



Václav Foglar, stíhací a dopravní pilot, jenž po skončení 2. světové války jako první spojil britské ostrovy s osvobozenou vlastí, byl synem kováře Antonína Foglara. Narodil se 28. listopadu r. 1916 v Machově. Vychodil tři ročníky měšťanské školy v Machově a čtvrtý ročník navštěvoval v Polici n. Met. U Bohuslava Cvrčka v Polici se vyučil strojním zámečníkem a v 18 letech se hlásil dobrovolně k letecké službě v čsl. armádě. Byl odmítnut, ale po roce se hlásil znovu a jeho životní přání bylo tentokrát splněno. Po absolvování příslušných kursů byl přijat v leteckých závodech „Avia“ v Praze. Později navštěvoval leteckou školu v Prostějově a Hradci Králové. Bezprostředně po okupaci naší vlasti 15. března 1939 se zabýval plánem odchodu do ciziny a tajně se zúčastnil s mnoha jinými chlapci organizace útěku za hranice. Správa závodu „Avia“ o těchto úmyslech věděla a jejich útěk účinně podporovala. Konečně po všech nutných přípravách nadešel jejich rozhodný den, 16. červen 1939, kdy z Prahy odjeli do Moravské Ostravy. Tam se o jejich příjezdu již předem vědělo. Zde se hlásili u železničního zřízence, jenž měl již pro ně připravený železniční vůz. Ve voze byly složeny prázdné bedny od leteckých motorů a do těchto byli hoši zabeďněni a dopraveni přes státní hranice do polské stanice Šumburku a druhý den až do stanice Bronovice u Krakova. Tam bylo vojenské letiště polské armády. A nyní v líčení dalších osudů nechme mluvit autentické zápisky z jeho deníku:

„Měli jsme pevný úmysl dáti se do služeb polské armády, ale zjistili jsme situaci pro nás dost nepříjemnou. Bylo to v době, kdy v Polsku bylo vše připraveno na zahájení obrany proti Německu a nacistický vpád se dal očekávat každým dnem. Všude byla pochopitelná určitá nervosita a o nás byl jen nepatrný zájem. Vynutili jsme si přijetí na československém konzulátě

v Krakově. Tam jsme se rozdělili do dvou skupin. Prvá se hlásila do Sovětského svazu, druhá do Francie. Přihlásil jsem se ke skupině druhé. Po několika dnech jsme odjeli do polského přístavu Gdyně. V 26.července 1939 jsme odjeli švédským parníkem „Castelholm“ přes Skagerrak a Frederichshafen do francouzského přístavu Calais. Odtud jsme odjeli do Paříže, kde již fungovalo centrum čsl. letců v pařížské čtvrti Exelman.. Tam jsme se seznámili s naším vyslancem Osuským, v němž jsme se trpce zklamali. Nejevil žádný zájem o náš osud, a tak jsme se dostali do situace, která znamenala pro nás buď: vstoupit do cizinecké legie, nebo nechat se vypudit za hranice jako nepohodlní cizinci. Rozhodl jsem se vstoupit do cizinecké legie. Již po osmi dnech jsem odjížděl se skupinou do Marseille, kde jsme byli přechodně umístěni v proslulé pevnosti „Marseille - Sant Jean“. V životě jsem neviděl tolik hmyzu, jako v tomto brlohu. Zde jsme byli oblečeni do cizineckých uniforem, špinavých, dřevných, bez knoflíků. Mnohému oděv nezakryl ani nejchoulostivější části těla. Ani v této situaci neztratili jsme smysl pro humor, zvláště, když mnohému svítila zadnice z kalhot. Třetí den byli jsme uhelnou lodí dopraveni do přístavního města Oranu v severní Africe. Nákladním autem nás dopravili do výcvikového tábora cizinecké legie v oase Sidi bel Abbés, kde jsme po 3 měsíce byli cvičeni seržanty cizinecké legie. Během té doby několik členů posádky zemřelo na tropické nemoce, které neušetří žádného Evropana a slabší jim skoro zpravidla podlehnou.

To jsem se už nejmenoval Václav Foglar. Byl jsem jen číslo 766. Protože jsem velitelům stále připomínal, že je mezi námi několik vycvičených letců, byli jsme později - před vánocemi r. 1939 - přiděleni k letecké jednotce francouzské armády. Těsně před vypuknutím války s Francií byl jsem odvolán zpět do Paříže a byl jsem přidělen na leteckou základnu v Chartres, 35 km západně od Paříže. Zde jsem se měl přeškolit na francouzskou leteckou techniku. V těch dnech němečtí letci napadli naše letiště. Při náletu jsem přišel o všechny své věci mimo aktovku s listinami. Pak jsem byl přeložen k letecké jednotce u Remeše a po několika dnech byla naše jednotka (3 Češi a 1 Francouz) stažena do Chateau-dun, jižně od Paříže na řece Loiře. Podnikali jsme zvědné lety na Porýní. Později jsme se dostali na letiště u Bordeaux, kde po vybavení strojů potřebnými přístroji a pohonnými látkami jsme odletěli do severní Afriky do oblasti Oranu. Cestou nám došel benzin. Přistáli jsme nouzově na písčném pobřeží nedaleko Oranu. Odtud jsme jeli nákladním parníkem (bez zásob) čtyři dny a noci do Casablanky, a dále Gibraltarskou úžinou do Anglie. Vylodili nás v přístavu Falmouth, odkud nás dopravili sanitním autem do Liwerpoolu. Po dvou dnech oddechu jsme přibyli do Insworthu. Zde nás oblékli do anglických stejnokrojů. Současně jsem byl jmenován seržantem. V Insworthu se mi podařilo spojit se se samostatnou čsl. leteckou perutí, do jejíž řad jsem se ihned přihlásil. V krátké době rozvinula se rozhodná fáze války „Bitva o Britanii“, kdy Němci podnikli zoufalý pokus o invazi. To byla opravdu zatěžkávací zkouška naší zdatnosti. Až 3 krát denně jsme startovali nad kanál La Manche k odrážení vetřelců.

Po úspěšném zakončení operací byl jsem přeložen na Shetlandovy ostrovy, vzdálené 300 km severně od Skotska. Shetlandy se nacházejí v arktické oblasti mezi 60.-70. stupněm zeměpisné šířky, kde v letních měsících slunce nezapadá. Naše nové stanoviště leželo 120 mil severně od operační základny Scapa Flow.

V době několika týdnů byla zde utvořena samostatná čsl. stíhací letka RAF 313, jež měla vlastně základnu v Leconfieldu. Dosud jsem měl stroj typu „Hurican“, nyní jsme byli školeni na typu „Spittfire“. Po výcviku, trvajícím tři měsíce, byli jsme posláni zpět do Anglie na předsunutou základnu v oblasti Londýna, připravenou pro případný útok na kontinent. Zde jsme žili do listopadu r. 1942. Odtud jsme zalétali denně nad Německo.

V bitvě o Britanii sestřelil jsem jedno letadlo typu „Messerschmidt“ a jeden bombardér typu „Heinkel“. Při dalších náletech jsem do konce roku 1942 sestřelil čtyři nepřátelské stroje. Za dosavadní úspěšný boj dekoroval nás náš prezident Dr. E. Beneš čsl. válečným křížem.

V témže roce jsem přistál nouzově na Lamanšském kanále, když můj stroj byl v souboji zasažen. Snesl jsem se na vodu a vysílal signály o pomoc. Čtyři hodiny jsem se plavil v gumovém člunu. Situace byla pro mne již hodně kritická, když jsem byl šťastně zachráněn. Asi čtrnáct dní jsem ležel. V krátké době jsem se vrátil zase ke své letce. Dostal jsem nový stroj typu „Spittfire R. Y. R.“ Přes Lamanšský kanál jsem vykonal celkem 152 operačních letů.

Později jsem byl přemístěn do oblasti Plymothu, odkud jsme konali zvědné lety do Brestu, v západním cípu Francie. V Brestu měli Němci důležitou ponorkovou základnu a naším úkolem bylo její provoz rušit. Naše peruť se tam znamenitě osvědčila. Dostalo se nám od velitelství zvláštního uznání a byli jsme za tyto akce vyznamenáni. V roce 1943 byl jsem povolán do leteckých závodů v Birminghamu. Stal jsem se na dobu sedmi měsíců závodním pilotem. Ale zastesklo se mi po kamarádech. Vrátil jsem se proto zase ke své letce, která měla svou základnu na pobřeží Kanálu. Prodělal jsem tu třetí operační fázi. Naše peruť nepřetržitě útočila na železniční dopravní síť, zbrojní závody v Porýní, letiště a pod.. V červenci roku 1944 byl jsem povýšen na poručíka letectva a absolvoval jsem tříměsíční kurs civilní letecké dopravy v Bramcote. Po zahájení invaze do Evropy vrátil jsem se k našim a sice k čsl. letce č. 147, která měla svou základnu u Londýna. Zůstal jsem zde až do konce války a jako letec podnikal jsem nálety v doprovodu bomtordovacích strojů.

Mimo tyto operační akce vykonal jsem některé dálkové lety: byl jsem dvakrát v Indii, jednou v Burmě a jednou na Cejlonu. Za nejcennější zážitek považuji

let, kdy jsem dopravil prezidenta Ed. Beneše s jeho chotí na konferenci státníků do Teheránu a zpět do Londýna.

Dopravil jsem celou jugoslávskou vládu s Dr.Subatičem z Londýna do Bělehradu, se mnou cestoval plukovník Svoboda do Paříže a potom ještě jedenkrát v r. 1945. V květnu r. 1945 dopravil jsem členy čsl. vlády: Dr. Slávika, Dr. Řipku a několik členů diplomatické služby do vlasti.

... A sám jsem se vrátil do vlasti dne 20. května 1945 a moje první cesta vedla do Machova k mamince a tatínkovi."

Václav Foglar prožil celou dobu činnosti v zahraniční armádě ve zdraví a krátce po svém šťastném návratu do vlasti jen o vlas vyvázl z nebezpečí ztráty života. Jel se svým přítelem Břetislavem Plným, kolářem z Machova, osobním autem do Prahy. Na křižovatce u Jaroměře se jim auto vznítilo a úplně shořelo. Z vozu se s velikou námahou oba vyprostili. Utrpěli značné popáleniny, ale šťastně se uzdravili.

Václav Foglar demobilizoval 1.února 1946 v hodnosti kapitána letectva a nastoupil jako kapitán dopravního letounu v ČSA. V témže roce se oženil a žil ve spokojeném manželství, do kterého bezpečně přistál po létech útrap a záslužných bojů za lepší a svobodný život nás všech.

Václav Foglar zahynul 21.prosince 1948 při pravidelném letu na trati Praha-Řím-Athény-Lydda. S Dakotou C-47A 42-93028 (OK-WDN) narazil do zalesněného svahu předhůří Taygethos poblíž města Kalamaki na jihovýchodním výběžku Peloponésu v Řecku. Spolu s ním zahynula celá pětičlenná posádka a 19 pasažérů. Jeho hrob je na římskokatolickém hřbitově v Machově.

V roce 1991 byl Václav Foglar mimořádně povýšen do hodnosti plukovníka letectva „in memoriam". V průběhu své služby v RAF dosáhl postupným povyšováním v průběhu let 1940 až 1945 hodnosti „flight lieutenant" (tzn. kapitán).

Přehled vyznamenání Václava Foglara

- 4x Československý válečný kříž 1939
- 3x Čs. medaile za chrabrost
- Čs. medaile Za zásluhy 1. stupně
- Pamětní medaile čs. zahraniční armády se štítky F a VB
- The 1939-45 Star (se štítkem Battle of Britain)
- The Air Crew Europe Star
- The Africa Star
- The Atlantic Star

- Francouzský válečný kříž za zásluhy

Typy letadel, na kterých V. Foglar létal během 2. světové války:

Hawker Hurricane Mk.I a Mk.IIA, Supermarine Spitfire Mk.VBV, Avro Anson C.Mk.XII, Douglas C-47 Dakota.

(Použity byly záznamy ze služ. válečného deníku kpt. letectva V. Foglara a z knihy Jiřího Rajlichy - Na nebi hrdého Albionu-6.díl).