

# Rudolf Borovec

\* 5. 2. 1915

† 9. 11. 1944

## Mládí

Rudolf Borovec se narodil a vyrůstal v Pardubicích. Byl jediným synem Rudolfa Borovce, drážního úředníka, a jeho ženy Aloisie. Po obecné a měšťanské škole studoval gymnázium a později státní průmyslovou školu, obor strojírenství a stavitelství, kde maturoval v roce 1937 ve třídě Ing. Otakara Wolfa. Do zaměstnání nastoupil jako technický úředník a zároveň vyslyšel celostátní výzvu „Tisíc pilotů republiky“, jejímž cílem bylo doplnění řad leteckého personálu. Pilotní výcvik absolvoval ve Východočeském aeroklubu pod vedením známého pilota a konstruktéra Jaroslava Lonka. Vojenskou službu nastoupil u letectva, konkrétně u 5. leteckého pluku v Brně, kde prošel školou důstojníků letectva v záloze.

## Odchod do Polska a do Francie

Po rozbití čs. státu v březnu 1939 začalo vznikat domácí i zahraniční vojenské odbojové hnutí. Letci tvořili významnou část exulantů a v srpnu 1939 přešel přes Bílý kříž do Polska také Borovec. Polské úřady však o československé vojáky a letce zpočátku neprojevovaly žádný zájem, a tak spolu s dalšími pokračoval z gdynského přístavu do francouzského Calais. Počátkem září, po vypuknutí války, byl zařazen do letecké skupiny v táboře čs. vojska v Agde. Nejprve absolvoval kurz pro palubní střelce v Tours, do přeškolení pilotního a stíhacího výcviku v La Rochelle a následně v Étampes byl vyslán v lednu 1940. Do bojů však aktivně nezasáhl. Válka postupovala rychle a po porážce Francie pokračoval Borovec dál, do Anglie.

## RAF

Dne 22. června 1940 vstoupil Borovec na anglickou půdu a 12. července téhož roku byl přijat do RAF jako Pilot Officer s evidenčním číslem 81885. Za tři roky vystřídal řadu míst a činností. Na začátku ho na týden omylem přidělili k výcviku na zastaralých letounech Fairey Battle s nelichotivou přezdívkou „létající rakev“. Následně započal pětiměsíční operační stíhací výcvik (No. 6 OTU Sutton Bridge).

Jeho prvním bojovým působištěm se stala britská 601. stíhací peruť, tzv. „County of London“, která byla po těžkých ztrátách v bitvě o Británii doplněna o nové piloty. Zde létal s letouny typu Hawker Hurricane. V době operačního klidu od června 1941 do ledna 1942 působil v leteckých školách na základnách Millom a Llandwrog a absolvoval další operační výcvik (No. 55 OTU Ushworth).

Čtyři měsíce působil u 19. britské peruti, kde létal s modernějšími letouny Supermarine Spitfire. Na konci dubna 1942 byl převelen k 310. československé stíhací peruti na základně Exeter, kde nejčastěji plnil funkci střeleckého či zbrojního důstojníka pro peruť. Během britského období byl třikrát povýšen až na hodnost poručíka letectva v záloze. (Obrázky pocházejí z Borovcova leteckého deníku u RAF.)

V říjnu 1942 obdržel 1. československou medaili za chrabrost. Z jeho bojových akcí lze zmínit doprovod spojeneckých bombardérů či lodních konvojů, vzdušné krytí při vylodění v Dieppe či zničení a poškození lokomotiv ve Francii.

## **SSSR**

Dlouhá řada jednání mezi exilovým londýnským ministerstvem obrany a členy vojenské mise v SSSR vyústila koncem roku 1943 v rozhodnutí o vzniku čs. letecké jednotky a bylo vyhlášeno přijímání dobrovolníků. Z přihlášených bylo vybráno dvacet stíhačů a jeden zpravodajský důstojník. Rudolf Borovec mezi nimi v prvním výběru nebyl, nahradil původně vybraného F/Sgt, rtm. Josefa Štivara, který onemocněl. Oblečení do nových československých uniforem odjeli v únoru 1944 do Liverpoolu, kde se nalodili na „Královnu Pacifiku“ (Reina del Pacifico), která se v Glasgow připojila ke konvoji plujícímu přes Středozeří na Dálný východ, kde pokračovali dál vlaky a autobusy. Zážitky z této 13 tisíc kilometrů dlouhé cesty přes Egypt, Palestinu, Sýrii, Irák a Írán do Moskvy zachycuje František Fajtl v knize První doma. Dochovala se jediná fotografie, na níž je všech jednadvacet čs. letců pohromadě. Stojí před budovou čs. vojenské mise v Teheránu, odkud byli přepraveni už letecky do Moskvy. Por. Borovec odletěl ve třetí skupině 12. dubna 1944.

Po několika dnech přešli vlakem na stále zasněžené letiště Ivanovo, asi 180 kilometrů severovýchodně od Moskvy, kde je čekalo přeškolení na stíhačky Lavočkin La-5FN. Zde z nich byla také oficiálně utvořena 128. československá samostatná stíhací letecká peruť v SSSR. Následoval přesun na letiště Kubinka (jihozápadně od Moskvy), kde byla reorganizována na 1. československý samostatný stíhací letecký pluk v SSSR. Dne 19. července 1944 proběhlo v Kubince oficiální rozloučení před odletem na frontu.

První zastávkou byl ukrajinský Proskurov, kde pluk zůstal sedm týdnů a bohužel nemohl létat kvůli nedostatku paliva. To dorazilo počátkem září a pluk se přesunul do Stubna, na své první frontové letiště, kde proběhla první operace, hlídkový let pěti Lavoček 5FN. K boji však nedošlo.

### **Slovenské národní povstání**

Do plánů pluku v SSSR zasáhlo Slovenské národní povstání. Generál Píka požádal sovětské velení o přesun pluku na pomoc slovenským povstalcům a Stalin jeho žádosti vyhověl. Škpt. Fajtl obdržel rozkaz k odletu na letiště Tri Duby u Zvolena na Slovensku, kterou letci uposlechli s velkou radostí. Znamenalo to, že po několika letech vstoupí opět na rodnou půdu.

Na letiště Tri Duby doletěla první letka 15. září 1944, celý pluk pak přistál 17. září 1944 na nedalekém letišti Zolná. Sešlo se zde 21 stíhaček La-5FN, 22 čs. stíhacích pilotů, jeden čs. pobočník a 83 příslušníků sovětského pozemního personálu. Rudolf Borovec však na Zolnou nepřiletěl se svou La-5FN č. 95 jako ostatní. Při mezipřistání v Krosnu se letounu zavřela pravá podvozková noha a musel být ponechán na místě. Por. Borovec tedy přiletěl z letiště Jasionka na palubě jednoho z dopravních strojů Li-2, které transportovaly pozemní personál a materiál pluku.

Půda na Zolné byla velmi podmáčená, na pár dní letka vyzkoušela nouzovou letištní plochu Rohozná u Brezna nad Hronom, ale nakonec se postupně přesunula na Tri Duby. Z taktických důvodů však nějakou dobu operovala z obou míst současně, dokud to stav plochy na Zvolné alespoň trochu dovoloval.

Pluk byl po celou dobu významnou leteckou podporou povstaleckých vojsk. Jeho stíhači nepříteli způsobili množství ztrát na pozemní technice a ve vzdušných bojích dohromady sestřelili patnáct letounů jistě, tři pravděpodobně a sedm poškodili. Por. Borovec během tohoto nasazení vykonával funkci prvního důstojníka 2. letky.

## Ústup z letiště Tri Duby a smrt v Tatrách

Povstání však nebylo úspěšné a bylo rozhodnuto o ústupu. Část pilotů čekal 25. října 1944 odlet zpět na území SSSR, část se jich měla přidat k partyzánským skupinám v horách. Právě tento den se stal pro Rudolfa Borovce zlomovým.

Ústup byl plánován ve čtyřech rojích po třech letounech. Jako třetí měl odlétat roj npor. Chábery, ale při rolování na start uvázl jeho letoun v jámě po nepřátelské bombě a nešel vyprostit. Letecký deník uvádí, že „Npor. Cháberovi nařídil velitel pluku odletět v letounu por. Borovce, který zůstane na Slovensku.“ Škpt. Fajtl ve svých Vzpomínkách na padlé kamarády situaci upřesňuje: „Připravovali jsme se s Borovcem a se Šromem, že půjdeme podat ruce na rozloučenou našim budoucím partyzánům, když náhlá a nepříjemná příhoda mě postavila před dilema. Chábera? Nebo Borovec? Nebo Šrom? Otočil jsem se k poručíku Borovcovi. Snad vyčetl z mé tváře spíš prosbu než rozkaz. Než jsem otevřel ústa, sundal kuklu, nasadil si brigádýrku, zasalutoval a tiše řekl: ‚Pane štábní, já tu zůstanu s Jirkou [Sehnalem].‘ Pocítil jsem velkou úlevu a v tu chvíli bych poručíka nejraději objal za jeho taktní gesto, které mi ušetřilo nepříjemný rozkaz, i když jsem byl přesvědčen, že by ho přijal bez odmluv a chlapsky.“

Velitelem skupiny, která měla sestoupit do hor, byl určen náčelník štábu pluku škpt. Stanislav Rejthar. Ustoupili do vyklizené Bánské Bystrice, dál na Donovaly a pak do hor. Čekaly je dlouhé týdny pochodů po zasněžených svazích Nízkých Tater. Por. Borovec však zahynul velmi záhy, 9. listopadu 1944, nad obcí Nemecká Ľupča (dnes Partizánská Ľupča). S partyzánskou rotou, jíž velel, narazili na zdánlivě opuštěný radiový vůz. Při snaze získat potřebnou radiosoučástku došlo k přestřelce s Němci, v níž padl.

## Převoz ostatků a osudy rodiny Borovcovy

Válku bohužel přežila pouze Borovcova matka Aloisie, ačkoli byla 17. září 1942 zatčena a spolu s dalšími ženami, jejichž synové či manželé bojovali v zahraničí, deportována do internačního tábora ve Svatobořicích. Otec Rudolf Borovec starší pracoval jako úředník u drah a po odchodu syna do zahraničí navázal spolupráci s vojenským odbojem známým jako Obrana národa. Pardubické gestapo ho však v únoru 1940 spolu s deseti dalšími zatklo a deportovalo do Osvětimi, kde 6. června 1942 zemřel.

V rodinném archivu se dochovaly dopisy svědčící o dlouhém a náročném pátrání po synově osudu. Na základě svědectví pravděpodobně poručíka Jiřího Sehna byla našťastí jeho hrob nalezen, ostatky převezeny a 1. prosince 1945 po kremaci pohřbeny v rodinné hrobce na pardubickém hřbitově. „Za MNV s padlým hrdinou se rozloučil Sommer, za Východočeský aeroklub Líněk a za vojsko jeho velitel major Fajtl z MNO, kteří zhodnotili smysl jeho života a smrti a zdůraznili, že památka kapitána Borovce nás zavazuje bojovat proti onomu strašnému zlu, jakým byl nacismus. S padlým bojovníkem přišli se rozloučiti zástupci úřadů, vojska, zpěváci a mnoho pardubických občanů, kteří mu zachovají upřímnou, vděčnou a oddanou vzpomínku.“ (Východočeské právo lidu)

V červenci 1946 udělila Slovenská národní rada Borovcovi Rad Slovenského národného povstania I. triedy. Na leteckém dni pořádaném Východočeským aeroklubem v Pardubicích v říjnu 1946 bylo jedno nově pokřtěné letadlo pojmenováno „jako projev úcty a vděčnosti“ právě po Borovcovi. Šlo o Piper L-4HCub OK-XFC. V únoru 1947 byl Borovec rovněž posmrtně povýšen na štábního kapitána v

záloze. V březnu téhož roku obdržel Čs. válečný kříž 1939, Čs. medaili za chrabrost a Čs. vojenskou pamětní medaili se štítkem „F-VB“, v únoru 1948 dále Pamětní odznak za účast v boji za osvobození Československa. V červnu 1991, už po smrti své matky (leden 1960), byl povýšen do hodnosti plukovníka ve výslužbě in memoriam.

Zpracovali: ThLic. Marie Benáková a Vojtěch Peterka

Modely tří letadel, s nimiž Borovec létal, najdete v expozici Leteckého muzea Ing. Jana Kašpara v Pardubicích (odkaz: <https://www.muzeumletectvi.cz/>)

Část o SSSR a SNP byla zpracována podle knihy Jiří RAJLICH – Jitka REŽNÁ: Generál Fajtl slovem historika, rodiny a objektivem fotografů. Svět křídel, Cheb 2012.

Fotografie poskytly: rodina Weinerova, Tomáš Hlobil, Jaroslav Popelka, Jiří Rajlich.

### **Legenda k fotografiím:**

01 Nejznámější fotka Borovce u Hurricane. Sbíрка Jiřího Rajlicha.

02 Teherán: jediná společná fotografie všech 21. československých letců pod vedením Františka Fajtla na cestě do SSSR, před budovou tamější čs. vojenské mise, 1944. Sbíрка Jiřího Rajlicha.

03 pravděpodobně Proskurov (dnešní Ukrajina) - před prvním odletem na frontu, na snímku Borovec, Motyčka, Skopal, 1944. Sbíрка Jiřího Rajlicha.

04 Na letišti Zolná na Slovensku během SNP, na snímku Stehlík, Motyčka, Borovec, 1944. Sbíрка Jiřího Rajlicha.

05 Piper L-4HCub OK-XFC Východočeského aeroklubu, slavnostně pojmenován po Borovcovi na jeho počest, na leteckém dni 13. 10. 1946 v Pardubicích. Sbíрка Tomáše Hlobila.