

KX

NA NEBI HRDÉHO ALBIONU

75. VÝROČÍ VZNIKU ČESKOSLOVENSKÝCH
LETECKÝCH PERUTÍ VE VELKÉ BRITÁNII



© Ministerstvo obrany České republiky – VHÚ Praha, 2015





V průběhu 2. světové války bylo čs. letcům uděleno celkem 989 Československých válečných křížů 1939



Z uvítání čs. letců na pražské Ruzyni v srpnu 1945



Bojové úspěchy byly zaplaceny životy pěti stovek letců. Jejich hroby leží na desítkách hřbitovů Velké Británie a mnoha dalších zemí na obou březích Atlantiku i v přilehlých mořích



Jejich návrat završil slavnostní pochod rozjásanou Prahou a následná přehlídka na Staroměstském náměstí 21. srpna 1945



Autor:

PhDr. Jiří Rajlich (VHÚ Praha)

Dobové fotografie a reprodukce:

VHÚ Praha, VÚA-VHA Praha, Karel Beinhauer, Antonín Brejcha, Karel Stryk, Ladislav Sitenský, sbírky PhDr. Jiřího Rajliche, JUDr. Jiřího Sehnala, Jaroslava Beránka, Pawla Rokického a Roberta Gretzyngiera

Grafické zpracování:

Ing. Jiří Král (OPP VHÚ Praha)

Ministerstvo obrany České republiky – VHÚ Praha, 2015



PRVNÍ ODCHÁZELI, POSLEDNÍ SE VRÁTILI

„Letíme domů. Šest dlouhých let jsem snil o tomto okamžiku, který je teď jen několik krátkých minut před námi. Teď už vidím Prahu. Marň se snažím potlačit slzy, které se mi derou do očí. Poznávám Hradčany. Město se jeví věžemi a věžičkami. Vltava se kroutí středem města, vypadá jako stříbrný had, vyhřívající se na slunci. Teď vidím ruzyňské letiště a tisíce lidí na jeho okraji. Doufám, že jsou mezi nimi i moji rodiče. Dovedu si představit, jak se asi cítí – jejich jediný syn se jim vrací po šesti letech...“

škpt.let. Jiří Hartman, DFC,
velitel 310. čs. stíhací peruti,
13. srpen 1945

Ze všech jednotek čs. zahraniční armády se příslušníci letectva z Velké Británie mohli zpátky do vlasti vrátit až jako poslední. Čtyřmotorové Liberatory GR.Mk.VI od 311. peruti se od 30. července 1945 podílely na letecké přepravě personálu, repatriantů a materiálu z Manstonu do Československa. Hlavní sled 310., 312. a 313. peruti se stíhacími Spitfiry LF.Mk.IX pod velením mjr. Jaroslava Hladě dosedl na ruzyňském letišti po řadě průtahů až 13. srpna. Doma se jim dostalo fantastického uvítání. Jejich slavnostní přehlídka 21. srpna v Praze znamenala současně i jejich poslední veřejnou prezentaci jako celku.

Čs. peruti, které jako jednotky RAF přestaly formálně existovat dnem 15. února 1946, se mezitím ve vlasti staly základem pro vybudování 1., 2., 3. a 6. letecké divize v Praze, Českých Budějovicích, Brně a Plzni. Platnost mezivládní československo-britské vojenské smlouvy z 25. října 1940, upravující zařazení československého letectva do Dobrovolnické zálohy Královského letectva (RAF VR), pak po vzájemné dohodě skončila 30. červnem 1946. Svým pětiletým bojem po boku RAF přineslo československé letectvo ve Velké Británii cenný a vítaný příspěvek ke spojeneckému válečnému úsilí a konečnému vítězství nad nacismem. Jeho hlavní význam spočíval také – a především – v podepření úsilí čs. exilové reprezentace o uznání a znovuoobnovení Československé republiky.

Krutým paradoxem dějin právě ti z nejzasloužilejších bojovníků byli po únoru 1948 komunistickým režimem „odměněni“ rozsáhlou politicky motivovanou perzekucí, která je až na několik málo výjimek postihla jako celek. Skutečné celospolečenské rehabilitace se po roce 1989, po dlouhých čtyřech desetiletích, dočkali jen nemnozí.

Sic transit gloria mundi – Tak pomíjí sláva světa

Praha, Staroměstské náměstí, 21. 8. 1945. Prezident Dr. Edvard Beneš dekoruje divizního generála Karla Janouška Československým válečným křížem 1939: „Na posvátném, historickém místě našich dějin jsme s hrdostí podávali svůj poslední bojový raport: Rozkazu této země jsme uposlechli, úkol jsme splnili.“



“**ČECHOSLOVÁCI!
HODINA VAŠEHO
OSVOBOZENÍ PŘIJDE!**”

HOŘKÉ NEBE SLADKÉ FRANCIE

„Na toto, na tento výsledek Mnichova, by se měli podívat ti, kteří tenkrát rozhodovali...“

nadporučík Stanislav Fejfar,
stíhací skupina GC I/6,
13. červen 1940

Tradice válečné proslulosti československého letectva byla položena v letech 1939–1940 ve Francii, a to za velmi těžkých podmínek. Z přibližně 1 270 letců, jimž se po nacistické okupaci podařilo za dobrodružných okolností uprchnout za hranice, se jich 960 soustředilo právě ve Francii. Většina z nich ovšem musela nejprve podepsat závazek na službu v Cizinecké legii. Ústní příslib, že po vypuknutí války budou ze závazku vyvázáni, francouzská strana dodržela a 2. října 1939 byla podepsána Dohoda o obnovení československé armády ve Francii. Uzavření letecké dohody se však protahovalo, takže čs. letci prakticky až do konce sloužili v rámci francouzských jednotek, v jejichž řadách se jich do bojů stačila zapojit jen malá část.

Bojů se aktivně zúčastnilo 135 stíhacích pilotů, rozptýlených v malých skupinách u 26 bojových jednotek v metropoli a koloniích. Tvořili zhruba 12 % tehdejšího stavu francouzského stíhacího letectva. Proti nepřátelské technické převaze bojovali statečně a s obdivuhodným nasazením. Až do pádu Francie vykonali čs. stíhači kolem 3 000 operačních letů, při nichž ve vzduchu strávili přibližně 3 800 bojových hodin. Sestřelili 79 nepřátelských letounů jistě a dalších 14 pravděpodobně, za což zaplatili ztrátou 18 padlých nebo nezvěstných a 30 raněnými druhy. V menší míře se do bojů zapojilo i přinejmenším 26 čs. příslušníků bombardovacího a bitevního letectva, kteří se pokoušeli o noční bombardování shromaždišť nepřátelských tankových jednotek a o útoky na postupující nepřátelské kolony.

Úspěšné bojové vystoupení čs. letců uspišilo podepsání Dohody o zřízení samostatného československého letectva ve Francii signované v Paříži 1. června 1940. Většina jejích ujednání však zůstala na papíře. Spád událostí byl příliš rychlý a o tři týdny později Francie k úžasu celého světa kapitulovala. Pro naprostou většinu čs. letců skončila francouzská kampaň tak, jak začala – na palubě lodí. Tentokrát nabíraly kurz do Velké Británie.



Stíhací letoun Curtiss H-75 patřil k tomu lepšímu, co mohla Francie svým stíhačům nabídnout. Tento náleží do sestavy stíhací skupiny GC II/5, u níž se na francouzské obloze vyznamenala řada čs. stíhačů



Satisfakce nad Německem v roce 1945. Spitfiry HF.Mk.IXC od 313. čs. stíhací peruti doprovázejí mohutný svaz čtyřmotorových bombardovacích Lancasterů nad Porúří

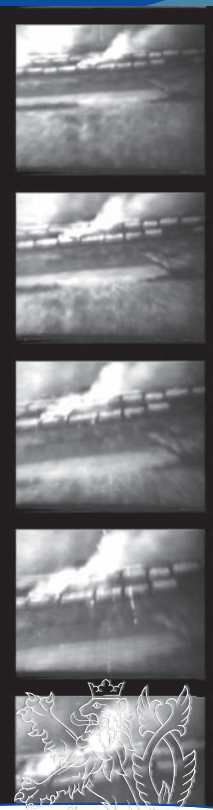
The France & Germany Star, britské kampaňové vyznamenání, udělované za operační činnost podnikanou nad Francií, Beneluxem a Německem v období od 6. června 1944 do 8. května 1945



Mezi červencem a zářím 1944 podnikly 310. a 312. peruť celou řadu zdařilých akcí proti pozemním a říčním cílům v severní Francii, Belgii a Nizozemsku. Fotokulometrný záznam P/O Josefa Kohouta z 26. srpna 1944 zaznamenal úspěšný útok na dva nákladní vlaky o celkem 45 vagonů na nádraží v severofrancouzském Hazebroucku

Polní letiště B-67 v Urselu v Belgii, 19. 3. 1945. U jednoho ze Spitfirů HF.Mk.IXC pózuje P/O Karel Stojan (313. peruť)

Drama, které nikdo nenapsal, ale vyfotografoval, a to na letišti Benson 14. března 1945. Příslušníci britské 544. peruti F/Lt Karel Vokoun (navigátor) a P/O Ferdinand Kepka (pilot) u svého poškozeného Mosquita PR.Mk.XVI po šťastném návratu z dálkového průzkumu nad Německem. Ve výšce 11 000 metrů nad Frankfurtem n. M. jim německý stíhač nejprve rozstřílel směrovku. Nekontrolovatelný pád se Kepkovi podařilo vybrat, ale po následné palbě flaku nad Mannheimem Mosquito v přízemním úniku přerazilo strom, což zanechalo dvě velké díry v levém křídle, které se však naštěstí neulomilo.



AŽ DO VÍTĚZNÉHO KONCE

„Vím dobře, a zdůrazňuji to, že můj návrat do vlasti je z velké části výsledkem obětavé práce našich letců započaté již v roce 1939 ve Francii, ve které jste od roku 1940 tak úspěšně pokračovali ve Velké Británii. Vím také, a jsem o tom pevně přesvědčen, že vytrváte ve své činnosti a splníte svědomitě a bezvadně přikázané vám úkoly všude tam, kde toho bude ještě třeba, až do úplného osvobození naší vlasti.“

prezident Dr. Edvard Beneš 10. března 1945
před svým odletem z Anglie na osvobozené území

Po vyčerpávajících týdnech letecké podpory spojenecké invaze do Francie se trojice čs. stíhacích perutí v červenci 1944 odebrala na operační odpočinek do různých oblastí Britských ostrovů. Zatímco 313. perut' odletěla na Orkneje a Shetlandy, kde potírala nepřátelský letecký fotoprůzkum, 310. s 312. perutí operovaly z východní Anglie. Vedle dálkových doprovodů odtud podnikaly hloubkové útoky proti lodní a železniční dopravě na okupovaném kontinentě. Ve dnech 17.–26. září 1944 se také podílely na letecké podpoře známé výsadekové operace *Market-Garden* v Nizozemsku.

Opětovné spojení všech tří perutí do jednoho křídla bylo dovršeno na počátku října 1944 na základně North Weald. Později operovaly z Bradwell Bay a v únoru 1945 se přesunuly na svou poslední válečnou základnu v Manstonu v Kentu. Vzhledem ke vzdalující se frontě však velmi často operovaly také z přesunutých polních letišť taktického letectva na kontinentě, především z Maldeghemu a z Urselu, ležících u belgického Gentu.

Charakter zadávaných úkolů se od podzimu 1944 prakticky nezměnil. Většinou šlo o doprovody mohutných svazů čtyřmotorových Lancasterů a Halifaxů od *Bomber Command*, útočících zejména na cíle v samotném Německu. V menší míře pak o operace zaměřené na vyvolání utkání s nepřátelskými stíhači. Jejich síla však den ode dne slábla, takže ke vzdušným bojům docházelo už jen zřídka. Nepřátelské protiletadlové dělostřelectvo však zůstávalo tvrdým, nevyzpytatelným a obávaným protivníkem až do posledních dnů války. Ve dnech 23. a 24. března 1945 se *Czechoslovak Wing* podílel také na letecké podpoře násilného přechodu Rýna v prostoru Weselu (operace *Varsity*). Poslední ofenzivní operaci nad Německem provedl 25. dubna 1945, kdy doprovázel mohutný bombardovací svaz k Wangerooge na Západofríských ostrovech, kde stále ještě odolávaly německé baterie držící přístupy k přístavům Brémy a Wilhelmshaven.

Bombardovací 311. perut' prožila poslední válečné měsíce na skotské základně v Tainu, kam se přesunula v srpnu 1944. Když totiž nepřátelské ponorky po invazi ztratily většinu svých západofrancouzských základen, přesunuly se do Norska a *Tristajedenáctka* za nimi. Nekonečné protiponorkové a protilodní patroly nyní podnikala nad rozsáhlými prostory Severního a Norského moře s charakteristickými drsnými meteorologickými poměry. Ve druhé polovině března 1945 podnikla také dvě rozsáhlé ofenzivní operace proti výcvikovým prostorům německých ponorek u Bornholmu v Baltském moři. Svou poslední ponorku potopila 5. května v průlivu Kattegat a závěrečnou protiponorkovou hlídku provedla až 3. června 1945.

V posledních týdnech války generální inspektor čs. letectva A/V/M Karel Janoušek, KCB, usiloval o nasazení čs. perutí do osvobozovacích bojů v západních Čechách a nakonec i o jejich vyslání na pomoc Pražskému povstání. Mezispojenecké dohody o průběhu demarkační linie však toto úsilí zhatily.



Nejúspěšnější čs. stíhač v bitvě o Francii kpt. Alois Vašátko (* 25. 8. 1908, Čelákovice, okr. Brandýs nad Labem, † 23. 6. 1942, Lamanšský průliv). Za svých 12 jistých a 2 pravděpodobně sestřely získal Válečný kříž (Croix de Guerre) se sedmi palmami, dvěma stříbrnými a jednou zlatou hvězdou a stal se rytířem Řádu čestné legie. O dva roky později padne v leteckém boji v čele Čs. stíhacího křídla (wingu)

Řád čestné legie ve stupni rytíř
(Légion d'Honneur – Chevalier)



Čs. stíhač des. Jiří Řezníček se svým maskotem, kotětem Mignon, v květnu 1940 na letecké základně Chartres, kde prošlo výcvikem nejvíce čs. stíhačů. Za ním stíhací Morane-Saulnier MS-406, který v utkání s výkonnějšími německými soupeři býval pravidelně mezi těmi poraženými



POSLEDNÍ OSTROV

„Nemohu nabídnout nic než krev, dřinu, slzy a pot. Čekají nás nejtěžší zkoušky, mnoho, mnoho dlouhých měsíců zápasů a utrpení. Těm, kteří se mne táží, jaká je naše politika, říkám: vést válku. Válku na zemi, na vodě a ve vzduchu, válku vši mocí, všemi našimi silami, které nám Bůh může dát. Vést válku proti obludné tyranii, která nebyla nikdy překonána v ponurém, žalostném seznamu lidských vin. Na otázku, jaký je náš cíl, mám jediné slovo – vítězství.“

Winston Churchill,
nástupní řeč před Dolní sněmovnou
13. května 1940

Po francouzské kapitulaci se Velká Británie stala poslední nepokořenou zemí, která pokračovala ve válce s nacistickým Německem. Čs. letcům, kteří jí po evakuaci z poražené Francie nabídli své síly, schopnosti a zkušenosti, proto připravila dobré podmínky k dalšímu boji proti společnému nepříteli.

Na základě mezistátní vojenské smlouvy, podepsané 25. října 1940, se čs. letci, jichž bylo tehdy na britské půdě už asi 1 200, stali z praktických důvodů příslušníky Dobrovolnické zálohy Královského letectva (RAF VR) po dobu trvání války. Nosili britské uniformy s čs. rozlišovacím označením a stejně tomu bylo i s jejich letouny. Jejich řídicím orgánem se stal Inspektorát čs. letectva, který současně plnil roli spojovacího článku mezi MNO a britským Ministerstvem letectví. V čele inspektorátu stál generální inspektor čs. letectva, brig. gen. (později div. gen.) RNDr. Karel Janoušek, jenž se nakonec stal jediným čs. občanem, který dosáhl hodnosti maršála.

K formování prvních čs. leteckých jednotek operačně podřízených vyšším velitelstvím RAF však bylo s ohledem na bezprostřední kritické ohrožení Británie přikročeno ještě před podepsáním smlouvy a před uznáním čs. vlády. Mezi červencem 1940 a květnem 1941 tak vznikly v rámci RAF celkem čtyři čs. peruti (*squadrons*), z toho tři byly stíhací (č. 310, 312 a 313) a jedna bombardovací (č. 311). Po zkráceném bojovém výcviku a seznámení se s britskými metodami bojové činnosti byly okamžitě vrženy do bojových akcí, v nichž dobyly nezanedbatelné úspěchy. Celá řada čs. letců posílila i přímo britské jednotky. V řadách RAF za 2. světové války sloužilo bezmála 2 500 československých letců všech specializací a hodností. Z nich bylo přibližně 2 000 Čechů, více než 200 Slováků, přes 200 Židů a menší počty Rusínů, volyňských Čechů a demokratických Němců. Z nich přibližně 1 200 patřilo k létajícímu personálu, z toho bylo téměř 400 denních i nočních stíhacích pilotů a radarových operátorů a více než 800 příslušníků bombardovacích osádek – vedle pilotů to byli navigátoři, palubní radiotelegrafisté, palubní střelci, palubní mechanici a radaroví operátoři. Zbylých zhruba 1 300 mužů náleželo k pozemnímu a pomocnému personálu, tj. mechanici-drakaři, mechanici-motoráři, zbrojři, elektromechanici, ale také techničti, zbrojní a zpravodajští důstojníci, meteorologové, řidiči letového provozu, kuchaři, řidiči, skladníci, lékaři, kaplani, baliči padáků, písaři a řada dalších nezbytných profesí.

Celkem v řadách RAF padlo 486 čs. letců, převážně z řad létajícího personálu. Dalších 206 utrpělo v letecké službě zranění a 52 v bojových akcích upadlo do nepřátelského zajetí, kde jim jako tzv. protektorátním příslušníkům hrozila smrt ze strany nacistické justice.



Řád za vynikající službu (Distinguished Service Order, DSO). Byl určen pro důstojníky za prokázané vynikající velitelské výkony různého druhu. Čs. letcům jich bylo uděleno celkem šest: čtyři získali stíhači, kteří veleli čs. křídlu (W/Cdr Karel Mrázek, W/Cdr František Doležal, W/Cdr Tomáš Vybíral a W/Cdr Jaroslav Hlaďo), pátý noční stíhač (S/Ldr Miloslav Mansfeld) a šestý bombardér (W/Cdr Jan Kostohryz).

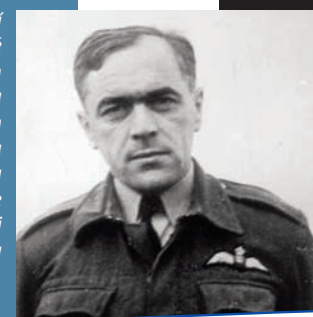


F/Lt Karel Kasal od 312. čs. stíhací peruti se právě vrátil z další patroly nad Normandií

134. čs. stíhací křídlo vedl za invaze W/Cdr Tomáš Vybíral, DSO, DFC, veterán, jenž se vyznamenal již o čtyři roky dříve ve Francii



Liberatory 311. čs. bombardovací peruti za invaze zvýšily opět své protiponorkové skóre. F/O Jan Vella se svou osádkou 24. června 1944 potopil v Lamanšském průlivu severně od ostrova Ouessant (Ushant) německou ponorku U-971. Zahyne 10. ledna 1945 při havárii ve Skotsku



OPERACE OVERLORD

„Na tento okamžik, který je tak důležitý v historii této války, jsme čekali netrpělivě dlouhá léta strávená v cizině. Neztráceli jsme naději, že snad přece jednoho dne budeme blíže našemu domovu. Je konec čekání. Piloti šli z briefing-roomu rovnou do svých stanů. Zítra je čeká perný den.“

válečný deník 134. čs. stíhacího křídla,
5. červen 1944

Do podpory největší vylodovací operace všech dob se v červnu 1944 zapojily také všechny čtyři čs. perutě RAF a také několik jednotlivců u britských jednotek. V rámci příprav na invazi byla trojice čs. stíhacích perutí 8. listopadu 1943 reorganizována na No 134 (Czechoslovak) Airfield (134. čs. polní letiště), od 12. května 1944 pak No 134 (Czechoslovak) Wing. V čele pozemní zabezpečovací části tohoto plně mobilního útvaru, určeného k operacím za polních podmínek na dobytém kontinentě, stáli W/Cdr František Weber (od dubna 1944 W/Cdr Jan Čermák), za britskou stranu W/Cdr George D. M. Blackwood. Létařící, tj. bojovou část vedl od února 1944 W/Cdr Tomáš Vybíral, DFC. V lednu 1944 bylo čs. křídlo předáno do podřízenosti 2. taktické letecké armády (2nd Tactical Air Force) a následně přezbrojeno na moderní Spitfiry LF.Mk.IXC.

Úkolem čs. stíhačů za invaze bylo především poskytovat letecký kryt vylodovaným vojskům. Své úkoly v první a rozhodující fázi invaze splnili velice úspěšně. Od 6. června do 3. července 1944 provedli dohromady 1 877 bojových vzletů a v několika leteckých utkáních nad invazními plážemi vyřadili z boje 13 nepřátelských stíhaček (5 sestřelů jistých, 1 pravděpodobný a 7 letounů poškozených). Při útocích na pozemní cíle připadlo na jejich konto nejméně 50 zničených nebo poškozených vozidel – od štábních automobilů přes nákladní a obrněné vozy až po tanky. Ve dnech 28. a 29. června 1944 čs. perutě dokonce operovaly přímo z dobytého území Francie, polního letiště B-10 u obce Plumetôt v Normandii. Byl to historický okamžik – čs. letci tak opět stanuli na francouzské půdě, kterou před čtyřmi lety za tak dramatických okolností opouštěli. Vlastní ztráty čs. stíhacích perutí za invaze byly relativně nízké. Nedostatek vycvičených záloh však způsobil, že 3. července 1944 musely být přeřazeny ke Vzdušné obraně Velké Británie (Air Defence of Great Britain, ADGB), tedy od letectva taktického zpátky k letectvu strategickému.

Letecké podpory invazní operace se zúčastnila rovněž 311. čs. bombardovací peruť, tehdy zařazená do sestavy 152. křídla Coastal Command. Pod velením W/Cdr Josefa Šejbly, DFC, tehdy na svých čtyřmotorových Liberatorech GR.Mk.V operovala z jihoanglické základny Predannack. Jejím úkolem byla letecká uzávěra Lamanšského průlivu, aby invazní loďstvo nebylo ohrožováno německými ponorkami a hladinovými plavidly (operace Cork). Stejně jako čs. stíhací perutě i ona za invaze zlomila všechny dosavadní rekordy v intenzitě operační činnosti. Detekovala a útočila na řadu německých ponorek, které se snažily ohrožovat plynulý proud posil dopravovaných po moři, a jednu z nich prokazatelně potopila. Po vyřazení většiny západofrancouzských přístavů se pak v srpnu 1944 přestěhovala do skotského Tainu, odkud pak v protiponorkové službě pokračovala až do konce války.



Léto 1940. Příchod skupiny čs. letců evakuovaných z Francie do Velké Británie

Letiště Duxford, 6. 8. 1940. Exilový prezident Dr. Edvard Beneš při návštěvě 310. čs. stíhací peruti. V kabině Hurricane Mk.I je P/O František Kordula, za prezidentem velitel 310. peruti S/Ldr Alexander Hess



Na letištích, z nichž operovaly čs. perutě, byla vedle vlajky RAF vztyčována také československá vlajka



Vyjednávací tým, který dohodl způsob zařazení čs. letců do řad RAF VR po dobu trvání války. Zleva pplk. (v britské hodnosti W/Cdr) Alois Kubita (bývalý čs. letecký přidělenec v Londýně), plk. (G/Cpt) Frank Beaumont (bývalý britský letecký přidělenec v Praze), brig. gen. (A/Com) Karel Janoušek a plk. (G/Cpt) Josef Berounský



JEDINÝ ČESKOSLOVENSKÝ MARŠÁL

Nejvyšším představitelem čs. letectva ve Velké Británii byl div. gen. RNDr. Karel Janoušek. Narodil se 30. října 1893 v Přerově a svou později oslnivou vojenskou dráhu začínal za 1. světové války jako jednoroční dobrovolník rakousko-uherské armády. V červenci 1916 na ruské frontě padl do zajetí a vstoupil do čs. legií, s nimiž bojoval u Zborova a na sibiřské magistrále, kde byl dvakrát zraněn. Do vlasti se vrátil v únoru 1920 jako kapitán, absolvoval Válečnou školu a v roce 1924 nastoupil službu u letectva, na jehož budování se v následujících letech aktivně podílel. Sám absolvoval pozorovatelský a pilotní výcvik a úspěšně se zúčastnil leteckých závodů mezi zeměmi Malé dohody a Polskem v roce 1928. Postupně zastával funkce velitele peruti, velitele pluku, velitele zemského letectva v Čechách a za mobilizace 1938 byl velitelem letectva klíčové 1. armády. V červnu 1939, krátce po nacistické okupaci a nedlouho před uzavřením českých vysokých škol, úspěšně zakončil studium meteorologie na Přírodovědecké fakultě UK.

Z okupované vlasti odešel v prosinci 1939 z vlastní iniciativy do zahraničního odboje. Dobrodružnou cestou přes Balkán a Střední východ se dostal do Francie, kde jako t. č. hodnostně nejvyšší důstojník čs. letectva do března 1940 zastával funkci přednosty III. (leteckého) odboru Československé vojenské správy. Po námořní evakuaci do Velké Británie v červnu 1940 vyjednal začlenění čs. letectva do svazku RAF, a to ještě před podepsáním mezivládní dohody z 25. října 1940. Po celých následujících pět válečných roků, od července 1940 do října 1945, pak působil jako generální inspektor čs. letectva. Za zásluhy o jeho úspěšnou bojovou činnost se v květnu 1945 stal jediným čs. občanem, který kdy získal maršálskou hodnost (britský *Air Marshal*).

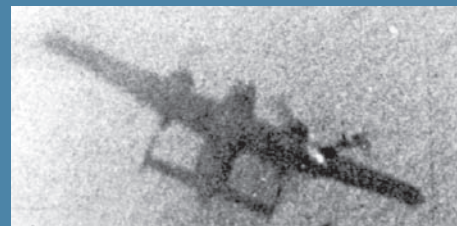
Do vlasti se vrátil v srpnu 1945. Přestože aspiroval na funkci velitele poválečného čs. letectva, byl namísto toho jmenován podnáčelníkem Hlavního štábu pro zvláštní úkoly (1945–1947) a poté byl odsunut na málo významnou funkci zatímního inspektora protiletecké ochrany (1947–1948). Bezprostředně po Únoru byl postaven mimo službu a již koncem dubna 1948 zatčen při pokusu o útěk do zahraničí, vyprovokovaném agentem OBZ. Byl odsouzen k dlouholetému těžkému žaláři – nejprve na 19 let, později na doživotí. Ve věznicích na Borech, v Opavě, Leopoldově a na Ruzyni strávil plných 12 roků, než byl podmínečně propuštěn na velkou amnestii v květnu 1960. Po propuštění pracoval jako skladník a inventurník, nežli ve svých 74 letech odešel do nucného důchodu.

Od propuštění z vězení usiloval o svoji občanskou i vojenskou rehabilitaci, čehož částečně dosáhl až v červenci 1968. K úplné, tedy i morální rehabilitaci však mohlo dojít až dvě desetiletí po jeho smrti (zemřel 27. října 1971 v Praze) – stejně jako tomu bylo v případě ostatních československých letců, kteří za 2. světové války v počtu téměř 2 500 mužů bojovali na západní frontě.



A přece se vrátil! Redhill, 19. 8. 1942, 13.15 hodin. Pilot 312. peruti Sgt Miroslav Liškutín (třetí zprava) po šťastném návratu z bitvy nad Dieppe. Přivezl si z ní obrovskou díru v křídle svého Spitfiru Mk.VB od německého stíhacího Fw 190

Lamanšský průliv poblíž Dieppe, 19. 8. 1942, 15.25 hodin: Sgt Liškutín, pilotující jiný Spitfire Mk.VB, při další akci právě zasáhl pravý motor bombardovacího Dorniera 217. Za několik sekund se německý letoun zřítl do moře. (záběr z Liškutínova fotokulometu)



Na hořícím pobřeží u Dieppe muselo být zanecháno všech osmadvacet tanků Churchill. Z 6 100 vyloděných vojáků jich 1 179 padlo, 891 utrpělo zranění a 2 190 upadlo do zajetí. Námořnictvo muselo odepsat jeden torpédoborec, 33 vylodovacích člunů a 550 mužů. Oproti tomu Němci měli 311 mrtvých a pohřešovaných a 280 zraněných příslušníků pozemních jednotek



Zásluhý letecký kříž (Distinguished Flying Cross, DFC) patřil k vysoce ceněným vyznamenáním, udělovaným důstojníkům letectva výhradně za mimořádné úspěchy v bojové činnosti. Československým letcům bylo uděleno celkem šestapadesát DFC a jeden podruhé (DFC & bar)



Formace Spitfirů Mk.VB od 312. čs. stíhací peruti, jedné z těch, která bojovala nad Dieppe



OPERACE JUBILEE

„... Viktor Popelka už křičí: „Focke Wulfs! Hned je obklopujeme a rodeo začíná. Zatlačujeme boj dolů, kde jsou ostatní Spitfiry. Neboží Němci, dostali se do pěkné kaše! Za dvě minuty je z toho jediná kupa vířících Spitfirů, Focke Wulfů a Dornierů obklopených trasami stěl, dýmem, ohněm a výbuchy granátů flaku. Střílí se na všechno, co přijde do zaměřovače. Není čas dívat se, co se stalo s Němcem, na kterého jsi právě vystřelil, uhneš od něho, ale to už se ti v zaměřovači objeví další...“

F/Lt Bohuslav Kimlička,
310. čs. stíhací peruť,
19. srpen 1942

Českoslovenští stíhači se zúčastnili také největší letecké bitvy od skončení Bitvy o Británii. Došlo k ní 19. srpna 1942 v rámci kombinovaného útoku pozemního vojska, námořnictva a letectva proti severofrancouzskému přístavnímu městu Dieppe (operace Jubilee). Tento časově a místně omezený nájezd, jehož geneze měla politické pozadí, měl prakticky prověřit možnost násilného výsadku pěchoty a bojové techniky na západoevropském pobřeží. Výsledky měly ukázat, jak dalece je obrana Atlantického valu připravena a na jaký odpor je třeba se připravit při vlastní invazi. Po dobytí a obsazení města a přilehlých pobřežních baterií mělo být zničeno přístavní zařízení, vzati zajatci a pak měl výsadek odplout zpět do Anglie.

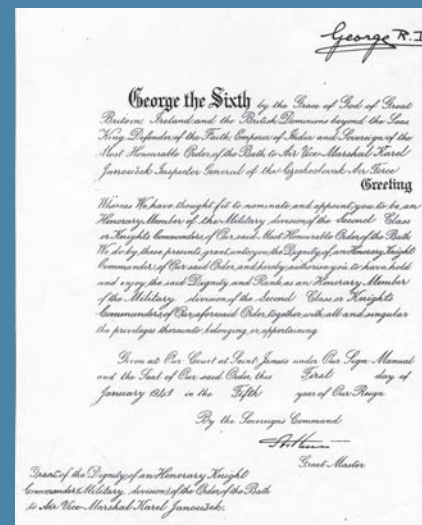
Dlouho odkládaný útok téměř 5 000 kanadských pěšáků a tankistů a více než 1 000 příslušníků britských úderných jednotek *Commandos* začal před rozbřeskem. V důsledku silné a včas alarmované německé obrany se ale výsadku všech vytčených cílů dosáhnout nepodařilo. Navíc přitom utrpěl neúměrně vysoké ztráty (v rozsahu téměř 70 %) a ke stažení jeho zdecimovaných zbytků zpátky na lodě muselo dojít předčasně. Přestože letecké krytí bylo hodnoceno vysoko, při 2 955 operačních vzletech přišlo RAF o 103 zničených a 59 poškozených letounů. Oproti tomu *Luftwaffe*, která útoku čelila 945 operačními vzlety, musela odespat 48 letounů a dalších 23 utrpělo poškození. Dobová spojenecká propaganda sice nájezd líčila jako vítězství, ale to je v optimálním případě jen část pravdy. Naopak Němci tvrdili, že zmařili angloamerickou invazi do západní Evropy, což se rovněž nezakládalo na skutečnosti.

Hektické celodenní letecké bitvy se ze základny Redhill jižně od Londýna zúčastnily 310. a 312. čs. stíhací peruť a několik jednotlivců u britských jednotek. Čs. stíhači si nad Dieppe vedli výtečně. Podnikli 80 operačních vzletů a získali celkem 23 vítězství (z toho 2 sestřeli jisté, 5 pravděpodobných a 16 poškozených nepřátelských letounů); navíc potopili jeden německý ozbrojený člun. Cenným faktem bylo i to, že na rozdíl od jiných zúčastněných národních perutí RAF neztratili v této urputné bitvě ani jediného pilota.



Exeterské (československé) křídlo vedl do operace Jubilee W/Cdr Karel Mrázek, DFC, jenž nedávno převzal velení po padlém W/Cdr Aloisu Vašítkovi, DFC. Mrázek využil privilegia, pramenícího z jeho funkce wing leadera, a nechal svůj Spitfire Mk.VB označit „osobním“ monogramem

Dekret k udělení vysokého a starodávného britského Řádu lázně ve stupni rytíř komandér (Knight Commander of the Most Honourable Order of the Bath), který byl K. Janouškovi udělen 1. ledna 1941



V roce 1968 v parku na Kosárkově nábřeží na pražském Klárově, kde prožil zbytek pohnutého života



Jako generální inspektor československého letectva ve Velké Británii



310. ČESKOSLOVENSKÁ STÍHACÍ PERUŤ

V průběhu své pětileté válečné činnosti se stala nejdéle existující a také nejúspěšnější československou stíhací jednotkou v RAF. Vykonal 9 027 bojových vzletů a nalétala 15 673 operačních hodin. Ve vzdušných bojích jí bylo přiznáno 55 jistých sestřelů letounů (plus čtyři bezpilotní střely V-1), 20 sestřelů pravděpodobných a 33 poškozených nepřátelských letounů. V jejich řadách se postupně vystřídal celkem 166 operačních pilotů, z toho 158 Čechoslováků, sedm Britů a jeden Polák. Bojové úspěchy byly zaplaceny 31 piloty padlými, 29 zraněnými a čtyřmi zajatými.

Zformována: 10. 7. 1940

Rozpuštěna jako jednotka RAF: 15. 2. 1946

Výzbroj:

Hawker Hurricane Mk.I	červenec 1940 – březen 1941
Hawker Hurricane Mk.IIA	březen 1941 – prosinec 1941
Hawker Hurricane Mk.IIB	červen 1941 – listopad 1941
Supermarine Spitfire Mk.IIA	říjen 1941 – prosinec 1941
Supermarine Spitfire Mk.VB	listopad 1941 – březen 1944
Supermarine Spitfire Mk.VC	červenec 1942 – březen 1944
Supermarine Spitfire HF.Mk.VI	červenec 1943 – září 1943
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXC	leden 1944 – červen 1944
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE	červen 1944 – červenec 1944
Supermarine Spitfire F.Mk.IXC	červenec 1944
Supermarine Spitfire Mk.VB	červenec 1944 – září 1944
Supermarine Spitfire F.Mk.IXC	srpen 1944 – srpen 1945
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE	červenec 1945 →

Velitelé perutě:

S/Ldr Alexander Hess, DFC	12. 7. 1940 – 28. 2. 1941
S/Ldr George D. M. Blackwood	12. 7. 1940 – 1. 1. 1941
S/Ldr František Weber	28. 2. 1941 – 7. 4. 1942
S/Ldr Jerrard Jefferies-Latimer, DFC	1. 1. 1941 – 7. 7. 1941
S/Ldr František Doležal, DFC	7. 4. 1942 – 15. 1. 1943
S/Ldr Emil Foit, DFC	15. 1. 1943 – 13. 1. 1944
S/Ldr Hugo Hrbáček	13. 1. 1944 – 21. 5. 1944 (sestřelen, vrátil se)
S/Ldr Václav Raba	21. 5. 1944 – 15. 9. 1944
S/Ldr Jiří Hartman, DFC	15. 9. 1944 – 18. 10. 1945

Velitelé Čs. stíhacího křídla:

W/Cdr Alois Vašátko, DFC	3. 5. 1942 – 23. 6. 1942 (padl v boji)
W/Cdr Karel Mrázek, DSO, DFC	26. 6. 1942 – 31. 3. 1943
W/Cdr František Doležal, DFC	1. 4. 1943 – 31. 1. 1944
W/Cdr Tomáš Vybíral, DSO, DFC	1. 2. 1944 – 15. 11. 1944
W/Cdr Jaroslav Hladě, OBE, DFC	15. 11. 1944 →

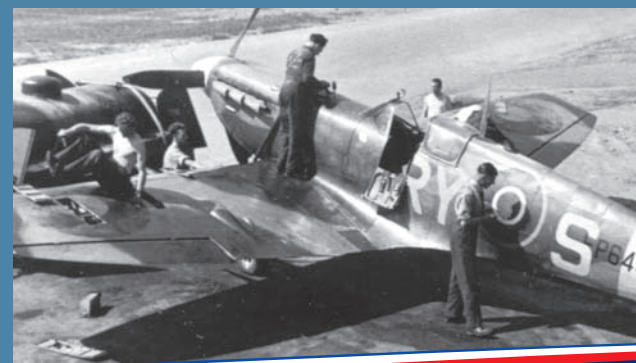


Špičky čs. stíhacího letectva RAF na střeše Inspektorátu čs. letectva v Londýně na jaře 1943. Zleva S/Ldr Emil Foit, S/Ldr František Fajtl, DFC, S/Ldr Jan Čermák, S/Ldr Tomáš Vybíral, W/Cdr Karel Mrázek, DSO, DFC, a W/Cdr František Doležal, DFC

Na druhé straně Lamanšského průlivu čekala útočníky celá řada nepřátelských nástrah – od alarmovaných stíhačů až po protiletadlovou palbu všech ráží, která právě na atlantickém pobřeží dosahovala mimořádně vysoké intenzity. Zasloučeně o tom mohl mluvit například F/Sgt Leopold Šrom (310. peruť). Při hloubkovém útoku na letiště Lannion v Bretani 23. července 1942 flak ustřílel konec pravé poloviny křídla jeho Spitfru Mk.VB



Duxford, září 1940. Mechanik AC2 Moric Novák a zbrojář AC2 Zdeněk Lichtner prohlížejí Browningy Hurricanu Mk.I 310. perutě



Letiště Churchstanton (součást sektoru Exeter), jaro 1943. Mechanik doplňuje palivo, zbrojář kontrolují zbraně – obvyklý shon kolem jednoho ze Spitfrů Mk.VB od 313. čs. stíhací perutě



NON-STOP OFENZÍVA

1941-1943

„Černé výbuchy pod tebou tě upozorňují, že bombardéry jsou nad cílem, proto točit doprava a domů... Ale šest černých, totiž oni jsou krásně modří, stvůr ti hledí zahradit cestu. Varuješ ostatní, připravuješ se na útok. V tom ale zprava nových osm – a dalších devět. Začíná ti být horko, zatneš zuby: „Kluci, pozor, jsou za námi... jdem do toho!“ To jsou „válečná“ slova, na víc nemáš čas, neboť se rozpoutává individuální boj. Výška 25 000 stop – boj na život a na smrt. Útočíš, ani nevíš, je-li ten černý kříž nějak pochroumán, ale pilot vyskakuje. Nevidíš ale otevřít se padák. Snad sabotáž? Bílé čáry kolem tě upozorňují, něco se děje. Skopčáci taky střelí. „Strachy“ padáš do vývrtky, vybíráš, a zas dva Focke Wulfy 190 útočí na nižší patro Spitfirů. Honem pomoc. Nevíš, kdo je tam, snad „Čížek“, snad Angličan, Ind, Polák, a já nevím, kdo. Ale jdeš... Střílíš, ale najednou obrátíš oči do zrcátka a kolena se ti rozklepou – motor Fw 190 se žlutým kruhem těsně za ocasem. Zavřeš plyn, trhneš. Vybíráš, v očích se ti zatmí, někde padáš – druhá vývrtka. Vybíráš, v tom těsně vedle padáš Fw 190 s ulomeným křídlem, nebezpečí srážky. Studený pot ti teče po zádech, obracíš letoun, unikáš, ale tři si tě vzali na mušku. Jsi sám, a tak nyní ani nemůžeš říci, co jsi dělal. Uhýbal, střílel...“

F/Lt Stanislav Fejfar,
313. čs. stíhací perutě,
5. květen 1942

Po odražení hlavního náporu německých útoků proti Britským ostrovům se vzájemné role obou protivníků obrátily. Zatímco *Luftwaffe*, vázaná bojem na nových frontách, přešla na Západě do strategické obrany, tak RAF na počátku roku 1941 zahájilo svou denní leteckou ofenzívu proti cílům v pobřežním pásmu okupované Francie, Belgie a Nizozemska. Cílem bylo vázat zdejší německé síly a neustálým tlakem je postupně vyčerpávat.

Do této non-stop ofenzívy o získání vzdušné nadvlády nad západní Evropou se postupně zapojily všechny tři čs. stíhací perutě, které byly do konce roku 1941 jednotně přezbrojeny na Spitfiry Mk.VB. Zpočátku operovaly ve svazku vyšších britských jednotek, křidel (*wings*). V květnu 1942 se však spojily do vlastního Čs. stíhacího křídla, v jehož čele stanul W/Cdr Alois Vašátko. Hlavním úkolem se staly doprovody bombardovacích svazů nad okupovanou Francií. Po roce působení v sektoru Exeter – odtud také jeho název *Exeter (Czech) Wing* – se v červnu 1943 přesunulo na operační odpočinek do Skotska, na Orkneje a Shetlandy, odkud Čechoslováci bránili především britskou flotilu ve Scapa Flow. Zpátky na jih se všechny tři peruti vrátily v průběhu srpna a září 1943, kdy se sešly na sektorové základně Ibsley v jižní Anglii, odkud obnovily ofenzivní operační činnost nad okupovaným kontinentem. Na sklonku roku je pak čekalo zařazení mezi útvary, kterým byla svěřena letecká podpora plánované invaze.



Britské kampaňové vyznamenání Air Crew Europe Star. Udělovalo se letcům, kteří v období od 3. září 1939 do 4. června 1944 alespoň dva měsíce podnikali bojovou činnost ze základny na Britských ostrovech. Za oblast, nad níž operační činnost převládala, byla udělována ke hvězdě ještě příslušná spona (Atlantic Clasp nebo France & Germany Clasp)

Základny:

Duxford, hr. Cambridgeshire
(det. Coltishall, hr. Norfolk
Martlesham Heath, Suffolk
Dyce, hr. Aberdeenshire
(det. Montrose, hr. Angus

Perranporth, hr. Cornwall
Warmwell, hr. Dorset
Perranporth, hr. Cornwall
Exeter, hr. Devon
(det. Bold Head, hr. Devon
(det. Redhill, hr. Surrey

Castletown, hr. Caithness
(det. Sumburgh, Shetland. ostr.
Ibsley, hr. Hampshire
Llanbedr, hr. Merioneth
Ibsley, hr. Hampshire
Mendlesham, hr. Suffolk
Southend, hr. Essex
Appledram, hr. Sussex
Tangmere, hr. Sussex
Lympe, hr. Kent
Digby, hr. Lincolnshire
(det. Hutton Cranswick, hr. Yorkshire
North Weald, hr. Hertfordshire
Bradwell Bay, hr. Essex
Manston, hr. Kent
Praha-Ruzyně
Praha-Kbely

12. 7. 1940 – 26. 6. 1941
27. 3. 1941 – 1. 4. 1941)
26. 6. 1941 – 19. 7. 1941
19. 7. 1941 – 15. 12. 1941
21. 7. 1941 – 1. 11. 1941
a 9. 12. 1941 – 15. 12. 1941)
24. 12. 1941 – 7. 3. 1942
7. 3. 1942 – 21. 3. 1942
21. 3. 1942 – 7. 5. 1942
7. 5. 1942 – 26. 6. 1943
12. 5. 1942 – 26. 6. 1943)
30. 6. 1942 – 1. 7. 1942
a 18. 8. 1942 – 20. 8. 1942)
26. 6. 1943 – 20. 9. 1943
19. 7. 1943 – 20. 9. 1943)
20. 9. 1943 – 1. 12. 1943
2. 12. 1943 – 14. 12. 1943
14. 12. 1943 – 20. 2. 1944
20. 2. 1944 – 28. 3. 1944
28. 3. 1944 – 3. 4. 1944
3. 4. 1944 – 22. 6. 1944
22. 6. 1944 – 3. 7. 1944
3. 7. 1944 – 11. 7. 1944
11. 7. 1944 – 28. 8. 1944
13. 7. 1944 – 27. 8. 1944)
28. 8. 1944 – 29. 12. 1944
29. 12. 1944 – 27. 2. 1945
27. 2. 1945 – 7. 8. 1945
13. 8. 1945 – 14. 9. 1945
14. 9. 1945 –>



Duxford, 29. 10. 1940.
Velitel 310. perutě
S/Ldr „Saša“ Hess, DFC,
představuje britskému
ministru letectví siru
Archibaldu Sinclairovi
své piloty



Perranporth, počátek
roku 1942. Pilot
310. peruti,
F/Lt Stanislav Zimprich
(† 12. 4. 1942) v kabině
Spitfiru Mk.VB se svým
maskotem



311. ČESKOSLOVENSKÁ BOMBARDOVACÍ PERUŤ

Během pětileté činnosti – nejprve v rámci *Bomber Command* a poté u *Coastal Command* – vzlétly její letouny k celkem 3 113 operačním letům a nalétaly při nich úhrnem 26 719 bojových hodin. Její celkové ztráty, včetně těch nebojových, činily (nepočítáme-li zraněné) celkem 250 padlých a nezvěstných a 34 zajatých mužů. Byly to největší ztráty mezi všemi československými leteckými jednotkami ve 2. světové válce, tvořily polovinu veškerých ztrát, které utrpělo československé letectvo na západním bojišti.

Zformována: 29. 7. 1940

Rozpuštěna jako jednotka RAF: 15. 2. 1946



Bircham Newton, 26. 6. 1942. Památka na „tisícový“ noční nálet na Brémy. Nepřátelský flak zasáhl Wellington Mk.IC na řadě míst a zapálil mu pravý motor, od něhož chytla i část potahu. F/Lt Josefovi Stránskému, DFC, se však požár podařilo v piké uhasit a šťastně se vrátil

Beaulieu, léto 1943.
Předletová příprava osádky
S/Ldr Vladimíra Nedvěda,
MBE, DFC (sedícího
na hlubinné protiponorkové
pumě). Za letci jeden z nově
dodaných čtyřmotorových
Liberatorů GR.Mk.V



Prvními čs. letci, kteří okusili strasti nacistického zajetí, byla osádka P/O Karla Trojáčka. V noci z 23. na 24. září 1940 při návratu z nočního bombardování Berlína musela pro poškození stroje nouzově přistát poblíž Leidschendanu v okupovaném Nizozemsku. Jeden letec se při zatýkání zastřelil, zbylých pět bylo zajato. Namísto do zajateckého tábora byli převezeni do civilního vězení, kde jako „velezrádci“ očekávali přelíčení před Říšským válečným soudem



Řád Britského impéria (Member of the Order of the British Empire, MBE)

Zajatecký tábor Stalag Luft I v severoněmeckém Barthu, únor 1942. Zleva Sgt Petr Uruba, Sgt Emanuel Novotný, Sgt Gustav Kopal, Sgt František Knotek a Sgt Augustin Šesták. Ve všech případech jde o členy osádek 311. bombardovací peruť, která měla ze všech čs. leteckých jednotek v německém zajetí nejvíce svých příslušníků

11	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Beschreibung der Identifikationskarte											
No. 4233											
Lager: Offag. Luft 3											
Staatsangehörigkeit: TSCHHEMI											
Dienstgrad: P. Lt.											
Tropenstell: R. R. F. Kom. usw.:											
Zivildienst: INGENIEUR Berufs. Gr.:											
Matrikel Nr. (ausgegeben am 1. Januar 1940): 8. 5. 39											
Gefangenschaftsnummer (seit und bis): 1. 1. 1941 - 31. 3. 1944											
Ob gesund, krank, verwundet, ausgefallen:											
Ihre Personalbeschreibung:											
Ihre Kennzeichen:											
Name und Anschrift der zu Identifikationskarte berechtigten Person in der Heimat:											
M. B. 1. 1. 1941 - 31. 3. 1944											
B. 1. 1. 1941 - 31. 3. 1944											
B. 1. 1. 1941 - 31. 3. 1944											

Jediným z 52 čs. letců, který se z německého zajetí nevrátil, byl F/Lt Arnošt Valenta (* 25. 10. 1912, Svěbohov, okr. Zábřeh, † 31. 3. 1944, poblíž Görlitz – Zhořelec). Někdejší palubní radiotelegrafista 311. peruťi zajatý v noci 6. února 1941 patřil k hlavním organizátorům „velkého útěku“ ze zajateckého tábora Stalag Luft III v Saganu (dnes Żagań, Polsko) v noci z 24. na 25. března 1944. Ze 76 uprchlých spojeneckých leteckých důstojníků (včetně tří Čechů) bylo 73 postupně dopadeno a 50 z nich na přímý Hitlerův příkaz zavražděno gestapem – včetně A. Valenty



ZA OSTNATÝM DRÁTEM

„Z domova přicházejí zprávy, že naše rodiny jsou zavírány do koncentráků a na nás platí v zajetí trest smrti. Na nikoho jiného se nic podobného nevztahuje – a ve válčném RAF je několik desítek národností z celého světa a osm národností z obsazené Evropy – jen na nás. Jako protektorátní občané jsme prý velezrádci, protože jsme pozdvihli zbraň proti říši. K operačním osádkám se teď už ale neposílá na rozkaz, všichni jdou jen dobrovolně. Angličané o nás říkají, že jsme vlastně sebevrazi. Asi jsme, ale nedá se nic dělat. Snad alespoň ti mrtví dojdou jednou uznání...“

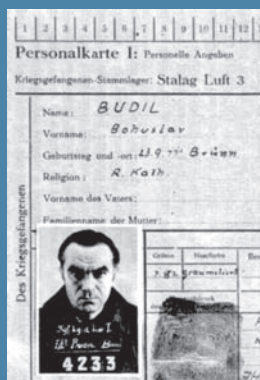
Sgt Richard Husman, palubní střelec,
311. čs. bombardovací perut'

Eventualita německého zajetí pro čs. vojáky a letce (jichž do zajetí padlo 52) představovala krajní osobní riziko. Československo bylo rozbito ještě před zahájením války a z hlediska zákonů nacistického Německa nepředstavovalo subjekt mezinárodního práva. Skutečnost, že čs. exilová vláda byla postupně uznávána řadou států protihitlerovské koalice, jakož i to, že formálně vyhlásila Německu válku, byla nacistickými úřady ignorována. Pozdvížení zbraně proti „mateřské říši“ tedy nacistická justice kvalifikovala jako velezradu a zemězradu (na základě § 91a říšského trestního zákoníku). Tento postup se snažila uplatnit již proti prvním čs. letcům zajatým na podzim 1940. Před přelícením u Říšského válečného soudu je našťastí zachránila britská vláda, která pohrozila přísnými odvetnými opatřeními. Také další čs. letce britská uniforma, v níž byli zajati, chránila relativně efektivně. Ke změně došlo v létě 1944, kdy se zajatecká agenda dostala i do kompetence nacistických bezpečnostních složek. Čtyřicet čs. letců bylo tehdy ze zajateckých táborů *Stalag Luft III* v Saganu a *Stalag Luft I* v Barthu odvečeno na pražské gestapo, obviněno z velezrady a pak měli být postaveni před nacistický soud, jehož verdikt byl za daných okolností znám předem. Dříve nežli mohlo dojít k přelícení, byli kandidáti smrti drženi v táborech v Colditzu a Barthu osvobozeni spojeneckými vojsky.



Zajatecká karta F/Lt Bohuslava Budila, pilota 312. čs. stíhací peruti, sestřeleného v leteckém boji a zajatého 19. dubna 1944 nad okupovanou Belgií

F/Lt Josef Bryks (* 18. 3. 1916, Laštany, okr. Šternberk, † 11. 8. 1957, Ostrov nad Ohří), čs. příslušník britské 242. stíhací peruti, byl sestřelen nad severní Francií 17. června 1941. Za své mimořádně statečné chování v německém zajetí (z něhož celkem pětkrát utekl, ale vždy byl dopaden) byl po válce vyznamenán Řádem Britského impéria (MBE). Tragiku jeho životního osudu dovršila jeho smrt v komunistickém vězení



Základny:

Honington, hr. Suffolk
East Wretham, hr. Norfolk
Aldergrove, hr. Antrim
Talbenny, hr. Pembrokeshire
Beaulieu, hr. Hampshire
Predannack, hr. Cornwall
Tain, hr. Ross & Cromarty
Manston, hr. Kent
Praha-Ruzyně

29. 7. 1940 – 28. 4. 1942
16. 9. 1940 – 28. 4. 1942
28. 4. 1942 – 12. 6. 1942
12. 6. 1942 – 26. 5. 1943
26. 5. 1943 – 23. 2. 1944
23. 2. 1944 – 7. 8. 1944
7. 8. 1944 – 3. 8. 1945
23. 7. 1945 – 16. 9. 1945
30. 7. 1945 ->

Výzbroj:

Vickers Wellington Mk.I
Vickers Wellington Mk.IA
Vickers Wellington Mk.IC
Vickers Wellington Mk.III
Vickers Wellington Mk.X
Consolidated Liberator GR.Mk.V
Consolidated Liberator GR.Mk.VI

srpen 1940 – duben 1941
srpen 1940 – září 1941
srpen 1940 – červenec 1943
březen 1942 – květen 1942
březen 1943 – červen 1943
červenec 1943 – březen 1945
březen 1945 – prosinec 1945

Velitelé perutě:

W/Cdr Karel Mareš (Toman), DFC
W/Cdr John F. Griffiths, DFC
W/Cdr William S. P. Simonds
W/Cdr Josef Schejbal
W/Cdr Josef Ocelka, DFC
W/Cdr Josef Šnajdr, DFC
W/Cdr Jindřich Brejtnel, DFC
W/Cdr Vladimír Nedvěď, MBE, DFC
W/Cdr Josef Šejbl, DFC
W/Cdr Jan Kostohryz, DSO

29. 7. 1940 – 19. 3. 1941
27. 7. 1940 – 15. 11. 1940
15. 11. 1940 – 24. 2. 1941
19. 3. 1941 – 3. 7. 1941
3. 7. 1941 – 20. 4. 1942
20. 4. 1942 – 1. 2. 1943
1. 2. 1943 – 21. 8. 1943 (padl)
21. 8. 1943 – 3. 2. 1944
3. 2. 1944 – 1. 9. 1944
1. 9. 1944 ->



Honington, srpen 1940. První přehlídka 311. peruti před prezidentem Dr. Edvardem Benešem. Vlevo od něj v tmavší uniformě první čs. velitel W/Cdr Karel Mareš (krycím jménem Toman)



312. ČESKOSLOVENSKÁ STÍHACÍ PERUŤ

V průběhu své téměř pětileté válečné existence vykonala celkem 10 364 bojových vzletů v úhrnném čase 17 472 operačních hodin. Jejím pilotům bylo přiznáno jisté sestřelení 16 nepřátelských letounů, pravděpodobné sestřelení 10 a poškození 17 nepřátelských letounů. V průběhu války se v jejích řadách vystříдалo celkem 141 operačních pilotů, z toho 132 Čechoslováků, osm Britů a jeden Američan. Bojové úspěchy byly zaplaceny celkem 17 padlými piloty (z toho jeden Brit) a šesti zajatými.

Zformována: 29. 8. 1940

Rozpuštěna jako jednotka RAF: 15. 2. 1946

Základny:

Duxford, hr. Cambridgeshire	5. 9. 1940 – 26. 9. 1940
Speke, hr. Lancashire	26. 9. 1940 – 3. 3. 1941
(det. Penrhos, hr. Caernarvon	22. 12. 1940 – 20. 4. 1941)
Valley (Rhosneigr), hr. Angelsey	3. 3. 1941 – 20. 4. 1941
Jurby, ostr. Man	20. 4. 1941 – 29. 5. 1941
Kenley, hr. Surrey	29. 5. 1941 – 20. 7. 1941
Martlesham Heath, hr. Suffolk	20. 7. 1941 – 19. 8. 1941
Ayr, hr. Ayrshire	19. 8. 1941 – 1. 1. 1942
(det. Drem, hr. East Lothian	9. 10. 1941 – 28. 11. 1941)
Fairwood Common, hr. Glamorgan	1. 1. 1942 – 24. 1. 1942
Angle, hr. Pembroke	24. 1. 1942 – 18. 4. 1942
Fairwood Common, hr. Glamorgan	18. 4. 1942 – 3. 5. 1942
Harrowbeer, hr. Devon	3. 5. 1942 – 10. 10. 1942
(det. Bold Head, hr. Devon	5. 5. 1942 – 24. 6. 1943)
(det. Redhil, hr. Surrey	30. 6. 1942 – 7. 7. 1942
	a 18. 8. 1942 – 20. 8. 1942)

Churchstanton, hr. Somerset	10. 10. 1942 – 20. 2. 1943
Warmwell, hr. Dorset	20. 2. 1943 – 6. 3. 1943
Churchstanton, hr. Somerset	6. 3. 1943 – 24. 6. 1943
Skeabrae, Orknejské ostr.	24. 6. 1943 – 20. 9. 1943
(det. Sumburgh, hr. Shetlandské ostr.	7. 7. 1943 – 10. 7. 1943)
(det. Peterhead, hr. Aberdeenshire	19. 8. 1943 – 20. 9. 1943)
Ibsley, hr. Hampshire	21. 9. 1943 – 1. 12. 1943
Llanbedr, hr. Merioneth	2. 12. 1943 – 17. 12. 1943
Ibsley, hr. Hampshire	17. 12. 1943 – 20. 2. 1944
Mendlesham, hr. Suffolk	20. 2. 1944 – 23. 2. 1944
Southend, hr. Essex	23. 2. 1944 – 3. 3. 1944
Mendlesham, hr. Suffolk	3. 3. 1944 – 3. 4. 1944



Bránu do řad čs. letectva ve Velké Británii představovala výcviková a náhradní jednotka (Czechoslovak Depot), která vznikla 2. srpna 1940 v Cosfordu. Jejím úkolem byl základní vojenský a všeobecně teoretický letecký výcvik nováčků před jejich odesláním do specializovaných leteckých škol. Mezi nastoupenými elvy lze zcela vlevo rozeznat budoucí stíhací eso Ottu Smíka (* 20. 1. 1922, Boržom, Gruzie, † 28. 11. 1944, Zwolle, Nizozemsko), tehdy ovšem ještě zcela neznámého



Operační výcvik záložních osádek pro 311. čs. bombardovací peruť probíhal v letech 1943–1945 až na Bahamách u zdejšího 111. OTU (No 111 Operational Training Unit). Vedle čtyřmotorových Liberatorů, jimiž byla vyzbrojena „mateřská“ Třístajedenáctka, zde cvičili také na dvoumotorových strojích North American Mitchell Mk.II a Mk.III, zachycených při cvičném letu nad Karibským mořem

Letiště Shellingford (hrabství Berkshire), 1942. Nejvýznamnější „elementárkou“, kde procházeli základním pilotním výcvikem čs. žáci v RAF, byla 3. EFTS (No 3 Elementary Flying Training School). Měla i čs. instruktory. Jedním z nich byl zkušený P/O Josef Kubák, jenž právě uděluje žákovi poslední pokyny před jeho prvním samostatným vzletem na školním dvouplošníku De Havilland DH-82A Tiger Moth Mk.II



Po prvním sólu



DOPLŇOVÁNÍ A VÝCVIK

Klíčovým problémem exilového čs. letectva v rámci RAF byly omezené zdroje doplňků, které by nahradily rostoucí ztráty. Protože vznikalo daleko za hranicemi okupované vlasti, scházela mu možnost standardního náboru na vlastním území. Nejpalčivější nedostatek vlastního pozemního, administrativního a pomocného personálu musel být řešen přidělením cizích příslušníků. Vedle 2 422 čs. letců tedy službou u čs. perutí RAF prošlo také přinejmenším 1 141 cizích státních příslušníků, především Britů. Nejvýznamnější vlastní zdroj doplňků představovali dobrovolníci od čs. pozemních jednotek v Británii (537 osob) a na Středním východě (227 osob) a také z řad krajanských komunit roztroušených po celém světě, zejména v Kanadě, USA, Jižní Americe a na Středním východě (458 osob).

Díky tomu, že čs. letectvo bylo přičleněno k RAF, probíhal výcvik jeho nových dobrovolníků v rozsáhlé síti specializovaných leteckých školských zařízení. Zpočátku byli cvičeni výhradně ve Velké Británii, ale od roku 1942 také v Kanadě (kde do konce války prošlo výcvikem 288 čs. letců) a o rok později rovněž na Bahamách (250 mužů).

Ze všech složek ozbrojených sil patřil výcvik příslušníků letectva k nejnákladnějším. Nejlevnější byl výcvik palubních střelců, zvláště pokud šlo o muže, kteří měli za sebou již pěchotní výcvik. Stačil jim proto jen asi šestitýdenní kurs, přičemž největší položkou výdajů byly ostré střelby ve vzduchu. Poněkud nákladnější byl výcvik radiotelegrafistů (4 až 6 měsíců), navigátorů (9 měsíců) a nejdražší byl výcvik pilotů (9 až 12 měsíců). Ve všech případech však šlo pouze o základní výcvik, na který pak navazovalo vlastní operační školení a také různé další nástavbové speciální kursy. Pokud bychom chtěli provést alespoň informativní srovnání, pak například výškolení člena osádky bombardovacího letounu, které bylo nejdražší, stálo asi 10 000 tehdejších liber, což představovalo sumu, za níž by deset lidí mohlo tři roky studovat na prestižních univerzitách v Oxfordu, nebo Cambridgi.



Kříž letectva (Air Force Cross, AFC), pro důstojníky, a Medaile letectva (Air Force Medal, AFM), pro poddůstojníky, byly nejvyššími oceněními pro letce za jejich výkony mimo přímý boj s nepřítelem. Obě vyznamenání se udělovala velmi vzácně, a to většinou vynikajícím instruktorům v leteckých školách, zkušeným vojenským dopravním letcům, špičkovým zalétávacím pilotům apod. Československým letcům bylo uděleno celkem sedm AFC a tři AFM.



Výcvikovými středisky v geograficky vzdálené Kanadě prošlo v letech 1942–1945 celkem 288 čs. letců.

Výcvik pilotních žáků zde probíhal také na školních dvouplošnicích DH-82C Tiger Moth s uzavřenou kabinou. Tento sloužil v provincii Ontario u 1. EFTS na letišti Malton a u 20. EFTS na základně Oshawa

Appledram, hr. Sussex
Tangmere, hr. Sussex
Lympne, hr. Kent
Coltishall, hr. Norfolk
North Weald, hr. Hertfordshire
Bradwell Bay, hr. Essex
Manston, hr. Kent
Praha-Ruzyně
České Budějovice

3. 4. 1944 – 22. 6. 1944
22. 6. 1944 – 3. 7. 1944
3. 7. 1944 – 11. 7. 1944
11. 7. 1944 – 27. 8. 1944
27. 8. 1944 – 3. 10. 1944
3. 10. 1944 – 27. 2. 1945
27. 2. 1945 – 7. 8. 1945
13. 8. 1945 – 22. 9. 1945
22. 9. 1945 –>

Polní letiště Appledram
u Chichesteru v jižní Anglii,
jaro 1944. Spitfire LF.Mk.IXC
od 312. perutí v péči
pozemního personálu



Merseyside, 8. 10. 1940. Příslušníci 312. perutí se radují ze svého prvního „úlovku“ – dvoumotorového Junkersu Ju 88, který měl za úkol bombardovat Liverpool. V rekordně krátké době ho sestřelila hotovostní trojice Hurricanů, které řídili P/O Alois Vašátko, Sgt Josef Stehlík a F/Lt Dennys E. Gillam

Výzbroj:

Hawker Hurricane Mk.I
Hawker Hurricane Mk.IIB
Supermarine Spitfire Mk.IIA
Supermarine Spitfire Mk.IIB
Supermarine Spitfire Mk.VB
Supermarine Spitfire Mk.VC
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXC
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE
Supermarine Spitfire HF.Mk.IXC
Supermarine Spitfire F.Mk.IXC
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE

Velitelé perutě:

S/Ldr Ján Ambruš
S/Ldr Frank H. Tyson
S/Ldr Evžen Čížek
S/Ldr Jan Klán
S/Ldr Alois Vašátko
S/Ldr Jan Čermák
S/Ldr Tomáš Vybíral
S/Ldr František Vancl, DFC
S/Ldr Jaroslav Hladě, DFC
S/Ldr Václav Šlouf, DFC
S/Ldr Hugo Hrbáček, DFC

září 1940 – květen 1941
květen 1941 – prosinec 1941
říjen 1941 – prosinec 1941
listopad 1941 – prosinec 1941
prosinec 1941 – únor 1944
srpen 1942 – únor 1944
leden 1944 – červen 1944
červen 1944 – červenec 1944
červenec 1944 – říjen 1944
říjen 1944 – srpen 1945
červenec 1945 –>

9. 9. 1940 – 12. 12. 1940
5. 9. 1940 – 1. 4. 1941
12. 12. 1940 – 27. 5. 1941
27. 5. 1941 – 5. 6. 1941
5. 6. 1941 – 3. 5. 1942
3. 5. 1942 – 1. 1. 1943
1. 1. 1943 – 1. 11. 1943
1. 11. 1943 – 15. 5. 1944
15. 5. 1944 – 15. 11. 1944
15. 11. 1944 – 19. 4. 1945
19. 4. 1945 – 18. 10. 1945



313. ČESKOSLOVENSKÁ STÍHACÍ PERUŤ

Za čtyři roky války vykonala celkem 8 944 bojových vzletů v úhrnném čase 13 760 operačních hodin. Jejím pilotům bylo přiznáno jisté sestřelení 12 nepřátelských letounů a jedné bezpilotní střely V-1, dále pravděpodobné sestřelení 7 a poškození 14 nepřátelských letounů. V průběhu války se v jejích řadách vyzbrojilo celkem 145 operačních pilotů, z toho 110 Čechoslováků a 35 Britů, Kanadánů a Američanů. Bojové úspěchy byly zaplaceny celkem 31 padlými a nezvěstnými a zajatými piloty, z toho čtyřmi Brity.

Zformována: 10. 5. 1941

Rozpuštěna jako jednotka RAF: 15. 2. 1946

Výzbroj:

Supermarine Spitfire Mk.IA	květen 1941 – srpen 1941
Supermarine Spitfire Mk.IIA	srpen 1941 – listopad 1941
Supermarine Spitfire Mk.VB	říjen 1941 – únor 1944
Supermarine Spitfire Mk.VC	červenec 1942 – únor 1944
Supermarine Spitfire HF.Mk.VI	červen 1943 – červenec 1943
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXC	leden 1944 – červen 1944
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE	červen 1944 – červenec 1944
Supermarine Spitfire HF.Mk.IXC	červenec 1944
Supermarine Spitfire Mk.VB	červenec 1944 – říjen 1944
Supermarine Spitfire HF.Mk.VII	červenec 1944 – říjen 1944
Supermarine Spitfire F.Mk.IXC	srpen 1944
Supermarine Spitfire HF.Mk.IXC	říjen 1944 – srpen 1945
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE	červenec 1945 –>



Catterick, červen 1941.
313. peruť byla první
čs. jednotkou, která dostala
do výzbroje Spitfiry Mk.I



Letiště Beaulieu, srpen 1943. Zasloužené ocenění nejúspěšnějším příslušníkům 311. peruti z rukou prezidenta



Boční střelci F/Sgt Dezider Nemeth a F/Sgt Miloš Říkovský v trupu
Liberatoru GR.Mk.VI kapitána F/Lt Jiřího Osolsobě

Čtyřmotorové Liberatory GR.Mk.VI z výzbroje 311. peruti na jaře 1945



*Britské kampaňové
vyznamenání Atlantic Star*



LIBERATORY NAD ATLANTIKEM

„Peruť, jejímž úkolem bylo pátrat po německých ponorkách, vysílala své osádky k letům, trvajícím mnohdy 14 až 16 hodin. A ty se z nich vracely naprosto vyčerpané. Propastné rozdíly mezi stavem osádek před letem a po jejich návratu z akcí byly neuvěřitelné. Jejich členové odmítali s kýmkoli hovořit, nechťeli se ani hnout, stěží dokázali udělat krok.“

F/O MUDr. Karel A. Macháček,
lékař 311. čs. bombardovací peruti

Jako uznání dosavadní úspěšné bojové činnosti došlo v létě 1943 k přezbrojení 311. peruti ze zastarávajících dvoumotorových Wellingtonů na nejnovější čtyřmotorové Liberator. V průběhu následujících měsíců se jí na nich podařilo dále zvýšit své bojové skóre. Jejím patrně největším úspěchem se 27. prosince 1943 stalo potopení německé ozbrojené obchodní lodě *Alsterufer*, směřující s nákladem strategicky důležitého wolframu z Japonska do Bordeaux. Pro německý válečný průmysl, trpící akutním nedostatkem takových surovin, to představovalo skutečně velkou ránu.

V létě 1944 se peruť podílela na letecké podpoře spojenecké invaze. Byl jí svěřen úkol bránit přístupy do Lamanšského průlivu před průnikem německých hladinových plavidel a ponorek, z nichž si další mohla připsat na konto. Jakmile pak byla většina západofrancouzských přístavů dobytá nebo obléhána spojeneckými vojsky, přestěhovala se 311. peruť v srpnu 1944 z Anglie do Skotska. Novou operační oblastí se jí tu staly vody Severního moře, Norského moře a v závěru války i Baltu. Svou poslední nepřátelskou ponorku potopila 5. května 1945.

Za tři roky svého zařazení v rámci *Coastal Command* podnikla 2 102 bojových letů v celkovém čase 21 527 operačních hodin. Při nekonečných patrolách nad nedozírnými plochami Atlantiku suchozemci ze střední Evropy prokázali své nesporné vojenské a letecké kvality. Druhou stranou mince bylo dalších 104 jejích příslušníků padlých nebo pohřešovaných a 29 utrpělo vážná zranění.



Atlantik 1 200 kilometrů západně od Bordeaux, 27. 12. 1943. Patrně největším válečným úspěchem Třistajedenáctky bylo potopení německé ozbrojené obchodní lodi *Alsterufer*, která vyplula z Japonska a prorazila spojeneckou námořní blokádu. Zasluhou osádky P/O Oldřicha Doležala, DFC, klesla ke dnu a spolu s ní také 344 tun strategicky důležitého wolframu, což by německou potřebu této vzácné suroviny pokrylo na celý rok

Základny:

Catterick, hr. Yorkshire	10. 5. 1941 – 1. 7. 1941
Leconfield, hr. Yorkshire	1. 7. 1941 – 26. 8. 1941
Portreath, hr. Cornwall	26. 8. 1941 – 23. 11. 1941
Warmwell, hr. Dorset	23. 11. 1941 – 28. 11. 1941
Portreath, hr. Cornwall	28. 11. 1941 – 15. 12. 1941
Hornchurch, hr. Essex	15. 12. 1941 – 6. 2. 1942
Rochford, hr. Essex	6. 2. 1942 – 6. 3. 1942
Hornchurch, hr. Essex	6. 3. 1942 – 30. 4. 1942
Fairlop, hr. Essex	30. 4. 1942 – 8. 6. 1942
Churchstanton, hr. Somerset	8. 6. 1942 – 28. 6. 1942
(det. Bold Head, hr. Devon)	10. 6. 1942 – 28. 6. 1943)
Warmwell, hr. Dorset	28. 6. 1942 – 11. 7. 1942
Churchstanton, hr. Somerset	11. 7. 1942 – 28. 6. 1943
Peterhead, hr. Aberdeen	28. 6. 1943 – 20. 8. 1943
(det. Sumburgh, Shetland. ostr.)	28. 6. 1943 – 22. 7. 1943)
Hawkinge, hr. Kent	20. 8. 1943 – 18. 9. 1943
Ibsley, hr. Hampshire	18. 9. 1943 – 6. 1. 1944
Ayr, hr. Ayrshire	6. 1. 1944 – 19. 1. 1944
Ibsley, hr. Hampshire	19. 1. 1944 – 20. 2. 1944
Mendlesham, hr. Suffolk	20. 2. 1944 – 14. 3. 1944
Southend, hr. Essex	14. 3. 1944 – 20. 3. 1944
Mendlesham, hr. Suffolk	20. 3. 1944 – 3. 4. 1944
Appledram, hr. Sussex	3. 4. 1944 – 29. 6. 1944
Tangmere, hr. Sussex	29. 6. 1944 – 3. 7. 1944
Lympne, hr. Kent	3. 7. 1944 – 11. 7. 1944
Skeabrae, Orknejské ostr.	11. 7. 1944 – 3. 10. 1944
(det. Sumburgh, Shetland. ostr.)	11. 7. 1944 – 3. 10. 1944)
North Weald, hr. Herfordshire	3. 10. 1944 – 29. 12. 1944
Bradwell Bay, hr. Essex	29. 12. 1944 – 27. 2. 1945
Manston, hr. Kent	27. 2. 1945 – 7. 8. 1945
Praha-Ruzyně	13. 8. 1945 →



Hornchurch, jaro 1942. Technický důstojník 313. peruti, F/O Ing. Karel Beinhauer se svým maskotem



Fairlop, duben 1942. Nejtěžší zatěžkávací zkouškou procházela 313. peruť v dobách svého zařazení v rámci Hornchurchského křídla (wingu). Rozprava pilotů po návratu ze sweepu nad okupovanou Francií. Zleva F/Lt Karel Vykoukal († 21. 5. 1942), F/O Karel Kasal, Sgt Jaroslav Hloužek († 18. 11. 1942), F/Sgt Václav Foglar, Sgt Václav Horák, Sgt Metoděj Stočes a Sgt Karel Čáp



U BRITSKÝCH PERUTÍ

Přestože v letech 1940–1941 vznikly v rámci RAF čtyři československé perutě, mezivládní dohoda z 25. října 1940 připouštěla, aby čs. letci bojovali také v řadách cizích, především britských perutí různého určení. V průběhu pěti válečných roků tedy menší skupinky nebo jednotlivci sloužili u celkem 58 stíhacích, 6 nočních stíhacích, 12 bombardovacích, 9 dopravních perutí, 9 perutí pro spolupráci s armádou, 1 dálkové průzkumné, 1 meteorologické průzkumné a 1 letecké záchranné peruti.

Početně nejsilnější skupiny čs. stíhačů bojovaly v řadách 1., 19., 32., 43., 68., 111., 501. a 601. stíhací peruti. U 1. a 68. noční stíhací peruti bylo Čechoslováků dokonce tolik, že z nich byly zformovány čs. letky. Čs. stíhači, operující u cizích stíhacích jednotek, provedli plných 6 150 operačních letů v čase 7 320 operačních hodin a celkově jim bylo přiznáno 115 nepřátelských letounů sestřelených jistě, dalších 21 sestřelených pravděpodobně a 48 poškozených. Vlastní ztráty pak činily 46 padlých a nezvěstných, 31 zraněných a 5 zajatých letců.

Vedle těchto vynikajících úspěchů (které např. v počtech sestřelů převýšily výsledky všech tří čs. stíhacích perutí) se některým dostalo uznání i v tom, že jim byla svědčena velitelská místa. Celkem 14 čs. důstojníků bylo ustanoveno do funkcí velitelů letek u britských perutí a třem se dokonce dostalo té cti britským perutím velet. Byli to S/Ldr František Fajtl, DFC (122. peruti), S/Ldr Jiří Maňák, DFC (198. peruti) a S/Ldr Otto Smik, DFC (127. peruti).



Letiště Hornchurch, léto 1943. Piloti 222. stíhací peruti (Natal), v pozadí jeden z jejich Spitfirů F.Mk.IXC. Na snímku lze identifikovat velitele Hornchurchského křídla W/Cdr Johna R. Rattena, DSO, DFC (sedící první zleva s knírkem), velitele 222. peruti S/Ldr E. J. F. Harringtona (sedící čtvrtý zleva, také s knírkem) i oba tehdejší čs. příslušníky jednotky – F/O Otto Smika, DFC (v pokleku druhý zleva) a F/O Jaroslava Hlada (opřený o houpačku za Rattenem)

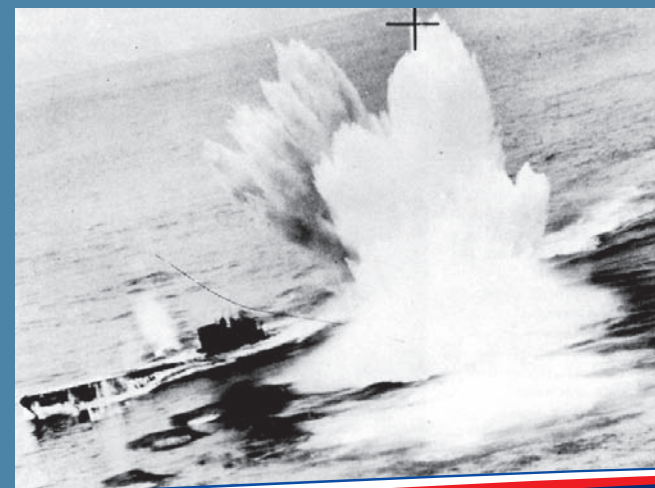
F/Lt Tomáš Kruml, velitel A-letky britské 122. stíhací peruti (Bombay) se svým Spitfirem F.Mk.IXC, ozdobeném na dvířkách kabiny miniaturou znaku čs. letectva. U 122. peruti vykonal Kruml celkem 99 bojových letů



Letiště Talbenny ve Walesu, podzim 1942. Československý Wellington Mk.IC právě startuje k další protiponorkové patrole nad Biskají

V průběhu války bylo československým letcům uděleno celkem 760 československých medailí Za chrabrost

Útok na potápějící se ponorku musel být podniknut do 27 sekund po jejím spatření. Jinak se obvykle minul účinkem



LOVCI PONOREK NAD BISKAJSKÝM ZÁLIVEM

„Kdo nepřiletěl z moře hned po skončení operace, už se nikdy nevrátil. To byla hrůza Coastal Command. Biskaj a Atlantik požadovanou daň nikdy nevracely. To byl ten velký rozdíl mezi nočním bombardováním Německa a denním létáním nad Biskají. Kdo se nevrátil z náletu, mohl se objevit později nebo dát o sobě vědět ze zajetí, ale kdo se nevrátil z hlídkování, byl navždy ztracen ve vlnách oceánu.“

F/Lt Václav Korda, DFC,
pilot, 311. peruť

Po skončení svého nasazení v rámci *Bomber Command* byla 311. peruť v dubnu 1942 přearažena pod *Coastal Command*, v jehož rámci se podílela na klíčové Bitvě o Atlantik. Jejím novým úkolem se stalo zejména vyhledávání a ničení nepřátelských ponorek a hladinových plavidel. Novou bojovou oblastí se jí zde stal především Biskajský záliv, kudy proplouvaly německé ponorky, operující ze západofrancouzských přístavů.

V novém, pro Čechoslováky nezvyklém, zařazení si 311. peruť vedla velice dobře již od samého počátku. Jen mezi červencem a zářím 1942 její Wellingtony napadly ne méně nežli dvanáct nepřátelských ponorek, z nichž jednu vážně poškodili (27. července) a jednu prokazatelně potopili (10. srpna 1942). Nepřítel však nezůstal dlouho pasivní a vysílal nad Biskaj rostoucí počet svých dálkových stíhaček, aby potíraly akutní nebezpečí hrozící ponorkám. Československé osádky s nimi svedly nejeden souboj a v řadě případů se dokázaly ubránit i drtivě přesile protivníka. Peruť si počínala natolik úspěšně, že již na přelomu let 1942/1943 byla dokonce vyhodnocena jako vůbec nejlepší jednotka *Coastal Command*. To je zvlášť pikantní, uvážíme-li, že šlo o příslušníky národa, který se na takový jihočeský rybník díval jako na „pořádný kus vody“.

Pro operace nad Biskajským zálivem byly Wellingtony 311. peruť od září 1942 opatřovány bílým náštříkem spodních a částí bočních ploch



První úspěch u *Coastal Command* si 311. peruť připsala 27. 7. 1942 zásluhou osádky S/Ldr Josefa Stránského, DFC (* 10. 12. 1914, Borová, † 21. 6. 1944, Normandie). Po dramatické bitvě a za oboustranné těžké palby se jí podařilo vážně poškodit německou ponorku U-106



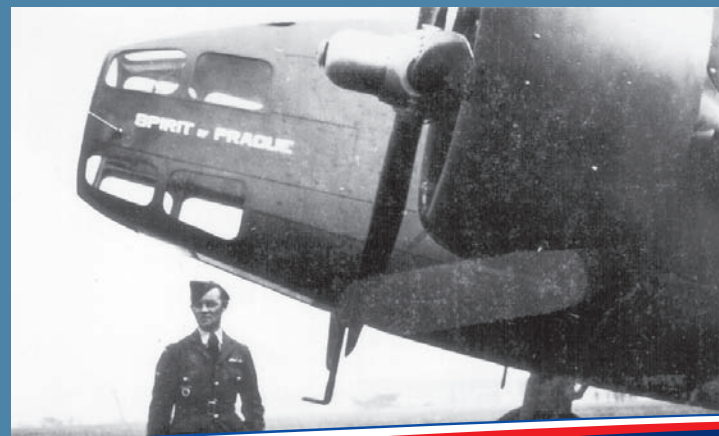
Znak Královského letectva



Prvním, komu Britové svěřili velení své peruť, se v dubnu 1942 stal S/Ldr František Fajtl, DFC (1912–2006). Již v následujícím měsíci byl v čele 122. peruť při sweepu nad okupovanou Francií sestřelen. Zachránil se však nouzovým přistáním na nepřátelském území, odkud se mu podařilo uniknout a přes neutrální Španělsko a Gibraltar se dokázal za tři měsíce vrátit zpátky do Velké Británie

Několik čs. letců bojovalo i u britských bombardovacích peruť. Patřil k nim donedávna zcela neznámý Sgt (později F/Lt) Jan R. Alexander, DFC, DFM (1922–2012), židovský rodák z Teplic-Šanova. Létal jako navigátor nejprve na čtyřmotorových Lancasterech u 106. a 83. a později na rychlých dvoumotorových Mosquitech u 139. a 162. peruť. V průběhu dvou operačních turnusů podnikl (a přežil) celkem 101 bombardovacích náletů na Německo a okupovaná území – vůbec nejvíce ze všech čs. občanů, kteří za války bojovali u *Bomber Command*. Většina jeho příbuzných padla za obět holocaustu

Nejdůležitější jednotkou letecké dopravy, u níž čs. letci za války působili, byla 24. peruť se základnou v Hendonu. Používala i dvoumotorové transportní letouny Lockheed Hudson Mk.IV – jeden z nich s nápisem SPIRIT OF PRAGUE. Před letounem jeden z nejlepších čs. dopravních pilotů F/Lt František Altman, AFC (1904–1980)



BITVA O BRITÁNII

„Když jsem viděl, že už za zády nemám žádného Němce, pustil jsem se za bombardovacím svazem, abych napadl Heinkela 111, který zůstal poněkud pozadu. Při prvním náletu jsem neušel pozornosti jeho střelce. Hned jsem palbu opětoval, vypálil jsem krátkou sérii a zase se odpoutal. Při druhém náletu z pouhých 50 metrů už na mne nikdo nestřílel, a tak jsem do Heinkelu pěkně v klidu nasypal celou dávku. Několik kousků odlétlo, pravý motor začal hořet a táhl se za ním dým.“

Posádka zřejmě můj útok nepřežila, protože z letounu jsem neviděl nikoho seskočit. Naklonil se a klouzavým letem padal k zemi. Pak ho atakovaly ještě dva Spitfiry. Narazil v západní části Londýna do bloku domů nedaleko od Temže. Protože byl plný benzínu, explodoval a hned byl celý i s nejbližším okolím v jednom plameni. Protože před bojem nestačil odhodit pumy, ty v požáru postupně explodovaly a plameny dosahovaly až sta metrů.“

Sgt Bohumír Fürst,
310. čs. stíhací peruť,
15. září 1940

První a patrně vůbec nejdůležitější kampaní, kterou prošli čs. letci v RAF, byla Bitva o Británii. Od srpna do října 1940, během tří měsíců nejtvrdějších vzdušných bojů nad Britskými ostrovy, se českoslovenští stíhači významně podíleli na odrážení hromadných náletů německé *Luftwaffe*. Ty měly připravit podmínky pro německou invazi na Britské ostrovy, a vyřadit tak Velkou Británii z boje jako faktor ohrožující německou hegemonii na kontinentě. Byla to první velká rána zasazená dosud vítězí nacistické válečné mašinérii.

Do Bitvy o Británii velice úspěšně zasáhla především 310. čs. stíhací peruť, operující z Duxfordu, a částečně také 312. čs. stíhací peruť, již byla svěřena obrana Liverpoolu. Vedle toho řada dalších čs. letců bojově létala také u několika britských a polských jednotek. Od srpna až do konce října 1940 dosáhli 56 sestřelů jistých, 15 pravděpodobných a 10 nepřátelských strojů poškodili. Tvořili tehdy přibližně 4 % stavu operačního personálu britského stíhacího letectva (*Fighter Command*) a získali i zhruba 4 % podíl na jeho úspěších.



Gottterdammerung. Bezmála wagnerovská scéna zachycená 11. 9. 1940 na pozemku obce Burmarsh v Kentu. Po nouzovém přistání na poli, protkaném protiinvazními kůly, pětičlenná osádka německého bombardovacího Heinkelu He 111 svůj sestřelený stroj podpálila a vzdala se do zajetí.



Londýn, 11. 7. 1942. F/Lt Karel Kuttelwascher, DFC (* 23. 9. 1916, Sv. Kříž, okr. Německý Brod, † 18. 8. 1959, Truro, Velká Británie) s ministrem zahraničí Janem Masarykem

Eso 68. peruti S/Ldr Miloslav Mansfeld, DSO, DFC (* 14. 12. 1912, Dalovice, okr. Mladá Boleslav, † 22. 10. 1991, Londýn). Sestřelil 10 nepřátelských letounů a dvě bezpilotní střely V-1



V letech 1941–1944 tvořili výzbroj 68. noční stíhací peruti dvoumotorové stroje Bristol Beaufighter



Velké zastoupení čs. posádek i jejich bojové úspěchy se promítly i v oficiálním znaku britské 68. peruti, schváleném britským králem



Britské kampaňové vyznamenání Medaile za obranu (Defence Medal)



NOČNÍ LOVCI V OBRANĚ I V ÚTOKU

„Trvalo nám devět minut, nežli jsme se ve 20.50 hodin vyškrábali do 22 000 stop, kde skopčák létal, a než jsme zkrátili vzdálenost ze šesti mil na tři sta metrů, kdy jsem ho konečně spatřil. Ze svého Beaufightera jsem na něj vypálil dvě dobré dávky. Po první mu explodoval levý motor. Do tohoto ohně jsem vypálil druhou dávku a Junkers 88 si to hasil dolů jako ohnivá koule. Dopadl do moře 60 mil jižně od Cagliari na Sardinii. Hořel na vodě ještě po 15 minutách... Zajímavá věc na tom je, že člověk po zabití 4 či 5 jiných lidí nemyslí na ty lidi, ale na letoun, v němž ti chlapi byli. Zjistil jsem, že i ostatní piloti, kteří něco sestřelili, mají úplně stejné pocity.“

F/Lt Josef Hanuš, DFC,
600. noční stíhací peruť, Středomoří,
4./5. duben 1943

Hlavním působištěm čs. nočních stíhačů se stala britská 68. peruť. Za bezmála čtyři válečné roky se jich u ní vystřídalo celkem 39, z toho 23 pilotů a 16 radarových operátorů. V rámci noční obrany britské oblohy na dvoumotorových Beaufighterech a na Mosquitech vykonali celkem 1 905 bojových vzletů, v jejichž průběhu nalétali 4 095 operačních hodin. Přiznáno jim bylo 21 sestřelů jistých, tři pravděpodobné a sedm letounů poškozených; krom toho ještě zlikvidovali tři bezpilotní střely V-1 a pravděpodobně potopili dva nepřátelské rychlé čluny. Nejúspěšnějším z nich byl S/Ldr Miloslav Mansfeld, DSO, DFC. Tyto úspěchy byly zaplaceny životy čtyř čs. osádek, tj. osmi mužů.

Jako noční stíhači se proslavili i někteří příslušníci britské 1. peruti, která na jaře a v létě 1942 na svých Hurricanech Mk.IIC podnikala ofenzivní noční patroly, tzv. *Intruder*. Velitel jedné z jejích letek, F/Lt Karel Kuttelwascher, DFC, tehdy dokázal nad okupovanou Francií, zvláště v blízkosti německých letišť sestřelit 15 nepřátelských bombardovacích letounů. Se započítáním předchozích pěti sestřelů se stal oficiálně nejúspěšnějším čs. stíhačem ve 2. světové válce.



Nad severní Afrikou, Sicílií a Itálií v roce 1943 sestřelil čtyři nepřátelské letouny pilot britské 600. noční stíhací peruti S/Ldr Josef Hanuš, DFC (* 13. 9. 1911, Dolní Štěpanice, okr. Jilemnice, † 21. 4. 1992, Velká Británie). Vpravo jeho anglický radarový operátor P/O Ernest „Lofty“ Eyles



Zprávy o úspěších čs. letců přinášel britský tisk stále častěji

Britské kampaňové vyznamenání The 1939–1945 Star se sponou Bitva o Británii (Battle of Britain Clasp). Náležela všem spojeneckým stíhačům, kteří od 1. 7. do 31. 10. 1940 podnikli v rámci letecké obrany Británie alespoň jeden operační let. Právo nosit sponu má i 89 Čechoslováků, kteří Britům pomohli v čase jejich nejtěžší zkoušky

Nejúspěšnějším příslušníkem 310. peruti v Bitvě o Británii byl P/O Emil Fechtner, jenž získal čtyři potvrzené sestřely. Zahynul 29. 10. 1940 po startu k operačnímu letu



Duxford, počátek září 1940. Piloti 310. čs. stíhací peruti ve chvíli odpočinku. Stojící zleva P/O S. Janouch, Sgt. J. Vopálecký, Sgt. R. Půda, Sgt. K. Šeda, Sgt. B. Fürst a Sgt. R. Zima, sedící na zemi P/O V. Göth († 25. 10. 1940), F/Lt J. M. Malý († 6. 6. 1941), F/Lt G. L. Sinclair, DFC, F/O J. E. Boulton († 9. 9. 1940), F/Lt J. J. Jefferies († 15. 4. 1943), P/O S. Zimprich († 12. 4. 1942), Sgt. J. Kaucký, F/Lt F. Rypl, P/O E. Fechtner († 29. 10. 1940) a P/O V. Bergman. Bitvu o Británii peruť absolvovala na Hurricanech Mk.I



HVĚZDA PRVNÍ VELIKOSTI

„Němci na nás zaútočili ve střemhlavém letu. Viděl jsem jeden Messerschmitt 109 napadající Hurricana před sebou. Zaútočil jsem ihned na jeho pravou stranu a vypálil jsem ze vzdálenosti 150 až 100 yardů na motor, který začal hořet. Pilot zasaženého letounu se snažil uniknout stoupáním. Pak otevřel kabinu a připravoval se k seskoku. Zaútočil jsem znovu, moje dávka zasáhla kabinu pilota a ten se zhroutil. Letoun se zřítil v plamenech k zemi v prostoru Horsham. Ihned na to jsem spatřil hořícího Hurricana, jehož pilot vyskočil na padáku a kolem něho kroužil Spitfire. Vzápětí jsem se vrhl na Heinkel 111, ale dva Me 109 zaútočily na mě. Vlétl jsem do mraků v 17 000 stopách a po sedm minut jsem si s nimi hrál na schovávanou. Při jedné zatáčce doprava jsem vyletěl z mraků a viděl jsem pouhých 10 yardů před sebou mihnout se He 111. Málem jsem se s ním srazil. Ihned jsem zamířil na předek letounu ze 45 stupňů zezadu a trochu z výšky a střel jsem. Před letounu se rozletěla na kousky a kabina i oba motory začaly hořet. Pro mraky jsem nemohl zjistit, zda stroj dopadl na pevninu, nebo do moře. Když jsem se odpoutával, hned na to na mě zaútočil jeden Me 109 shora a druhý zespodu... Ucítil jsem, že mě zasáhly čtyři střely. Jedna zasáhla pravé křídlo, druhá proletěla levou nádrží, aniž ji zapálila, a třetí pronikla do chladiče. Jen ocelovému pancíři za mými zády vděčím za to, že mě čtvrtá střela nezabila...”

Sgt Josef František, DFM,
303. polská stíhací peruť,
9. září 1940



Hrob Josefa Františka na hřbitově v Northwoodu

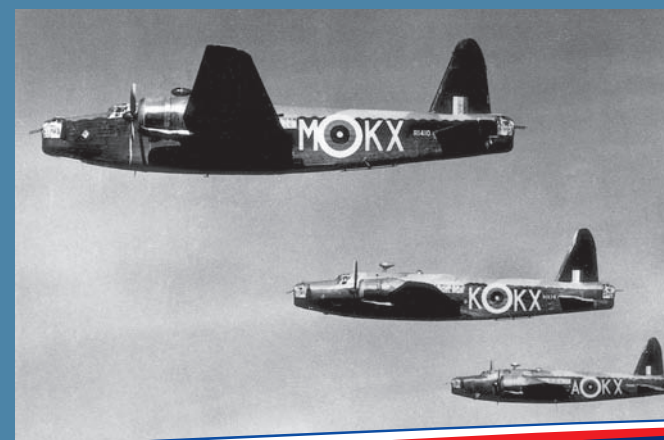


Záslužná letecká medaile (Distinguished Flying Medal, DFM). Udělovala se podle stejných tvrdých kritérií, jako tomu bylo v případě důstojnického DFC, ale byla určena výhradně pro poddůstojníky. Čs. letcům bylo uděleno patnáct DFM, z toho jedna podruhé (DFM & bar)

„Bombardovací“ období 311. peruti je spojeno především se jménem jejího třetího velitele, škpt. Josefa Ocelky, DFC (* 12. 3. 1908, Lipník nad Bečvou-Nový Dvůr, † 21. 7. 1942, Brize Norton)



Odpověď Třistajedenáctky na nacistický teror ve vlasti



Dvoumotorové bombardovací letouny Vickers Wellington Mk.IC od 311. peruti při cvičném skupinovém letu nad anglickou country v březnu 1941



BOMBARDOVACÍ OFENZÍVA

„S perutí se nočního náletu na Německo zúčastnil žurnalista. Během letu se na nic neptal, nic také neřikal, jen se díval. Po přistání letounu potřásl všem z osádky rukou, zase nic neřekl a šel pryč, rovnou do jídelny. Mysleli si, že potřebuje rychle mluvit s redakcí a volali za ním: „Jdete telefonovat?“ Zpomalil, otočil se a řekl: „Ne, jdu pít rum. A nic na světě mi v tom nezabrání!“

Sgt Richard Husman
(známý spíše jako Filip Jánský, autor *Nebeských jezdců*),
palubní střelec 311. čs. bombardovací peruti



První leteckou jednotkou, která přenesla boj přímo nad nepřátelské území, byla 311. čs. bombardovací peruť. Od 10. září 1940, kdy provedla svou první noční bombardovací akci, do 25. dubna 1942, kdy svou činnost v rámci *Bomber Command* ukončila, vykonala celkem 1 029 bojových vzletů v čase 5 341 operačních hodin. Napadla celkem 77 různých cílů na území nacistického Německa, fašistické Itálie a v okupované Francii, Belgii a Nizozemsku. Svrhla na ně celkem 1 310 tun pum, z toho 1 131 tun pum výbušných a 95 438 kusů (tedy zhruba 177,7 tun) pum zápalných. Zaplatila za to drazé. Ze svých celkem 74 postupně bojově nasazených Wellingtonů ztratila nad nepřátelským územím celkem 19 strojů a dalších 7 muselo být odepsáno při nouzových přistáních na Britských ostrovech. Z celkem 318 bojově nasazených mužů jich 94 padlo nebo zůstalo nezvěstných, 34 bylo zajato a přibližně 30 utrpělo zranění. Neúnosné ztráty a kritická situace v Bitvě o Atlantik pak vedla k jejímu následnému přearžení pod *Coastal Command*.



Letiště East Wretham, jaro 1941. Osádka kapitána Sgta Josefa Bernata, DFM (třetí zleva) před letem. Druhý zprava palubní střelec P/O Josef Horák, roddák z Lidic

Nejúspěšnějším československým stíhačem v Bitvě o Británii se stal Sgt Josef František. Tento legendární pilot shodou okolností sloužil u polské jednotky, 303. stíhací peruti. Vstoupil totiž do svazku polského letectva již po svém útěku z vlasti a setrval u něj i po evakuaci z Francie. Se svými 17 oficiálně potvrzenými sestřely se současně stal i jedním z nejlepších spojeneckých účastníků v této bitvě.

Dodnes se o něm mluví s bezpříkladným uznáním a respektem. „Byl to pilot, jaký ještě neexistoval před ním a již nebude existovat,“ napíše o něm jeho polský současník. „Sám se pouštěl do souboje s přesilou, létal sám, zákeřně přepadal Němce. Byl nejlepším střelcem, co stíhl spoušť na kulometry, to byl sestřelený Němec. Létal s láskou a odvahou, byl to největší hrdina v bitvě o Anglii.“ Pozadu nezůstali ani jeho britští nadřízení. Jeho velitel se vyslovil, že „během celé války neměli na bázi tak dobrého pilota“, a označil ho „za jednoho z největších letců této války“.

Smrt, která se mu vyhýbala při vzdušných soubojích, ho nakonec potkala při nikdy uspokojivě vysvětlené letecké nehodě při návratu z posledního operačního letu.



Sevěřená formace německých dvoumotorových bombardovacích Heinkelů He 111 při letu nad Británií



Letiště Northolt, září 1940. Sgt Josef František (* 7. 10. 1914, Dolní Otaslavice, okr. Prostějov, † 8. 10. 1940, Ewell, Surrey) u svého stíhacího stroje Hawker Hurricane Mk I



Letiště Northolt u Londýna, 18. 9. 1940. Premiér polské exilové vlády a vrchní velitel generál Władysław Sikorski právě dekoruje nejúspěšnějšího pilota 303. peruti Sgta Josefa Františka vysokým polským řádem Virtuti Militari V. třídy (stříbrný kříž)



BLITZ

„Při kroužení nad Londýnem jsem vlevo pod sebou spatřil dvoumotorový bombardovací letoun He 111, letící jižním směrem. Ihned jsem se k němu spustil a zaútočil na něj zezadu z malé vzdálenosti, přičemž jsem vystřelil krátkou dávku. Nepřítel opětoval palbu, ale bez účinku. Jeho kulky prolétaly nad mým letounem. Šel jsem na to znovu, přičemž jsme si s Heinkellem opět vyměnili palbu. Jeho střely prolétaly za mým letounem a pak jeho střelba náhle ustala. Přiblížil jsem se tedy zprava a vystřelil dlouhou dávku, přeletěl jsem ho a odpoutal se. Prudce se zakolébá a přešel do střemhlavého letu. Pustil jsem se za ním a v piké jsem za ním poslal poslední dávku. Pak jsem ho viděl, jak se v 00.35 hodin roztránil o zem...“

Sgt Josef Dygrýn, 1. perut,
bojové hlášení popisující první ze tří sestřelů,
jichž dosáhl v noci z 10. na 11. května 1941

Po skončení hlavní vlny hromadných denních náletů pokračovala *Luftwaffe* v útocích na Británii pod ochranou tmy. Tato ofenzíva, známá jako *Blitz*, přinesla Británii těžké materiální ztráty a veliké lidské oběti. Trvala prakticky až do německého útoku na SSSR v červnu 1941. Situace RAF byla v tomto směru ještě těžší nežli za denních útoků. Nedisponovalo totiž ještě dostatečným počtem specializovaných dvoumotorových nočních stíhacích strojů, vybavených palubním radiolokátorem. Za této situace musely být k potírání nočních náletů nasazováni i denní stíhači bez odpovídajících technických prostředků. Do nočních hlídek se tedy zapojovaly i Hurricany od 310. a 312. čs. stíhací peruti a také celá řada čs. pilotů, sloužících u britských stíhacích jednotek.

Jednou z hvězd při potírání tohoto nočního nebezpečí se stal příslušník britské 1. peruti Sgt Josef Dygrýn-Ligotický, DFM. Vyznamenal se zejména při jednom z posledních velkých nočních náletů, který Londýn zažil v noci z 10. na 11. května 1941. Na svém Hurricanu Mk.IIA tehdy z letiště v Redhillu odstartoval za jednu noc třikrát a dokázal přitom sestřelit tři německé noční bombardovací stroje.

V následujících letech, kdy *Luftwaffe* své noční útoky obnovila, byla řada čs. letců nasazena u specializovaných nočních stíhacích perutí, vyzbrojených dvoumotorovými Beaufightery a Mosquity. Zvláště u 68. noční stíhací peruti dosahovali pozoruhodných úspěchů až do sklonku války.



Generál Karel Janoušek se dvěma
piloty 1. peruti, kteří se vyznamenal
v noční bitvě nad Londýnem
10./11. května 1941. Vlevo Sgt Bedřich
Krátkoruký, který tehdy sestřelil jeden,
vpravo Sgt Josef Dygrýn-Ligotický,
který „dostal“ dokonce tři německé
bombardéry. Oba později padli



Noční nastřelování zbraní stíhačky
Hawker Hurricane



Martlesham Heath, jaro 1941. Pilot 310. peruti F/O Bohuslav Kimlička
se svým maskotem Drakem. Za pozornost stojí protioslňovací ploška
na trupu mezi kabinou a výfuky Hurricanu Mk.IIA. Měla zabránit
oslepení pilota od rozžhavených výfuků při nočních letech,
které v té době perut často podnikala



O Dygrýnově úspěchu tehdy
referoval veškerý britský tisk



Czech Pilot's Hat Trick

Flight-Sergeant Ligotický is a Czechoslovakian pilot now fighting with the R.A.F. He has been on patrol duty which, he says, "is not exciting." But on the night of London's last big blitz, he... Let him tell his own story.
"That night," he says, "I am put, for the first time, in a night fighter. I am lucky at last."
Before he came down again Sergeant Ligotický had shot down three Nazi bombers. He wanted to go up again, but they wouldn't let him. Now, Dr. Benesh, the Czechoslovakian Premier, has decorated him with the Czechoslovakian War Cross.

Duxford, zima 1940/1941. Mladý
pilot 310. peruti Alois Dvořák
(† 24. 9. 1941) po návratu z bojové
akce

