



národní  
úložiště  
šedé  
literatury

## **Zdeněk Škarvada - Keep floating**

Horáková, Jana  
2012

Dostupný z <http://www.nusl.cz/ntk/nusl-156555>

Dílo je chráněno podle autorského zákona č. 121/2000 Sb.

Licence Creative Commons Uveďte autora 3.0 Česko

Tento dokument byl stažen z Národního úložiště šedé literatury (NUŠL).

Datum stažení: 23.04.2019

Další dokumenty můžete najít prostřednictvím vyhledávacího rozhraní [nusl.cz](http://nusl.cz) .



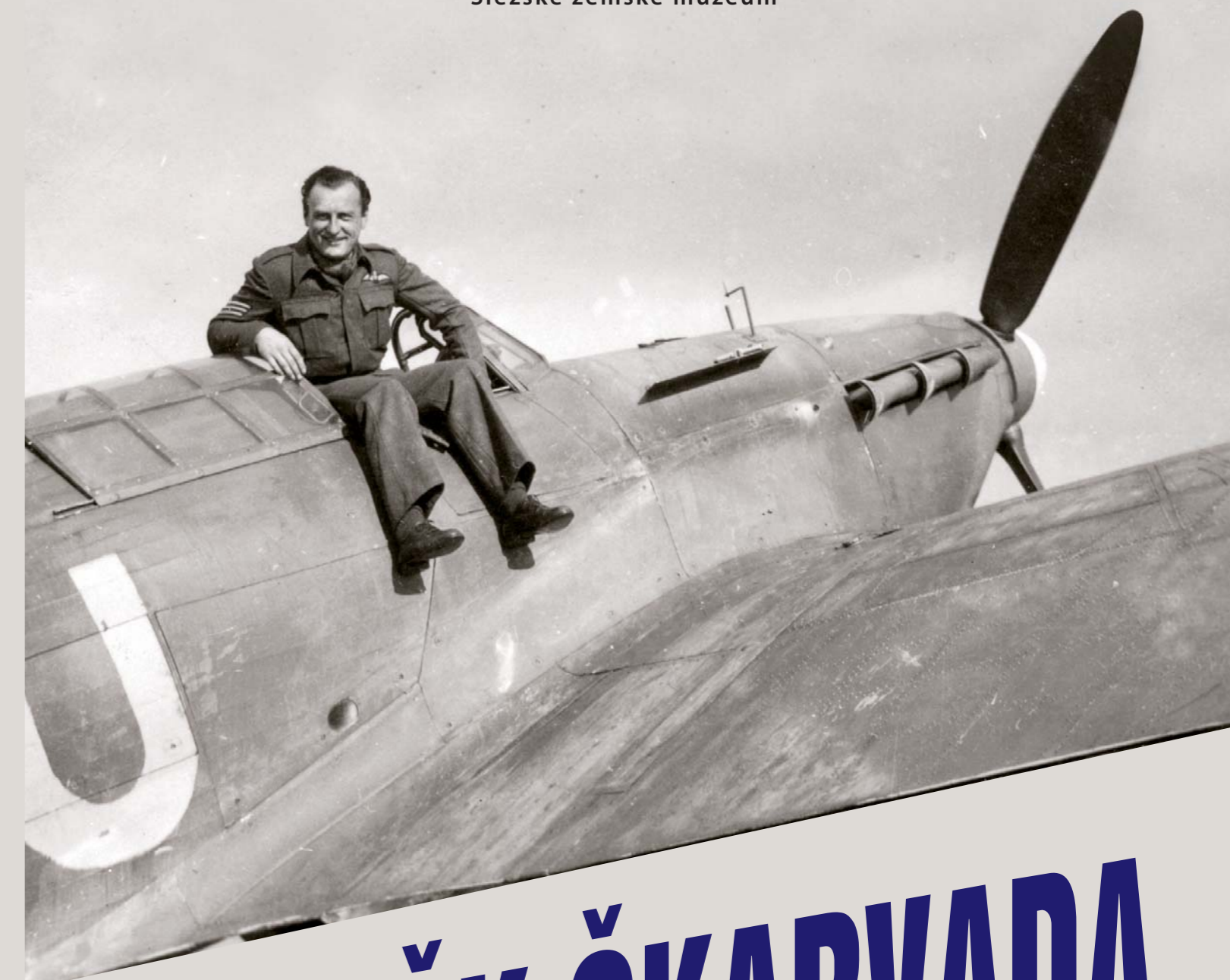
Průkaz člena Caterpillar Clubu, určený pro piloty, kteří se zachránili výškem z letadla na pádsku firmy Irvin. K průkazu patřil i odznak – zlatá housenka bource morušového se zelenými nebo červenými očima (podle toho, zda pilot přistál na pevné zemi či na moři)



Zdeněk Škarvada krátce po návratu do osvobozené vlasti



Příslušníci 47. letky před letouny Avia B-53A. Zprava: čet. Jindřich Bízek, por. Josef Hýbler, rtm. Karel Sýkora, čet. Zdeněk Škarvada, Pardubice, 1938



Slezské zemské muzeum



Na nepřehledném snímku čs. pilotů – zajatců v táboře Barth stojí Zdeněk Škarvada v horní řadě čtvrtý zleva



Na slavnostní večeři konanou na počest britského královského páru na Pražském hradě v dubnu roku 1996 byl pozván i plk. Zdeněk Škarvada

furtu. Po výsleších byl pak 9. března 1942 odeslán do dalšího tábora, tentokrát to byl Stalag Luft VIII B v Lamsdorfu. Zde dostal osobní číslo 24 756, které mu zůstalo do konce války. Než válka skončila, prošel Zdeněk Škarvada ještě tábory Stalag Luft III v Saganu (Polsko), Stalag Luft I v Barthu (Německo), dále Stammlager IV. v Mühlbergu, ještě později to byl Stalag Luft IV. v Heidekrugu (Litva), odtud pak putoval do tábora Stalag Luft VI v Tychowicích (Polsko). Podmínky byly všude stejné – špatná strava, hrubé zacházení.

Když se v lednu 1945 přiblížila k táboru v Tychowicích fronta, byli zajatci vyhnáni na pochod smrti. Řada z nich pochod nepřežila, trosky původního transportu dorazily k Hannoveru, odtud ke Schwerinským jezerům, kde je u obce Gransse 2. května osvobodily jednotky 2. britské armády (6th Airborne Division).

Zdeněk Škarvada překonal všechny útrapy a 4. května 1945 se vrátil na území Velké Británie a o den později se hlásil v Cosfordu. Dostal měsíc na odpočinek a zotavení a pak nastoupil do kurzu obnovení letecké způsobilosti. Do vlasti se vrátil s ostatními čs. letci v srpnu 1945. Po návratu do Prahy byl přidělen k leteckému pluku 10 jako příslušník štábu velitele.

Přesně o rok později se oženil se Zdenou Janečkovou († 1987). V dubnu roku 1947 nastoupil u Vojenské letecké akademie v Hradci Králové do školy pro učitele létání. Byl již leteckým instruktorem, když přišel únor 1948. Po nuceném odchodu Josefa Stehlíka z funkce velitele školní letky se stal jeho nástupcem. V květnu 1949 byl převe-

len k 8. leteckému pluku, v srpnu se stal jeho velitelem. Bohužel ani jemu se nevyhnula vlna čistek, která postihla vojáky, kteří bojovali na západní frontě. V březnu 1950 byl odvolán z funkce, přeřazen do Olomouce do leteckého skladu, poté přeřazen do zálohy (ještě později by pak degradován na vojína pěchoty v záloze). Nastoupil u Čs. stavebních závodů v Brně jako pomocný dělník a závozník. V roce 1952 ale dostal výpověď z bytu, proto odešel s rodinou do Jevíčka. Do práce nastoupil v Moravských šamotových a lupkových závodech, v hlubinném dole v Březině. Začal zde jako horník, později byl vrtmistrem, technikem a začal studovat průmyslovku. Dostal ale znovu výpověď z bytu, a proto si v roce 1964 našel nové zaměstnání v Ostravě na dole Zárubek, kde se stal průzkumníkem hlubinných slojí. V září 1965 mu byla navrácena hodnost majora, která ale byla o stupeň nižší, než na jakou měl nárok. Odvolal se, teprve po roce však dostal hodnost podplukovníka v záloze.

V roce 1972 odešel do důchodu, ale od roku 1975 do roku 1978 pracoval opět, tentokrát jako pomocník taviče ve Vítkovických železárnách. Od roku 1980 byl pak plných deset let měřičem u Stavoprojektu Ostrava. Plně rehabilitace se dočkal po roce 1989. V roce 2000 byl dekretem prezidenta jmenován do hodnosti brigádního generála.

Za svůj život pilotoval přes 50 typů letadel. Je držitelem řady československých, českých a zahraničních vyznamenání. Svěho motto Keep floating! (Nevzdávej se!), které jej provázelo celým životem, se drží dodnes.



Slezské zemské muzeum

1. vydání, náklad 500 ks

titulní fotografie: Zdeněk Škarvada jako příslušník 310. čs. stíhací perutě v Dyce ve Skotsku v roce 1941

autorka: Jana Horáková

produkce: Lenka Borovičková

jazyková korektura: Jana Válková

grafické zpracování: Martin Feikus

tisk: RETIS GROUP

Tato tiskovina vyšla u příležitosti stejnojmenné výstavy pořádané v Památníku II. světové války (6. 4. – 30. 7. 2012)

www.szmo.cz

# ZDENĚK ŠKARVADA KEEP FLOATING



Začátkem května 1941 odjel Zdeněk Škarvada do školy spolupráce letectva s armádou v Old Sarumu. Na snímku sedící první zprava

Potvrzení o zaeviování u Čs. depotu v Cosfordu



**Zdeněk Škarvada** se narodil 8. listopadu 1917 v Olešnici na Českomoravské vysočině jako nejmladší ze tří synů manželů Františka a Aloisie Škarvadových. Jeho otec byl knihář, po vzniku samostatného Československa měl i malé papírnictví, kde prodával školní potřeby. Matka se starala o domácnost a pomáhala svému muži v obchodě.

V roce 1923 nastoupil Zdeněk do obecné školy v Olešnici. Když pak chodil do měšťanské školy, musel i on pomáhat svému otci v knihářské dílně. Zdenka však přitahovala technika, hlavně letadla. Začal stavět jejich modely a v jedenácti letech postavil dokonce svůj první létající model.

Školní docházku ukončil v roce 1932, a protože se dobře učil, měl nastoupit ke studiu na reálném gymnáziu v Novém Městě na Moravě. V té době ale vážně onemocněla maminka a Zdeněk musel zůstat doma. Stal se otcovým učedníkem a pomáhal v dílně i v obchodě. Současně navštěvoval v letech 1933–1935 Zemskou odbornou školu v Olešnici, kterou absolvoval s vyznamenáním. Stále jej však lákalo létání.

V létě roku 1934 otec konečně svolil, aby si Zdeněk podal přihlášku do Vojenského leteckého učiliště v Prostějově. Po několika měsících byl Zdeněk pozván do Brna do vojenské nemocnice k lékařským prohlídkám a o další dva měsíce později k náročným psychotechnickým zkouškám do Prostějova.

K 1. říjnu 1935 bylo přijato do leteckého učiliště 60 nových žáků (dodatečně ještě 13 dalších z aeroklubů) a Zdeněk byl mezi nimi. Po

nástupu do školy musel absolvovat náročný pěchotní výcvik, který trval šest týdnů a který měl prověřit psychickou a fyzickou výdrž nováčků. Poté následovala výuka letecké teorie, trvající do dubna 1936. O měsíc později se žáci dostali konečně k létání. K výcviku se v té době používaly letouny Š-218 a Praga E-39. Svůj první let absolvoval Zdeněk s kpt. Josefem Kleislem, zástupcem velitele elementární školy (později příslušníkem 312. čs. stíhací perutě RAF).

V elementární škole museli žáci absolvovat 25 povinných hodin ve vzduchu, během nichž měli zvládnout základní pilotáž – bezpečně zvládat start, přistání, zatáčky, naučit se znát okolí letiště. Žáci byli rozděleni do skupin po šesti, každá měla svého instruktora. Zdenkovým instruktorem se stal rtm. Karel Hanousek.

Po úspěšném zvládnutí elementárního výcviku postoupil Zdeněk Škarvada do pokračovací pilotní školy. Od října 1936 se zde pod vedením rtm. Oldřicha Sedláčka učil základům letecké akrobacie na letounu Praga E-41.

Po složení přísahy 31. března 1937 byl Zdeněk Škarvada v hodnosti svobodníka vyřazen z učiliště a nastoupil u 41. letky I. perutě Leteckého pluku 4 v Hradci Králové. Zde byl k 1. květnu jmenován pilotem letcem. V listopadu byl odeslán do Kutné Hory do radiokurzu, který trval do března 1938.

Mezitím byl Zdeněk Škarvada k 31. prosinci, již v hodnosti desátníka, odeslán v rámci reorganizace čs. letectva k 47. letce III. perutě do



Již od chlapečských let se věnoval Zdeněk Škarvada modelářství. Zde s létajícím modelem v roce 1935 v Olešnici



Jako žák 1. ročníku Vojenského leteckého učiliště, Prostějov, 1935



Propustka Zdeňka Škarvady na letiště v Dęblinu

Pardubic. Velitelem jeho letky byl npor. let. František Weber (později velitel 310. čs. stíhací perutě). U III. perutě zastihlo Zdenka i vyhlášení první mobilizace ve dnech 20.–21. května 1938.

Dne 1. září byl Zdeněk Škarvada jmenován v hodnosti četaře polním pilotem letcem. V tomto měsíci však byla vyhlášena všeobecná mobilizace. 47. letka byla odeslána na letiště do Kralup nad Vltavou, po německé okupaci pohraničí pak na letiště v Nitrě k posílení ostrahy slovensko-maďarské hranice, a to až do listopadu, kdy se vrátila do Pardubic.

Po vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava byli letci propuštěni do civilu. Zdeněk se vrátil do Olešnice a zde se od obchodního cestujícího dověděl o vzniku čs. vojenské jednotky v Polsku. Proto dne 8. června 1939 odcestoval vlakem do Ostravy a odtud se se čtyřmi dalšími lidmi pokusil přejít polské hranice. Skupina však byla zadržena polským pohraničником a převezena do Orlové k výslechu. Odtud pak do Fryštátu, kde již byli další čs. uprchlíci. Zde obdrželi jízdenku do Krakova, a tak se mohli 21. června hlásit na čs. konzulátě.

Zdeněk Škarvada se stal příslušníkem čs. vojenské skupiny v zahraničí s číslem 543. Spolu s ostatními Čechoslováky byl přesunut do Malých Bronovic, kde byl zajatecký tábor z 1. světové války, který Poláci uvolnili pro čs. uprchlíky. O naše vojáky však Poláci zájem nejevili. Ti tak měli jedinou možnost – podepsat pětiletý závazek vstupu do Cizinecké legie a odcestovat do Francie. Této možnosti využil i Zdeněk Škarvada a 27. července 1939 se chystal nastoupit na švédskou



Čechoslováci v Českém Kvasilově v březnu 1940. Zdeněk Škarvada v řadě sedících druhý zprava



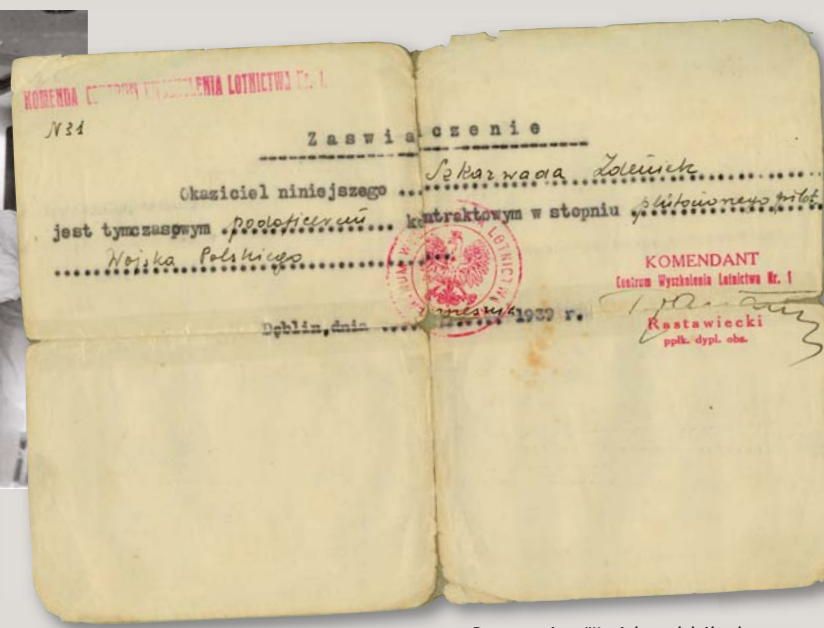
Čechoslovenští letci na čs. konzulátě v Bombaji během zastávky na cestě do Velké Británie. Zdeněk Škarvada sedí první zleva



Dřevěné baráky zajateckého tábora Stalag Luft I – Barth



Stojící Zdeněk Škarvada ve skupince Čechoslováků v Cosfordu, listopad 1940



Potvrzení o přijetí do polského letectva

loď Kastelholm. Do přístavu však přijel pplk. Ludvík Svoboda s představiteli polské armády, aby nabídl čs. pilotům možnost vstoupit do polského letectva. Zdeněk Škarvada spolu s dalšími dvanácti piloty této možnosti využil a odcestoval do Dęblinu. Zde po zdravotních prohlídkách jako školní piloti při výcviku absolvovali létání na zastaralých letounech Potez 25, Breguet 19 a RWD 8 a právě zde je také zastihlo napadení Polska Německem a následné vypuknutí 2. světové války.

Během bombardování letiště 2. září 1939 Zdeněk Škarvada odletěl s letounem Potez 25 na letiště Góra Puławska. V obrovském zmatku, který v Polsku zavládá bezprostředně po napadení země, museli i českoslovenští piloti ustupovat před německou armádou. Rozhodli se pro ústup do Rumunska. Když se dostali na území Volyně, do osady Křemenec, dozvěděli se, že Rudá armáda začala obsazovat západní Ukrajinu. Tím byl postup k rumunským hranicím znemožněn. Zdeněk Škarvada měl naštěstí potvrzení o přijetí do polského letectva a nechal si vystavit i povolení k pobytu v Křemenci (bez dokladu totožnosti byli lidé zatýkáni a odesíláni do gulagů, nebo zastřeleni). Odtud se Zdeněk Škarvada spolu s dalšími několika Čechoslováky vypravil do 30 km vzdáleného Šumsku, kde se dověděl o soustředování čs. vojáků v Českém Kvasilově. Sem dorazili v listopadu 1939 a byli rozmistěni u místních sedláků – Zdeněk se dostal do rodiny Ciegnerových, u nichž pomáhal v zemědělství do března 1940. Dne 21. března přišel rozkaz hlásit se v Kvasilově, kde Čechoslováci nastoupili cestu přes Kyjev, Kursk a Voronež do internačního tábora Oranki a odtud dále do Suzdalu.

Dne 7. července 1940 byl Zdeněk Škarvada zařazen do transportu směr Suzdal–Moskva–Oděsa. Odtud čs. vojáci vypluli lodí Svanetia přes Varnu do Istanbulu, kde je ale Turci odmítli vpustit do přístavu. Na zásah britského zastupitelského úřadu mohli loď opustit a 17. července nákladní lodí Sardinien Prince odcestovali přes Cannakale v průlivu Dardanely do Port Saidu, kam dopluli poslední červencový den. O deset dní později nastoupili na další loď, President Doumergue, s níž vypluli do indického přístavu Bombay. Po několikadenní zastávce pak vypluli další lodí, SS Narkunda, kolem Afriky, přes Mombasu, Durban, Kapské Město, Freetown, Takoradi, a dále přes Atlantický oceán. Svou dlouhou cestu zakončili 27. října 1940, kdy připluli do Liverpoolu. Z přístavu se 37 čs. letců ihned odebralo na nádraží a odtud vlakem do Cosfordu, kde bylo zřízeno československé výcvikové a náhradní středisko.

Dne 2. listopadu zde byl pod pořadovým číslem 788 031 zaeviován Zdeněk Škarvada, 11. listopadu byl přijat do RAF VR (Letecká dobrovolnická záloha) a o deset dní později zařazen do funkce pilota. Obdržel hodnost Sergeant (četař) a nastoupil do kurzu angličtiny. Na počátku února 1941 byl odeslán na letiště Cambel ke čtrnáctidennímu opakovacímu výcviku, pak prošel kurzem pozemní obrany, až konečně 20. března byl odeslán do Lichfieldu jako zalétávající pilot k jednotce No. 51 MU (opravárenská dílna). Již začátkem května ale odjel do školy spolupráce s armádou v Old Sarumu a 3. června pak k operační výcvikové jednotce No. 52 O.T.U. v Debden. Zde se Zde-

něk konečně seznámil s bojovou stíhačkou Hawker Hurricane Mk.I. Poté byl zařazen k 19. stíhací peruti, díky náhodnému setkání s velitelem čs. stíhačů Alexandrem Hessem byl ale přeřazen k 310. čs. stíhací peruti a dne 22. července přicestoval do Dyce ve Skotsku a ihned se zapojil do činnosti čs. jednotky, jejímž úkolem zde bylo zajišťovat bezpečnost lodních konvojů. V září jednotka dostala do výzbroje letouny Spitfire MK.IIA a brzy nato Spitfire Mk.V.

V prosinci přišel rozkaz k přesunu jednotky na letiště Perranporth v hrabství Cornwall. Hned na počátku roku 1942 byl Zdeněk Škarvada odeslán do speciálního navigačního kurzu u No. 2 School of navigation for SNO (Station navigation officer). Dne 4. února 1942 se vrátil na základnu v Perranporthu a zde se odehrála událost, která zcela změnila jeho další osud. Letka „B“ právě držela hotovost a jeho kamarád Poldu Šrom měl po službě odjet na dovolenou. Blížil se konec služby a Poldu požádal Zdenka, aby zbývající půlhodinu odsloužil za něj s tím, že má možnost odletět s transportním letadlem. Zdeněk neměl moc chuti, byl po návratu unaven, ale jeho letecký kolega již odběhl. Ihned nato přišel rozkaz vzlétnout. Zdeněk musel nasednout do stroje a jít na operační let. Když byl nad mořem, začal mu ale vynechávat motor a selhalo i spojení. Zůstal sám a jedinou možností, jak se zachránit, bylo vyskočit z letounu padákem. Dopadl do ledové vody, odkud jej vylovila posádka německého válečného plavidla.

Zdeněk Škarvada byl nejprve odvezen do francouzského přístavu Brest, odkud putoval do zajateckého tábora Dulag Luft ve Frank-