřelů pravděpodobných ( Anglie )
- 24 strojů poškozených

#### **4.8. Výčet udělených řádů a vyznamenání** ( informace z rodinního archivu rodiny Hrubých)

Řád Miroslav Rastislava Štefánika, propůjčen dne 8.5.1991

D.F.C.

Československý válečný kříž ( 5 x )

Francouzský válečný kříž La Croix de Guerre avec Palme ( 2 x )

Československá vojenská medaile za chrabrost ( 3 x )

Medaile za zásluhy 1. stupně

Medaile za účast v bitvě o Británii ( Battle od Britany Medal)

Atlantická hvězda ( Atlantik star – za účast v bitvě o Atlantik)

Hvězda Evropských posádek ( Aircrew Europe star- za účast za boje nad Evropou )

Britský pilotní odznak

Americký pilotní odznak

Švédský pilotní odznak

#### **Vojenské hodnosti ( pramen : vojenská knížka )**

svobodník ( 30. 05. 1934 )

desátník ( 28. 10. 1934 )

četař ( 01. 06. 1935 )

rotmistr	28. 10. 1941
podporučík	28. 10. 1934
poručík	28. 10. 1934
nadporučík letectva v záloze	1. 06. 1945
kapitán	1. 01. 1946
štábní kapitán	28. 10. 1946
major v záloze	1. 06. 1965
podplukovník v záloze	1. 10. 1969

#### **4.9. Konec 2.světové války**

„Zatímco squadron leader Otakar Hrubý vysedával u okna nemocnice RAF v Halonu vysedával u okna a netrpělivě sledoval zprávy o postupu spojeneckých vojsk na německém území, následovaly překvapující události jedna za druhou.....“

10. září 1945 mu bylo jakožto rekonvalescentovi dovoleno připojit se k posádce bombardovacího letounu typu Liberator k letu z Manstonu do Prahy zpět do Anglie...“

### **5.kapitola PO VÁLCE**

#### **5.1. Návrat do Nové Paky 26.9.1945**

Nová Paka vystrojila svému rodákovi důstojné přivítání již na packém nádraží, kam přijel vlakem z Prahy. Za doprovodu místní hudby se po letech setkal s nejbližšími svými kamarády z dětství, kteří Otakara vyprovázeli až domů, kde se po šesti letech mohl konečně obejmout a sevřít v náručí svoji maminku. Otec, Jan Hrubý, se slavného návratu syna nedočkal, zemřel v roce 1941. Později se sešel a přivítal se se starší sestrou Lidkou, která bratrův odchod do zahraničního odboje doplatila internací v táboře ve Svatobořicích nedaleko jihomoravského Kyjova. Ještě před zatčením se jí podařilo předat svoji půlroční dcerku Janu švagrové do opatrování. Maminka Otakara, paní Hrubá, měla během akce E (*Emigranten*), která byla zahájena 17. září 1942 z příkazu K. H. Franka na celém území protektorátu Čechy a Morava, velké štěstí. V té době ležela v nemocnici po operaci slepého střeva a Gestapo ji nechalo napokoji .“





Vpravo vedle Hany Benešové, choti prezidenta ČSR, Otakar Hrubý; po jeho pravé paži generál K. Janoušek, velitel českých letců v R. A. F.

(5)



## **5.2. Poválečná činnost**

Pan Otakar Hrubý ještě před svatbou, působil v Praze ve Kbelích. Bylo to od října 1945 do konce července 1946. V srpnu byl, již jako štábní kapitán letectva v záloze, přemístěn jako zkušební pilot do Vojenského studijního ústavu v Letňanech. Pracoval tam v přijímací komisi nových a opravených letadel.

Dne 4. listopadu 1947 měl svatbu s paní Hrubou v Husově sboru v Nové Pace. Jeho kamarádi letci udělali při vycházení z kostela slavobránu.

Po únoru 1948 byla Otovi udělena hned v březnu dovolená s čekáním. V září 1945 byl dán do výslužby. Když se manželé Hrubí přestěhovali z Prahy do Nové Paky, pracoval Ota ve firmě mého otce. Václava Pavlovce. Vyráběli se tam rakve a urny.

Smutné byly roky 1950 až 1952. V té době byl vězněn, společně s ostatními letci na Mírově. Zavřeni tam s ním byli třeba i Fajtl, Mrázek a další. Byla to pro mne těžká doba. Měli spolu již dvě děti, peněz bylo málo. Brala to, jak to bylo, nedalo se proti tomu nic dělat. Tehdy si paní Hrubá přivydělávala pletením síťových tašek pro firmu, ze které se stala potom společnost Rozvoj Nová Paka.

Po návratu z vězení začal pan Hrubý pracovat jako řidič v novopackém pivovaru. Později potom v jiné novopacké továrně, „Silniče“. Tam vykonával různé pomocné práce. Například tam vybírali z ukořistěných obrněných vozů motory a dávali je do silničních pluhů. Také byl zaměstnán jako natěrač. Před důchodem, do kterého odešel v roce 1969, pracoval jako skladník hutního materiálu. Chvilí potom ještě pracoval v novopacké přádelně. Panu Hrubému byla vrácena vojenská hodnost po rehabilitaci. Bylo to v roce 1965.

### 5.3. Vzpomínka paní Hrubé ( č.11 )

„Bylo nám umožněno, abychom se zúčastnili oslav výročí bitvy o Británii. To je v Anglii vždy velkým svátkem, zejména, jde-li o výročí kulaté. Byli jsme společně i na oslavách 50. výročí bitvy. Letěli jsme letadlem dne 10 července 1992 z Prahy Ruzyně. Zúčastnili jsme se recepcce na našem velvyslanectví v Londýně. Potom jsme se poklonili památce padlých letců na Brookwood cemetery. Je tam pohřben například i velitel posádky v Pardubicích, kde manžel zažil okupaci v březnu 1938, major Hess .“



#### Vzácný okamžik :

setkání s královnou matkou na oslavách Bitvy o Británii. Pan Hrubý s chotí byli jedinými Čechy, u kterých se královna Matka zastavila. Slzám dojetí se paní Hrubá nedokázala ubránit. Jedna z nejhezčích odměn za celoživotní věrnost svému drahému manželovi Otakarovi.....

Dokonce jsme se tam sešli s knězem, který nás v roce 1947 oddával v Husově sboru v Nové Pace. Byl to reverent Karel V .

Největším zážitkem pro nás bylo setkání s královnou – matkou. Bylo to ve velkém sále tzv. Guildhallu. Bylo tam pře 500 účastníků bitvy o Británii. Královnu doprovázel sir Foxley Noris. Slyšeli jsme, jak zaznělo i jméno naší vlasti. Stáli jsme ve špalírech. My s manželem asi v polovině levé řady. V čele naší skupiny se hlásil velitel 111. perutě, který si manžela kdysi vybral do svých řad, byl to air Commonder Thomson. A najednou jsem uslyšela z úst toho sira, co královnu doprovázel, své jméno a důraz na slova „ from free Czechoslovakia“. Dojetím jsem se dala do pláče. Královna matka opustila svůj doprovod a vydala se směrem k nám. Podala mi ruku.

„Pro mého muže to bylo třetí setkání, ale první takto osobní. Poprvé manžel spatřil královnu na palubě torpédoborce v roce 1943, když jí dělal ochranu. Po druhé, když stála vedle svého muže, krále Jiřího. Ten manželovi Otovi předával letecké vyznamenání D. F. C.

#### **5.4. Vysoká ocenění ve vlasti i v Nové Pace**

Pan Hrubý se dočkal po válce věznění, dočkal se také důstojných ocenění.

Na Pražském hradu mu prezident republiky Václav Havel propůjčil dne 8. května 1991 **řád Miroslava Rastislava Štefánika III. třídy** za mimořádné zásluhy v boji za osvobození vlasti v době 2. světové války.

Dále byl plk. Otakar Hrubému udělen **titul Čestný občan Nové Paky**. Převzal jej z rukou předsedy Městského národního výboru Miroslav Kužela. Společně s ním byl udělen titul čestného občana i Adolfu Vránovi ( v té době žijícímu ve věku 83 let v Anglii ), a také Stanislavu Fejfarovi in memoriam.

#### **5.5. Nejsmutnější loučení**

Pan Otakar Hrubý zemřel dne 15. května 1993 ve věku nedožitých 80 let. Smuteční obřad se uskutečnil v Husově sboru. Pohřbu se zúčastnili ještě žijící letci. Mezi nimi i generálové Fajtl a Mrázek. Poslední hold přišly panu Hrubému vzdát stovky občanů města Nové Paky. Byl mezi nimi i můj otec.

#### **5.6. Ocenění poslední, in memoriam**

Po panu Hrubém byla pojmenována ulice, která vede vedle domu, kde dlouho v Nové Pace bydlel. Rodina mu nechala zhotovit důstojný pomník, který jeho životní zásluhy připomíná. Pan Hrubý je pochován na hřbitově u Husova sboru v Nové Pace.





**Zdroje / Prameny :**

- 1/ vyprávění paní Hrubé ( nejde o přesné citace )
- 2/ vzpomínky letce z pardubického letiště ( jméno nezjištěno )
- 3/ „ Z deníku stíhače “, kniha vydána v roce 1971 dle zápisků letce škpt. Stanislava Fejfara
- 4/ vyprávění paní Hrubé.
- 5/ zápisky z války, plk. Hrubý Otakar, poskytla manželka, paní Hrubá
- 6/ rodinný archiv ( album s fotografiemi a popiskami )
- 7/ paní Hrubá ( doslovná verze zachycena na DVD ze dne 16.5.2012 na jedné z osobních návštěv u paní Marie Hrubé
- 8/ údaj získán od paní Hrubé, byl použit i v knize o panu Hrubé, „ Stíhač od Trouble one“ ( vydáno roku 2011 )
- 9/ údaje z rodinného alba rodiny Hrubých
- 10/ z rodinného alba rodiny Hrubých
- 11/ z rodinného alba rodiny Hrubých
- 12/ novinový článek z Jičínského deníku vycházející v roce 1993 v podobě reportáže na pokračování ( autor . Josef Lokaj, vrstevník pana Hrubého, nuceně nasazený za války na práci v Říši , v Německu )
- 13/ Rail. Micka „ Stíhač od Trable One“ str. 243, vyšlo 2011
- 14/ údaje poskytl syn plk. Otakara Hrubého D.F.C. , pan Otakar Hrubý mladší

Fotografie v příloze byly pořízeny z novin Jičínska z roku 1993 zkopírováním. Jednalo se o fotografie, jejichž originály jsem si mohl prohlédnout osobně u paní Hrubé ( naposledy dne 16.5.2012, kdy byl pořízen i D V D záznam z návštěvy u ní doma )