



Jacques Pradel a Luc Vanrell
ST.-EXUPÉRY
POSLEDNÍ TAJEMSTVÍ

Jacques Pradel a Luc Vanrell

ST.-EXUPÉRY

POSLEDNÍ TAJEMSTVÍ

VYŠEHRA D

Za odbornou revizi v oblasti letectví
děkuji Ing. Michalu Holubcovi.
Š. B.

© Éditions du Rocher, 2008
Published by arrangement with Literary Agency „Agence de l’Est“
Translation © Šárka Belisová, 2009
Odborná revize Ing. Michal Holubec, 2009

ISBN 978-80-7021-985-0

Předmluva

Jako dospívající mladík jsem Antoina de Saint-Exupéry považoval za jednoho ze svých duchovních učitelů. Ostatně pro většinu dvacetiletých představoval v dobách před druhou světovou válkou, během ní i po ní nedostižný vzor. Jeho smrt mě zasáhla stejně, jako kdybych býval měl to štěstí a patřil mezi jeho blízké přátele. Přitom jsem se řadil jen k jeho nesčetným čtenářům.

Je tedy nanejvýš logické, že když se objevily první zprávy o zahájení pátrání po jeho letadle zmizelém ve Středomoří, upnul jsem se k nim s velkou nadějí. Příznám se však, že jsem se v nich záhy přestal orientovat. Po přečtení knihy, jejíž vznik podnítily pátrací aktivity Luka Vanrella, jsem ke svému velkému překvapení všechno své zpoždění dohnal.

Vždycky jsem miloval záhady, hlavně ty, jež zůstaly neobjasněny. Tentokrát jsem byl na konci odysey, nezadržitelně spějící k nalezení pravdy, doslova oslněn.

V pondělí 31. července 1944 v 8 hod. 45 min. vzlétl z letiště v Bastia-Borgo major Antoine de Saint-Exupéry na palubě F-5B (verze americké stíhačky Lockheed P-38 Lightning) č. 223 na průzkumnou misi ve velké výšce nad krajem Grenoble-Annecy. Letěl sám. Jeho předpokládaný návrat byl stanoven na dobu mezi 12.45–13.00. Když o něm ani

do půl třetí nepřišly žádné zprávy, byl prohlášen za nezvěstného, jenž zmizel při plnění úkolu.

Sestřelila Saint-Exupéryho německá stíhačka?

Stal se obětí poruchy motorů nebo navigačních přístrojů?

Vzal si dobrovolně život?

Trosky F-5B se podařilo najít v rámci důkladného pátrání až po třiceti letech. Dlouho panoval názor, že letadlo leží někde v Zálivu andělů mezi Korsikou a evropskou pevninou. V roce 1998 jeden marseilleský rybář vylovil v sítích podivný předmět pokrytý silnou vrstvou usazeniny, jehož část se zablýskla ve slunci. Nic netušící Jean-Claude Bianco právě našel řetízkový náramek, který patřil zmizelému slavnému spisovateli a letci.

Později bude moci oficiálně identifikovat ve velké hloubce profesionální potápěč Luc Vanrell vrak letounu Saint-Exupéryho ve vzdálenosti několika set metrů od ostrova Riou v oblasti malých úzkých zálivů v blízkosti břehů Korsiky.¹

Knihy Jacquese Pradela a Luka Vanrella, která se svým dramatickým spádem vyrovná skutečnému thrilleru, nás vrhá přímo doprostřed usilovného pátrání nepočtené skupinky nadšenců. To probíhalo v kraji Bastia, kde strávil Saint-Exupéry poslední hodiny života, pokračovalo po stopách dosud žijících německých a amerických pilotů, a zahrnovalo i průzkum neobývaného ostrova, kde byly v největší tajnosti pohřbeny tělesné pozůstatky jistého letce, což umožnilo proniknout do jedné německé knížecí rodiny.

¹ Trosky letadla se v současné době nacházejí v Leteckém muzeu v Le Bourget, měste ležícím na severovýchod od Paříže.

Výsledek náročného šetření přinesl jednoznačné závěry – Antoine de Saint-Exupéry neměl nehodu ani poruchu. Ani se neztratil. Nespáchal sebevraždu. Zemřel za Francii při svém posledním vzdušném souboji. Německý pilot, který ho sestřelil, dosud žije a uvolil se v této knize vyprávět.

Alain Decaux
člen Francouzské akademie

1

„Pídit se po pravdě je určitě zábavnější než ji znát,“ říkával s vlídnou moudrostí Antoine de Saint-Exupéry... A někdy dodával: „Víte, život nezná okamžitá řešení. Zná jen jakousi neochabující sílu. Je třeba v ni uvěřit, a řešení se dostaví samo.“ Tato slova mi znějí v hlavě, když pomyslím na dobrodružství, jež jsme prožili při odkrývání pravdy zahalené tajemstvím.

Všechno pro mě začalo jednoho dopoledne na jaře roku 2004. Přesně to bylo 7. dubna. Úřad podmořského archeologického výzkumu DRASSM zveřejnil úřední zprávu, v níž oznámil, že na východ od ostrova Riou vylovili rybáři zbytky Lightningu, jež se později podařilo identifikovat jako součást letadla Saint-Exupéryho. Toto stručné oznámení znamenalo úžasnou zprávu, která definitivně ukončila kampaně vedené celá léta za lokalizaci místa, kde zmizel jeden z nejstarších spojeneckých pilotů druhé světové války.

Následujícího dne jsem ve svém ranním vysílání na Evropě 1² uváděl jako hosta profesionálního potápěče Luka Vanrella, ředitele společnosti Immadras, specializující se na zásahy na mořském dně v extrémních podmínkách. Právě on se zasloužil o tento nález, který však nebyl tak nedávného data, jak se mohlo zdát. Ve skutečnosti k němu

² Radiožurnál denně vysílaný v dopoledních hodinách od 9 do 10.30.

došlo v květnu 2000, ale Luc Vanrell si to tehdy raději nechal pro sebe, zpočátku hlavně proto, že přesně nevěděl, s čím má co do činění, a když to později pochopil, vsadil na opatrnost... Teprve poté, co nabyl jistoty o tom, co vlastně našel, uvědomil úřady. Vylovení dalších kusů proběhlo během roku 2003. Luc Vanrell identifikoval různé kusy vraku ležícího v hloubce 40 až 87 metrů jako součást stroje pilotovaného Saint-Exupérym. Šlo o čistě osobní dedukci, zakládající se na porovnání údajů nalezených v archivech. Ještě však bylo třeba počkat několik měsíců, než pravost onoho zázraku konečně potvrdí zpráva DRASSM, podpořená věrohodnými důkazy...

Tehdy dopoledne jsem ho požádal, aby vyprávěl, za jakých okolností vrak našel, a vysvětlil nám, proč se s nezbytnými analýzami nezačalo už před třemi lety a jak získal jistotu, že letoun, který našel, skutečně patřil Saint-Exupérymu. Jako druhého hosta svého pořadu jsem si tehdy pozval Jeana-Clauda Bianca, bývalého kapitána rybářské lodi z Marseille, který v září 1998 vytáhl v sítích na svůj trawler *L'Horizon* zmíněný stříbrný řetízkový náramek s vyrytým jménem slavného spisovatele. Všichni si ještě vzpomínají, jaké to bylo sousto pro bulvár.

Tehdy jsem díky telefonickému spojení s marseilleským krajem přímo ve vysílání hovořil s nejvyšším představitelem Comexu³ Henri-Germainem Delauzem a rovněž s Pierrem Beckerem, generálním ředitelem Géocéanu, velké společnosti specializující se na podmořské práce, kteří v téhle záležitosti sehráli významnou roli.

³ Comex je zkratka francouzské námořní společnosti poskytující odborné posudky (Compagnie maritime d'expertises).

⁴ Re.L.I.C – Recherche, Localisation et Identification de Crashes je Sdružení pro výzkum, lokalizaci a identifikaci zřícených letadel.

Delauze použil svou admirálskou loď *Minibex* a vyzvedl s její pomocí největší trosky vraku. Becker zajišťoval očištění a konzervaci jednotlivých kusů za účelem expertních analýz. Mým posledním hostem v pořadu byl Philippe Castellano, předseda sdružení Aéro-Re.L.I.C,⁴ který měl zhodnotit dosavadní výsledky zkoumání z technického a historického hlediska.

Po skončení pořadu si mě v okamžiku, kdy jsme se loučili, vzal Luc Vanrell stranou. Chtěl se mi s něčím svěřit. Při jednom dávném ponoru u ostrova Riou učinil objev, který by mohl znamenat opravdovou bombu. A právě těchto několik slov mě rázem vtáhlo do strhujícího pátrání, jaké jsem ve svém životě novináře dosud nezažil...

Co mi Luc vlastně svěřil? Prozradil mi, že ten den, kdy došlo v roce 2003 k vyzvednutí prvních kousků vraků na povrch za účelem jejich konečného prozkoumání a identifikace, se pak na to místo v moři ponořil znovu, aby ty nejvýznamnější části vraku opatřil „padáky“.⁵ A v tu chvíli si všiml detailu, jaký dokáže udeřit do oka jedině profesionální potápěče. Nikomu se však o něm slovem nezmínil. Nazítří provedl další ponor, tentokrát sólový, aby získal jasno. Věc, kterou toho dne našel, by se mohla stát skutečným klíčem k tajemství zmizení Saint-Exupéryho. To, co mi Luc Vanrell svěřil, jsem zachytil na záznam a zároveň mu slíbil naprostou diskrétnost. Od té chvíle jsem zaujal pozici pozorovatele, který je stále ve střehu v očekávání dalšího vývoje událostí. Vanrellův kapitální nález vedl později ke vzniku malé expertní skupiny složené z mezinárodních

⁵ Jedna z technik používaných pro vyzvedávání těžkých předmětů z mořského dna na hladinu moře spočívá v tom, že se naplní vzduchem nafukovací předmět připomínající míč, nazývaný „padák“, který se připevní k vraku pevným konopným lanem.

odborníků sdružených kolem Vanrella, a ta pak měla pokračovat v dalším pátrání. To se nakonec protáhlo na tři roky a jeho výsledky nám dnes konečně umožňují vysvětlit vývoj událostí dne 31. července 1944, jež vedly ke zmiizení slavného pilota.

Vrak jeho letounu se po skončení druhé světové války hledal tak trochu všude – na jihovýchodě Francie, v Alpách, v soutěskách verdonského kañonu, a hlavně ve Středomoří, přesněji v Zátocě andělů a na volném moři v blízkosti měst Nice a Saint-Raphaël.

Několikrát se stalo, že trosky nalezené v posledním zmíněném pásmu a pak ještě v oblasti La Ciotat byly s velkým mediálním humbukem představeny jako pozůstatky Lightningu č. 223, s nímž Saint-Exupéry vzlétl na svou poslední misi ze spojenecké základny v Bastia-Borgo na Korsice. Jenomže vůbec nešlo o „správné“ letadlo! Odborníci měli dávno přijít na to, že tento „kandidát“ na vrak po Antoinovi de Saint-Exupéry je starší verze letounu a navíc figuruje v archivech americké armády, které zachycují jak okolnosti a datum zřícení svých vojenských letadel, tak i jméno pilota, jenž s daným strojem letěl.

Avšak ještě předtím, než vylíčíme pozoruhodné závěry této poutavé historie, se vydáme na krátkou pouť proti proudu času.

Do doby, kdy Saint-Exupéry ještě žil.

2

Nejde nám o to rozepisovat se příliš do šířky o životě autora Malého prince, stačí stručně připomenout několik chronologických záchytných bodů pro pochopení jeho osobnosti a co možná nejrychleji přejít k období, jež nás zajímá především a jímž je válka.

Antoine se narodil v neděli 29. června roku 1900 v Lyonu v rodině pocházející ze staré limousinské šlechty. Po Marii-Madeleine (1898) a Simoně (1899) je třetím dítětem hraběte Jeana-Marie de Saint-Exupéry a Marie Boyer de Fonscolombe. Po něm přijdou na svět ještě François (1902) a Gabrielle (1904). Antoinovi nebyly ještě ani čtyři roky, když mu zemřel otec na mozkovou mrtvici. Marie de Saint-Exupéry se musela přestěhovat. Rodinu si k sobě bere Gabrielle de Tricaud, pratetička z matčiny strany, do svého zámku v Saint-Maurice de Rémens nedaleko Ambérieu v departementu Ain. Antoine tak bude v nejranějším dětství pobývat střídavě na zámku Saint-Maurice de Rémens a na zámku v Môle, který byl vlastnictvím druhé babičky de Fonscolombe.

V roce 1909 se situace náhle mění – rodina se usazuje v Mans, odkud pochází otcův rod. Antoine nastupuje do školy na jezuitskou kolej Notre-Dame-de-Sainte-Croix, kde si získává pověst nespolehlivého a nepořádného žáka, milovníka poezie se sklony ke snění. Marie de Saint-Exupéry se však nedokáže přizpůsobit rodině zemřelého

manžela a v roce 1910 se vrací na zámek Saint-Maurice de Rémens. Antoina s Françoissem nechává u jejich tetiček Anaïs a Marguerite.

V Sainte-Croix vládne přísná disciplína a Antoine pravidelně dostává tresty za inkoustové skvrny na prstech, nedbalost, fanfaronství – už tehdy! –, nedostatek píle při učení a nepořádek ve školní lavici. Na toto strastiplné období později vzpomíná v jednom dopise, který napsal matce:

„Vracíval jsem se s velkou aktovkou na zádech a vzlykal jsem, protože jsem dostal trest – bylo to v Mans, pamatujete? –, ale stačilo, abyste mě políbila, a rázem jsem na všechno zapomněl. Byla jste mi všemocnou oporou proti vychovatelům a svatým otcům pověřeným dozorem.“

Antoinova matka se s vdovstvím vyrovnávala velmi těžce. Byla silně přecitlivělá a k synovi si vytvářela přednostní pouta, dávala mu ze sebe to nejlepší, humanismus založený na čestnosti, úctě k druhému, neohlížející se na sociální výlučnost. Nejkrásnějšími okamžiky jeho života byly chvíle trávené v její blízkosti, přízná se později. V Saint-Croix, kde pobývá na internátu, se mu vůbec nelíbí. Kamarádi mu přezdívají Tatane, což je překroucenina jména Antoine, a společně pracují na psaní třídní kroniky, která vznikla z jeho iniciativy a již otcové jezuité vzápětí zakážou.

Léto 1912 přináší nezapomenutelné prázdniny v Ambérieu.

V blízkosti Saint-Maurice de Rémens se nachází letiště a Antoine tam jezdí na kole. Celé hodiny tráví zasněný před letadly a nezřídka dotírá na mechaniky otázkami vztahujícími se na fungování motorů. Koncem července konečně zažije křest vzduchem. Této nesmrtelné vzpomínce věnoval část své básně:

*... Dechem večera se křídla rozechvěla,
motor zpěvem kolébal duši uspanou
a slunce nás hladilo blednoucí září...*

V témže roce začíná hrát na housle.

V létě 1914 vypukla válka. Už v srpnu padl Antoinův strýc z otcovy strany. Na začátku školního roku 1915, krátce poté, co se zasloužila o otevření ošetrovny pro raněné v Ambérieu, zapisuje Marie své syny v zájmu jejich bezpečnosti k bratrům maristům se sídlem ve Villa Saint-Jean ve švýcarském Fribourgu. Tato kolej, jež udržovala úzké kontakty se Stanislasovou kolejí v Paříži, vyvinula moderní metodu výuky, založenou na využití tvořivosti.

V roce 1917 Antoine úspěšně skládá maturitu, avšak chvíle štěstí letních měsíců zcela zastře tragická událost. Náhle umírá jeho mladší bratr François, věrný druh z období dětských her, vystavený mukám způsobeným bolestmi kloubů. Antoinovi se v tu chvíli zhroutí svět. V jednom jediném okamžiku přejde z období dospívání do dospělosti. O deset let později si smrt vezme i jeho sestru Marii-Madeleine, jež onemocní tuberkulózou.

S maturitou v kapse a navzdory snu o kariéře letce se mladý muž jen proto, aby uklidnil matku, nakonec rozhodne pro námořnictví. U přijímacích zkoušek na Vojenskou námořní akademii však dvakrát propadá. Toto rozčarování nakonec přispělo k tomu, že se přihlásil jako mimořádný posluchač na Akademii výtvarných umění a architektury. Možná ho k tomu vedl jen dočasný zájem, který by mu pomohl překlenout těžké období. Druhého dubna 1921 však dostává povolání k nástupu vojenské služby. Je přidělen ke druhému pluku stíhacího letectva, sídlícímu v Neuhofo u Štrasburku. Navzdory nedostatku finančních prostředků se učí létat u civilní letecké společnosti, která

využívá pozemky sloužící jako letištní plochy společně s armádou. Antoine de Saint-Exupéry jednou uskutečnil se svým letadlem pozoruhodnou akrobatickou sestavu nad střechami kasárenských budov. Okamžitě následovaly sankce – osm dnů vězení. Benevolentní vojenské úřady mu poté přesto povolily ve výcviku pokračovat.

Koncem roku 1921 dává Alsasku sbohem a odjíždí do Maroka, kde bude sloužit u 37. pluku stíhacího letectva a získá status vojenského pilota. Po dokončení výcviku se vrací do Francie a v říjnu 1922 je jmenován záložním podporučíkem přiděleným k 34. pluku se sídlem v Le Bourget u Paříže.

V roce 1923 ohlašuje své zasnoubení s okouzující Louise de Vilmorin, s níž se seznámil v roce 1918, právě v době, kdy se chystal nastoupit k námořnictvu. Na jaře 1923 se stává obětí vážné nehody způsobené technickým problémem – přežije pád letadla. V bezvědomí a bez známek života je s několika frakturami lebky vyproštěn ze zničeného stroje. To nemění nic na tom, že je 2. května odsouzen ke čtrnácti dnům domácího vězení. A důvod? Bez povolení si vzal letadlo – Hanriot HD-14 – a vzlétl.

Jako demobilizovaný voják se mohl ucházet o místo u vojenského letectva, avšak proti tomu se rázně postavila rodina jeho snoubenky. Vezme tedy zavděk zaměstnáním kancelářského úředníka – dělá výrobního kontrolora v tui-lerijské pobočce dodavatelské firmy specializované na výrobu dlaždic. Průměrná existence... V září ruší Louise de Vilmorin zasnuby... V říjnu se vdává Antoinova mladší sestra Gabrielle za Pierra Girauda d'Agay – to jméno je třeba si zapamatovat, ještě o něm bude řeč. Děti a vnučata Agayových jsou totiž dnes Saint-Exupéryho dědici...

Rok 1924. Antoine nastupuje na místo obchodního zástupce firmy Saurer obchodující s nákladními vozy v de-

partementech Allier a Creuse. Utěšuje se aspoň tím, že si může zalétat tak často, jak to jen lze, a pokouší se o psaní. V roce 1926 vydává díky pomoci přátel povídku *Letec*. Tentýž rok skládá zkoušky pro piloty civilní letecké dopravy. Na přímluvu abbé Sudoura (jednoho z jeho profesorů na Bossuetově koleji v době, kdy se připravoval na přijímací zkoušky na Vojenskou námořní akademii) ho 14. října 1926 zaměstnává markýz Beppo de Massimi, člen správní rady letecké společnosti Latécoère (budoucí Aéro-postale).

Nejdřív si povinně projde dílnou a poté mu provozní ředitel letecké společnosti Latécoère svěřuje letoun Breguet 14 na lince Toulouse – Casablanca a později Casablanca – Dakar.

V roce 1927 je Saint-Exupéry jmenován šéfem tranzitního letiště v marockém Cap-Juby, kde má současně na starost zlepšování vztahů společnosti s maurskými kmeny a se Španěly. Tam pozná, co to je samota rozžhavené pouště, již si uvědomí zejména díky setkání se společenstvím mnichů: „Vítr, písek a hvězdy. Strohý život trapistů. Na špatně osvětleném písečném příkrovu přitom šest až sedm mužů, kteří na tomto světě nevládnou nic kromě svých vzpomínek, sdílelo neviditelné bohatství.“

Úspěšně zvládl misi trvající osmnáct měsíců, v rámci níž pomohl nemálo letcům, kteří měli poruchu na stroji. Z afrického dobrodružství vzejde jeho první kniha *Kurýr na jih*. Tam také potká piloty, kteří se stanou jeho velkými kamarády v létání – Jeana Mermoze a Henriho Guillaumeta.

V říjnu 1929 za nimi přiletí do Jižní Ameriky, kde bude přispívat k rozšiřování akčního rádia dopravní společnosti Aéropostale až po Patagonii. Po svém jmenování šéfpilotem společnosti Aeroposta Argentina píše knihu *Kurýr na jih*.

V roce 1931 se vrací do Paříže a vstupuje do manželství se salvadorskou spisovatelkou a sochařkou Consuelou Suncin Sandoval de Gómez (zesnula roku 1979), s níž se seznámil předchozího roku v Latinské Americe. Civilní svatba se koná na radnici v Nice a církevní obřad na panství v Agay. Saint-Exupéry uveřejňuje svou druhou knihu – *Noční let*, za niž získal v prosinci téhož roku literární cenu Prix Femina...

Od roku 1932, kdy byla činnost společnosti Aéropostale podkopávána politickými čachry a podvodnými finančními machinacemi, takže byla donucena přistoupit k soudní likvidaci, živoří v Paříži a věnuje se psaní a novinářině. V roce 1933 se mu konečně podaří nastoupit jako zkušební pilot u společnosti Latécoère. Jednou došlo během pokusného letu k tomu, že hydroplánu Laté 29/3 upadlo křídlo a utopilo se v moři. Místo úžasného výletu, jež sliboval přelet památného Angoru, mu nezbylo než nouzově přistát na vodní hladině v ústí Mekongu. Tehdy jen o vlásek unikl smrti utopením.

Rok 1935. Přednáškové turné po Středomoří se zastávkami v Casablance, Alžíru, Tunisu, Tripolisu, Benghází, Káhiře, Alexandrii, Damašku, Bejrútu, Istanbulu, Aténách a jinde. Jako reportér deníku *Paris-Soir* cestuje do Indočíny a Moskvy. V prosinci ho čeká expedice Paříž – Saigon. Osudový let. Start v Benghází v neděli 29. prosince ve 23 hodin. O čtyři hodiny později jeho letoun Caudron Simoun naráží v rychlosti 260 km/h do nejvyššího bodu náhorní plošiny v Libyjské poušti. Saint-Exupéry, ztracený uprostřed písečných plání, je prohlášen za nezvěstného. Když se v lednu 1936 vrátil do Paříže, vydal povídku *Atterrisage forcé dans le désert (Nouzové přistání v poušti)*.

V srpnu roku 1936 odjíždí do Španělska. Píše reportáž o bojích v Leridě. V roce 1937 absolvuje cestu do Německa,

v roce 1938 se pokouší spojit New York s Ohňovou zemí. Následuje další letecké neštěstí, tentokrát v Guatemale. Jeho letadlo se kvůli přetížení rezervním palivem zřítilo na konci vzletové dráhy. Saint-Exupéry je vážně zraněn, ocitá se na pět dní v kómatu.

Jeho bohaté zážitky a životní zkušenosti ho budou inspirovat k úvahám o lidském údělu. Ty vyústí v *Zemi lidí*, vydané v roce 1939. Nádherným jazykem napsaný román korunuje Velká cena Francouzské akademie. Právě z něj pochází i známá věta: „Přisahám, že to, co jsem vydržel, by nevydrželo žádné zvíře.“

Tehdy byl jmenován důstojníkem Řádu Čestné legie (rytířem byl od roku 1930) a dosahuje světového věhlasu díky anglické verzi této knihy – *Wind, Sand and Stars*, jež vyšla ve Spojených státech a setkala se s živým ohlasem.

3. září 1939 vstoupila Francie do války s Německem. Saint-Exupéry se dostavil na základnu v Toulouse-Montaudran s hodností kapitána. Chce znovu nastoupit službu, avšak lékařská komise ho vzhledem k jeho věku a zraněním utrpěným v minulosti prohlašuje za neschopného boje. Generál Davet to dosvědčil těmito slovy:

„Jednou mě v bombardovacím výcvikovém centru, které jsem řídil, vyhledal Saint-Exupéry. Vypadal zkroušeně. Právě absolvoval prohlídku před lékařským koncilium, kde ho vyšetřili poslechem, poklepem, a pak toho virtuosa, toho mistra nebe, který se mohl chlubit tisíci náletanými hodinami, podrobili směšným testům na trenažéru a na základě toho ho prohlásili za nezpůsobilého. Byl zoufalý. Utěšoval jsem ho, ale přitom jsem před ním skrýval skutečnou obavu...“

Davet se pokusil intervenovat na vyšších místech:

„Obrana velkého pilota mi opravu dala zabrat... Připomněl jsem Paříži, že při létání nejde o fyzické srdce, ale

prostě jen o srdce, a že je tedy absurdní požadovat u letce kanón, jakým je vybaven alpský myslivec. Připomněl jsem plamenné srdce Georsese Guynemera a potom i jednookého Willyho Posta, jemuž se tehdy podařilo obletět svět v neslýchaném čase, profesora Picarda, který jako první vystoupil do stratosféry a jemuž pařížské, berlínské a londýnské lékařské kapacity zakázaly dokonce i výstup na Eiffelovu věž, protože jeho srdce nesplňovalo požadavky na jakémsi formuláři, podle nějž bylo potřeba vydělit objem hrudníku výškou těla a výsledné číslo znásobit jakýmsi nesmyslným koeficientem.

Nakonec navzdory lékařské byrokracii, která by takového Molièra jistě přiváděla v nadšení, mohl Saint-Exupéry dál létat. Ale on chtěl mermomocí ‚na frontu‘, bojovat s něčím jiným než s nařízenými, uniknout byrokratickým prkotinám bujícím v týlu. Díky svému jménu slavného dopravního pilota, o němž velitelství letectva v Paříži přece jen něco vědělo, byl nakonec vzat na milost stejně jako jiní, kteří ani ve všech případech nestáli o to znovu pokoušet osud. Nastoupil k průzkumné letce, jako kdysi mladí rytíři nastupovali k nočnímu rozjímání předcházejícímu splnění obtížného úkolu...“

Saint-Ex, jak mu přezdívali kamarádi, se 3. listopadu 1939 zařadil do průzkumné skupiny GR II/33, nositelky tradice slavné letky, již vytvořil v prosinci 1914 kapitán Alfred Bordage. Zde má původ sekýra v jeho odznaku: „Sekýra A. Bordage!“ Tato jednotka se specializovala na průzkum – nízké průzkumné lety, hloubkový fotografický průzkum ve velkých výškách a noční průzkum na strojích Potez 637, Potez 63-11 a o něco později Bloch 174. Od počátku druhé světové války až do května 1940 včetně vykonala čtyřicet misí, z toho šest nočních, strávila zimu pod sněhem a čekala celé dlouhé dny, než přijde počasí vhodné

pro fotografické průzkumy. Krutou daní, již ze svých řad zaplatila, byli dva mrtví, tři nezvěstní, dvě těžká zranění a čtyři ztracená letadla.

10. května 1940. Blesková válka. Německé tanky přecházejí do útoku. Průzkumné lety v té době následují jeden za druhým, kvůli přesnému určení postupu obrněných nepřátel se létá těsně nad zemí. Do 19. června to dělá díky přispění průzkumných pilotů a palubních střelců sedmasedmdesát misí, z toho sedm nočních. Čtyři sestřelené posádky, dva střelci zabití během boje, sedm těžce poškozených letadel. Na druhé straně posádka, na niž zaútočilo dvanáct nepřátelských stíhaček, dokázala ještě předtím, než se definitivně zřítila mezi linie, sestřelit dva letouny a zázračně se zachránit. Saint-Exupéry absolvuje sedm letů nad Německem – Kolínem nad Rýnem, Düsseldorfem, Duisburgem – a nad severní Francií, na niž se valily pancéřové vozy Wehrmachtu. Tím si vysloužil Válečný kříž s palmovou ratolestí: „Důstojník letectva, v němž se snoubí nejlepší intelektuální a morální vlastnosti, vždy ochotný plnit ty nejnebezpečnější úkoly. Poté, co se dostal do prudké, intenzivní palby protivzdušné obrany, přerušil misi teprve ve chvíli, kdy měl vážně poškozené letadlo. Jeho smysl pro povinnost a obětavost je vzorem pro celou jednotku.“

20. června startuje se svou letkou, jejímž cílem se stává Alžír, kde má pokračovat v boji. Jakmile však rozhlas ohlásí příměří, na všech tvářích se zračí zděšení. Přísné dodržování dohody o klidu zbraní by znamenalo nejen rozpuštění „Sekyry“, ale i veškerého vojenského letectva. Přesto tváří v tvář anglické „hrozbě“ na zámořských územích přichází rozhodnutí podržet si za daného stavu několik leteckých jednotek. V druhé polovině července 1940 uskuteční „Sekyra“ několik hlídkových letů podél pobřeží za účelem zjištění pohybu anglického loďstva po útoku na

Mers el-Kebir v Alžírsku. Dne 26. srpna se letka usazuje ve městě El Aouina nedaleko Tunisu. Pro „Sekyru“ to znamená dlouhé období nečinnosti. Snaží se aspoň zužitkovat hubené příděly paliva a pokračuje ve cvičení svých posádek. Navzdory různým problémům se zásobováním náhradními díly se „Sekyře“ daří udržet své staré Blochy 174 v provozuschopném stavu.

Bojový deník průzkumné skupiny hodnotí ve chvíli porážky situaci těmito slovy: „Počítáme naše ztráty: jedenáct mrtvých, tři těžce zranění a devět našich lidí v zajetí. Pochvala pro letku a šestašedesát pochval pro posádky. Hubené pozůstatky bojové skupiny II/33, k níž patříme, se semkly kolem majora Aliase, který nám ukazuje, co máme dělat: pokračovat ve cvičení, věnovat se výcviku v tichosti a skrytě, abychom se připravili na rozhodující utkání v partii zahájené roku 1914, jejíž druhé kolo jsme prohráli. Z malého jádra ‚zběhů‘, jak nás někteří nazvali, vznikne soudržný a dobře vycvičený celek, schopný na znamení převzít boj za osvobození Vlasti... Přímou před očima komisí dohlížejících na klid zbraní a pod několika klamnými záminkami technických zkoušek došlo k uskutečnění průzkumných letů ve velké výšce nad pobřežím Sardinie a Sicílie s cílem odhalit eventuální invazní plány Italů, lačných představy, že by mohli levně přijít k dalším koloniím...“

31. července je Saint-Exupéry demobilizován a už 5. srpna se ocitá zpátky ve Francii, kde žije téměř venkovským životem. V listopadu 1940 učiní rozhodnutí, že si zaletí na obrátku do Alžírsku, kde se shodou náhod seznámí s René Chambem.

Toho se však dotklo kruté snížení věkových limitů, stanovených Němci pro důstojníky francouzského letectva, jejichž možnosti tak byly zredukovány téměř na nulu, a tak Chamba s hvězdičkami generála poslali domů. „Smutné hvězdičky,“ povzdychl si, „smutná generálská hodnost ne-

může přinést tomu, kdo ji dostane, vůbec žádnou radost.“ Víc mu vyhovuje být prostým vojákem ve vítězné armádě než generálem poraženého vojska. S porážkou se však nemiřuje. Sice de Gaullovi schvaluje, že chce zvnějšku pracovat na vítězství, přesto se domnívá, že k témuž cíli by se dalo dospět i při prozatímním setrvání na francouzské půdě nebo v Říši. Saint-Exupéry reaguje uštěpačněji. Na slavnou větu výzvy z 18. června: „Francie prohrála jednu bitvu“ odpovídá: „Přiznejte popravdě, pane generále, že Francie prohrála válku. Ale její spojenci ji vyhrají.“

Chambe přiletěl do Alžíru „ořukat“ mínění vojáků. Jak by se zachovala africká armáda za předpokladu, že by došlo k americkému vyloďení? Postoj vichistické vlády spočíval v rozhodnutí postavit se se zbraní v ruce proti komukoli, kdo by se snažil zaútočit na severní Afriku. Za tímto účelem si Francie ponechala v Maroku, Alžírsku a Tunisku armádu o síle 115 000 mužů.

Hotel Aletti. Je 27. listopadu 1940, jedna hodina po půlnoci. Noční ticho poruší zazvonění telefonu.

„To je Chambe? Tady Saint-Ex.“

„No ne! Kdo vám řekl, že mě tu najdete?“

„V baru hotelu Aletti vědí všechno.“

„Ale co tady děláte vy?“

„To by bylo dlouhé vyprávění. A co vy? Přijďte hned ke mně, na pokoj 229 na vašem patře. Na stole stojí v kyblíku s ledem láhev šampaňského. Čeká na vás. Mám obrovskou radost, že vás zase uvidím!“

Saint-Exupéry v Alžíru! Zavolat takhle bez okolků uprostřed noci s lahví šampaňského v ruce, to je celý on!

„Dobrá, tak já jdu.“

„Ve čtyři ráno jsem se vrátil do svého pokoje,“ vypráví René Chambe. „Povídali jsme si přes tři hodiny. Měli jsme stejné názory, stejné myšlenky. Cítili jsme stejnou bolest,

stejně ponížení z porážky. Nedokážeme se s ní smířit! Anglie se drží, nikdy nepřistoupí na kompromis. Amerika zasáhne, to je jisté, ať si o ní poráženci, ta nenapravitelná banda, říkají, co chtějí! Francie zase sebere síly. Saint-Exupéry je stejný patriot jako já, stejný šovinista. To, že je v Alžíru, určitě znamená, že má v úmyslu tajně se dostat do Spojených států. Přes Tandžu a Portugalsko to možné je. Pojede tam proto, aby v New Yorku vydal knihu, kterou právě dopsal – *Válečného pilota* – a jejíž rukopis za žádnou cenu nedá z ruky. Je to tlustý černý sešit stažený červenou gumičkou, kterou si ustříhl z kusu duše od kola. Zároveň tam zjistí, co si myslí lidé v Americe, a když to bude aspoň trochu v jeho silách, popostrčí Američany, aby zasáhli, a prostřednictvím článků a přednášek se pokusí pohnout veřejným míněním. Chce být užitečný, chce sloužit! Ve Francii se dusí!“

Oba muži se rozhodli společně cestovat po Alžírsku a pak se rozjeli do Maroka, kde je přijal generální rezident Noguès.

„Francouzské a muslimské obyvatelstvo je v naprostém klidu. Porážka je nijak neovlivnila. To je zázrak,“ vysvětluje generální rezident. „Stojí jednotně za mnou, to znamená za maršálem Pétainem, za Francií. V Maroku se na to můžete zeptat kohokoli. Vyptávejte se domorodců, civilistů nebo vojáků. Máte volnou ruku. Není co skrývat. Naopak je to povzbuzující. Vojsko? To stojí disciplinovaně za mnou, čeká na mé rozkazy. Má vynikající morálku. Nemyšlí na nic jiného než na odvetu.“

Během několika dní strávených putováním mezi posádkami shromažďují Chambe a Saint-Exupéry názory důstojníků na eventuální vyloďení Američanů. Jeden spahi, domorodý podplukovník francouzské armády, shrnuje názor ostatních šedesáti přítomných důstojníků takto:

„Africké vojsko je pro odplatu. Nevíme, jaké nabude podoby a jaké dostaneme rozkazy. Bez disciplíny není vojska, bez ní se armáda rozpadne v prach. Jsme připraveni splnit rozkazy, a to jakékoli, dokonce i ty nejkrutější.“

Když se octli o samotě, Saint-Exupéry to okomentoval slovy:

„Slyšel jste? To nám do budoucna dává naději, že se staneme svědky pěkných konin!“

Konec cesty.

„Tak co, Saint-Exi, kdy se zase uvidíme?“

„No přece za čas tady, kde jinde než v Africe! Až se Američani vylodí, přísahám vám, že budu s nimi. Postarám se o to okamžitě, jakmile přijedu do New Yorku. A hned si taky pořídím zpáteční jízdenku. Co vy?“

„Já se teď přesunu do Francie. Ale až přijde ta pravá chvíle, taky se vrátím. Takže příští schůzka se bude konat v Alžíru.“

„Ujednáno. Příště se uvidíme v Alžíru.“

Prosinec 1940. Saint-Exupéry odjíždí do Lisabonu a chystá se nalodit na loď plující do Ameriky. Podle slov jeho přítele doktora Henriho Comta, jemuž tuto epizodu sám vyprávěl, se ocitl mezi bankovními a průmyslovými potentáty s luxusními automobily a manželkami v kožiších. Čekali na možnost odplout do Spojených států, zároveň však hleděli s obavami na hranici, odkud se mohly kdykoli vynořit německé obrněné vozy a letadla. Saint-Exupéry se zabývá svou minulostí, myslí na přítele Guillaumeta, starého druha z Aéropostale, který byl sestřelen ve Středomoří. Z hotelu Palace d'Estoril, kde pobývá, píše jisté neznámé adresátce důvěrný dopis, v němž se svěřuje:

„Guillaumet je mrtev. Dnes večer mám pocit, jako bych už neměl přátele. Nelituji toho. Nikdy jsem kvůli mrtvým nedokázal truchlit, ale s jeho smrtí se budu smiřovat hodně dlouho – při představě té úděsné fušky klesám už teď. Potrvá to měsíce. Bude mi často chybět.

Jak rychle člověk zestárne! Z letců posádky linky Casablanca – Dakar jsem zbyl jediný. Z dávných dnů slavné éry Breguetů XIV jsou mrtví úplně všichni – Collet, Reine, Lassalle, Beauregard, Mermoz, Étienne, Simon, Lécrivain, Wille, Verneilh, Riguelle, Pichodou i Guillaumet. Už nemám na světě nikoho, s kým bych mohl sdílet své vzpomínky. Stal se ze mě osamělý bezzubý stařec, který si to všechno přemílá jen sám pro sebe. A z Jižní Ameriky už nezůstal vůbec nikdo...

Nezbyl mi na světě jediný kamarád, jemuž bych mohl říct: ‚Vzpomínáš?‘

Jak dokonalá pustina. Z osmi nejteplejších let v mém životě zůstal akorát Lucas, který byl jen úředním jednatelem a k lince přišel poměrně pozdě, a ještě Dubourdieu, v jehož blízkosti jsem nikdy nežil, protože jaktěživ nevytáhl paty z Toulouse. Myslel jsem si, že tohle se stává jen velmi starým lidem, přijít cestou životem postupně o všechny přátele, o všechny do jednoho. Člověk pak musí začínat úplně od nuly. Prosím vás, pomozte mi, abych dokázal vidět krajinu kolem sebe. Překonal jsem vrchol, a teď nevím kudy kam. Řekni mi, co mám dělat. Jestli se mám vrátit, vrátím se...“

Poté, co svůj světobol překonal, si zvolil další osud. Nalodil se na „mrzkou kocábku“, jíž potrvá osmnáct dní, než dorazí do New Yorku – jeho amerického exilu.

1. příloha

Antoine de Saint-Exupéry, válečný pilot

1939

- 7. září mobilizován v Toulouse-Francazal s hodností kapitána.
- 26. listopadu přidělen k průzkumné skupině GR II/33 (Orconte, Marne), přeškolen na Potez 63.

1940

- Únor, Marignane-Marseille, přeškolen na Bloch 174.
- 29. března, Orconte (Marne). První válečná mise na Blochu 174, doba letu 1 hod. 25 min.
- 31. března, Orconte (Marne). Mise nad Kolín n. Rýnem – Düsseldorf – Duisburg, doba letu 2 hodiny, výška 8500 m.
- 1. dubna, Orconte (Marne). Mise nad Kolín n. Rýnem, doba letu 3 hod. 15 min., výška 9000 m.
- 23. května, Meaux (Seine-et-Marne). Mise nad Arras, doba letu 1 hod. 20 min., zasažen německým protiletadlovým dělostřelectvem.
- Pochvala v rozkazu Vojenského letectva, Válečný kříž.
- 9. června, poslední bojová mise.

20. června, Bordeaux – Perpignan ve čtyřmotorovém letadle Farman F-222, doba letu 2 hod. 15 min.
21. června, Perpignan – Oran ve čtyřmotorovém letadle Farman F-222, doba letu 5 hodin.
22. června, Francie přijímá kapitulční podmínky.
23. června, Oran – Alžír let ve čtyřmotorovém letadle Farman F-222.
 4. července, zničení francouzské flotily v Mers el-Kébir.
31. července, demobilizován.

1943

New York

1. dubna mobilizován z pověření generála Béthouarta Laghouat (Alžírsko).
5. května se připojuje ke skupině GR II/33, nalétá kolem 30 hodin při různých úkolech.

Udža (Maroko)

4. června, připojuje se ke své skupině.
19. června, obdržel certifikát způsobilosti pro létání ve velké výšce.
25. června, získává hodnost commandant (major).
Přeškolen na Lockheed Lightning.

La Marsa (Tunisko)

2. července, příchod ke skupině.
10. července, zahájení operace Husky (vylodění na Sicílii).
21. července, fotografická mise v sektoru La Ciotat – Toulon na Lockheedu Lightning. Úspěšná mise, doba letu 5 hod. 50 min. Vyfotografované cíle: Port-Saint-Louis-du-Rhône, Arles, Avignon, La Ciotat, Toulon, Hyères, Avignon..

1. srpna, neupřesněné cíle: přerušená mise, potíže s motorem. Několik škod způsobených při přistání, zákaz létat na základě rozhodnutí amerického štábu.
12. srpna, přeložen do zálohy s 6300 nalétanými hodinami, návrat do Alžíru.

1944

Villacidro (Sardinie)

29. dubna, připojuje se k bombardovací skupině GB I/22, k níž je přidělen. Do 16. května uskutečňuje několik letů s B-26 jako druhý pilot, pozorovatel nebo střelec.

Alghero (Sardinie)

16. května, Saint-Ex, dosud přidělený k GB I/22, je uvolněn kvůli GR II/33. Přichází ve společnosti reportéra Johna Phillipse.
25. května, opět se zapojuje do výcviku na Lightningu.
4. června, pád Říma.
6. června, vylodění v Normandii.
6. června, fotografická mise v sektoru Marseille na F-5A/126. Mise nebyla splněna, návrat pro poruchu – levý motor v plamenech. Hodina ve výšce 10 000 m.
14. června, fotografická mise v sektoru Rodez na F-5B/223. Úspěšné splnění mise, doba letu 4 hodiny ve výšce 10 000 m. Vyfotografované sektory: Gap, Carpentras, Gap, Arles, Gap, Millau, Figeac, Aigues-Mortes.
15. června, fotografická mise v sektoru města Toulouse na F-5B/273. Nesplněná mise, návrat pro poruchu – závada na kyslíkovém inhalátoru. 25 min. ve výšce 6000 m.
23. června, fotografická mise v sektoru města Avignon na F-5B/273. Úspěšné splnění úkolu, doba letu 3 hod.

50 min. ve výšce 10 000 m. Nad La Ciotat uniká dvěma nepřátelským stíhačkám.

29. června, fotografická mise v sektoru Annecy-Chambéry na F-5B/272. Obzvlášť úspěšná mise, doba letu 4 hod. 15 min. ve výšce 10 000 m. Přelet Alp na zpáteční cestě, let nad Turínem a Janovem, přináší cenné snímky. Přistání v Borgo s jedním motorem. Za tuto misi si vyslouží druhou pochvalu v rozkazu Vojenského letectva a druhé ocenění – Válečný kříž s palmovou ratolestí.⁵⁴

⁵⁴ Dvě stíhačky nepřítele ho budou krátce pronásledovat, než se otočí, pravděpodobně v domnění, že se žádný spojenecký stroj neodváží nad Janov ve výšce 2000 m. Tuto misi bude později připomínat několik vtipů, za jejichž vznik může skutečnost, že měl Saint-Exupéry potíže a v nízké výšce se vyhnul nebezpečnému sektoru Marseille-Toulon a pokračoval přes Pádskou nížinu, již přezdil na „únikovou Pô“.

2. příloha

31. července 1944 – Mise č. 33S176

Pokus o rekonstrukci

8.45⁵⁵ přibližně (podle pramenů mezi 8 a 9.30) vzlétl commandant (major) Antoine de Saint-Exupéry z dráhy v Borgo-Poretta, ležící asi patnáct kilometrů na jih od města Bastia, s F-5B č. 223 na šestihodinový průzkumný let ve velké výšce (10 000 m) nad sektorem Savojska a údolí Rhóny, Lyon/Chalon-sur-Saône.

9.05 přibližně (pětadvacet minut po startu) hlásí americká radarová stanice Colgate na Korsickém mysu, že právě přeletěl pobřeží směrem na Hyères (L. Werth 1948).

– Německá radarová stanice v Cannes hlásí, že letadlo letící z Korsiky pokračuje směrem k pobřeží (Pemler Lander 2/93).

10.00 Německá radarová stanice v Chazelles-sur-Lyon uvádí do pohotovosti stíhací letectvo v Lyon-Bron a Aix-les-Milles poblíž Marseille. Hlásí, že mezi Annecy

⁵⁵ Pokud je chronologie známa, uvádí se v americkém čase (americký čas = německý čas – 1).

a Grenoblem létá sem a tam ve velké výšce osamocený stroj, poté zatočil přímo na jih a zmizel z obrazovek (Feyreyre 1975). Jeho značka se ztrácí směrem k Draguignanu (Pemler RN7). Němečtí pozorovatelé rovněž ohlašují výskyt osamocenému letounu v oblasti Grenoble. Poslední vizuální kontakt by mohl odpovídat tomuto neidentifikovanému stroji letícímu směrem na Castellane (Pemler Lander 2/93).

– Start Obergefreitera (desátníka) Horsta Ripperta (3./JGr. 200 Aix-les-Milles). Bojový úkol: prozkoumat nepřátelskou vzdušnou aktivitu v pobřežním pásu Toulon – Marseille, a pokud to bude možné, zaútočit (Rippert).

– Německý poddůstojník, člen obsluhy děla ráže 88 mm protiletadlového dělostřelectva, umístěného na východ od Toulonu, podává zprávu o průletu „kyvadlově“⁵⁶ se pohybujícího dvoumotorového stroje (Pemler Lander 2/93).

– Rippert u Toulonu zpozoroval Lightning provádějící při letu jakýsi „slalom“, jeho let směrem na Marseille připomínal sled střídavých zatáček tu na jednu, tu na druhou stranu. Marseille byla cílem Saint-Exupéryho bojové mise dne 6. června 1944, ta však ztroskotala na samém začátku kvůli vážným problémům s levým motorem. Rippert využil své výšky a snadno nepřítele dohnal. Sestřelil ho jednou dávkou do křídel mezi Toulonem a Marseille (Rippert).

⁵⁶ Tento způsob letu dělostřelce překvapil. Ripperta rovněž. Nejspíš byl důsledkem letu očividně nízkou rychlostí, kdy pilot svůj stroj nakláněl střídavě doleva a doprava.

11.00 přibližně, se Lightning zřítil z výšky 3000 m střemhlav do moře (Rippert). Tato skutečnost odpovídá deformaci pozůstatků letounu (Castellano).

Rippert oznamuje své vítězství radiostanicí (Rippert). Američané údajně tuto radiovou komunikaci slyšeli. Starší četař Jacquemont, technik fotopřístrojů GR II/33, se to dozvěděl od dvou amerických důstojníků a do svého zápisníku si zaznamenal, že ztrátu F-5B 223 mají na svědomí německé stíhačky a že letadlo zmizelo v moři.

Kolem půlnoci dostává důstojník štábu Hermann Korth informaci o zničení spojeneckého průzkumného letounu v boji a o jeho následném zřícení do moře.

3. příloha

Dopis Horsta Ripperta Linovi von Gartzen ze dne 22. 12. 2006

Vážený pane Gartzene,

děkuji Vám za Vaši návštěvu 19. prosince a posílám Vám, jak jste si přál, tuto Vámi požadovanou krátkou zprávu:

Tímto dopisem potvrzuji, že jsem dne 31. 7. 1944 dopoledne nedaleko Marseille sestřelil P-38 Lightning.

Letěl směrem na Toulon a poté na Marseille.

Lightning letěl nízko a ve chvíli, kdy jsem ho sestřelil, směřoval k pobřeží.

S uctivým pozdravem

Horst Rippert

Děkuji za Váš dopis.

Přeji příjemné prožití vánočních svátků.

Bibliografie a dokumentace

Odkazy týkající se svědectví generála Chamba, generála Gavoilla, generála Daveta a Denise de Rougemont:

Icare, Revue de l'aviation française, n° 96, „Saint-Exupéry, sixième époque“, 1943–1944, Printemps 1981.

Antoine de Saint-Exupéry, *Œuvres complètes*, Bibliothèque de la Pléiade, deux volumes, Gallimard, 1994 a 1998.

Consuelo de Saint-Exupéry, *Mémoires de la rose*, Plon, 2000 (Paměti růže, překlad Šárka Belisová, Ikar, Praha 2002).

Marie de Saint-Exupéry, „J'écoute chanter mon arbre“, *Poèmes*, Mayenne, Imprimerie Le Floch, 1956; Gallimard 1971.

Les Lettres françaises, édition clandestine n° 6, avril 1943.

Georges Péliissier, *Les Cinq Visages de Saint-Exupéry*, Flammarion, 1951.

Pierre Chevrier et Michel Quesnel, *Saint-Exupéry*, Gallimard, 1971.

Curtis Cate, *Antoine de Saint-Exupéry, laboureur du ciel*, Grasset, 2000.

Alain Vircondelet, *La véritable Histoire du Petit Prince*, Flammarion, 2008.

La Société civile pour l'oeuvre et la mémoire de Saint-Exupéry (Občanská společnost pro dílo a památku Saint-Exupéryho): www.saint-exupery.org

ARCHIVY

Bundesarchiv – Militärarchiv, Freiburg
Deutsche Dienststelle (WASSt), Berlin
Archiv Daimler AG, Stuttgart
Archiv Robert Bosch GmbH, Stuttgart
Archiv L'Orange GmbH, Glatten
Archiv Der Werftverein, Oberschleissheim

JINÉ DOKUMENTAČNÍ ZDROJE

Sven Carlson, Michael Meyer, *Die Flugzeugführer Ausbildung der Deutschen Luftwaffe 1935–1945*, VDM Heinz Nickel Verlag (ISBN 392548034x).

Dieter Klose, Hansjörg Riechert, *Ikarus Maschinen Luftfahrt in Ostwestfalen-Lippe*, Naturw. und historischer Verein für das Land Lippe (ISBN 392248116-4).

Willy Radinger, Wolfgang Otto, *Messerschmitt Me 109*, Aviatic Verlag (ISBN 3925505431).

Fliegerblatt (former *Jägerblatt*). *Gemeinschaft der Flieger Deutscher Streitkräfte. Official journal for german fighter pilots*, Issues 1972–2007. All articles concerning JGr. Süd, JGr 200 and Saint-Exupéry.

Georg Pemler, *Route Nationale Nr. 7*, Druffel Verlag, Leoni 1985 (ISBN 3806110379).

- no 30 bis, „Saint-Exupéry écrivain et pilote“, deuxième édition revue et augmentée, Été 1964.
- no 69, „Saint-Exupéry, première époque, 1900–1930“, Été-Automne 1974.
- no 71, „Saint-Exupéry, deuxième époque, 1930–1935“, Hiver 1974–1975.
- no 75, „Saint-Exupéry, troisième époque, 1936–1939“, Hiver 1975–1976.
- no 78, „Saint-Exupéry, quatrième époque, 1939–1940“, Automne 1976.
- no 84, „Saint-Exupéry, cinquième époque, 1941–1943“, Printemps 1978.
- no 108, „Saint-Exupéry, septième époque“, Printemps 1984.

Obsah

| | |
|---|-----|
| Předmluva | 7 |
| Saint-Exupéry – Poslední tajemství | 11 |
| Doslov | 169 |
| 1. příloha: Antoine de Saint-Exupéry, válečný pilot | 173 |
| 2. příloha: 31. července 1944 – Mise č. 33S176. Pokus o rekonstrukci | 177 |
| 3. příloha: Dopis Horsta Ripperta Linovi von Gartzen | 180 |
| Bibliografie a dokumentace | 181 |
| Poděkování | 184 |

Jacques Pradel a Luc Vanrell

ST.-EXUPÉRY

POSLEDNÍ TAJEMSTVÍ

Z francouzského originálu Saint-Exupéry, L'ultime secret, vydaného nakladatelstvím Éditions du Rocher v roce 2008, přeložila Šárka Belisová
Přebal, vazbu a grafickou úpravu navrhl Vladimír Verner
Vydalo nakladatelství Vyšehrad, spol. s r. o.,
roku 2008 jako svou 879. publikaci
Redakčně zpracovala Blanka Koutská
Odpovědná redaktorka Marie Válková
Vydání první. 7,62 AA. Stran 192
Vytiskla tiskárna Ekon, Jihlava
Doporučená cena 225 Kč

Nakladatelství Vyšehrad, s. r. o.,
Praha 3, Víta Nejedlého 15
e-mail: info@ivysehrad.cz,
www.ivysehrad.cz

ISBN 978-80-7021-985-0