



VZDUCH JE NAŠE MOŘE

OHLEDNUTÍ ZA PRVNÍMI DEKÁDAMI

VÝSTAVA KE 100. VÝROČÍ ZALOŽENÍ
ČESKOSLOVENSKÉHO LETECTVA





10

0



10

O



I

O



Vzhůru do oblak

INGENIEUR J. KAŠPAR
AVIATEUR

PARDOUBITZ



Neznámější český průkopník letectví Ing. Jan Kašpar 16. 4. 1910 na pardubickém cvičišti na svém Blériotu XI zakoupeném ve Francii, podnikl historicky první úspěšný řízený motorový let Čecha na domácí půdě.



Pilotní průkaz FAI-Rakousko prvního vojenského letce české národnosti nesl pořadové číslo 39 a datum vydání 2. 11. 1911. Do prvního důstojnického pilotního kurzu se por. Rudolf Holeka přihlásil pod jménem Kašparovy letecké produkce, kterou během své dovolené shlédli 2. 10. 1910 v Praze.



Po následně složené zkoušce polního letce v Gorici (Görz) obdržel npor. Holeka 1. 3. 1913 rakousko-uherský odznak polního pilota (Feldpilot).



Prvním „diplomovaným“ pilotem české národnosti se stal Ing. Jan Čermák. Movitý mlynář a jinak také vášnivý cyklista, automobilista, lyžař a bruslař, složil pilotní zkoušku ve Viedeňském Novém Městě na svém stroji Libella II. Stal se držitelem pilotního diplomu FAI-Rakousko s pořadovým číslem 23 s datem vydání 14. 7. 1911. Své letecké produkce předváděl hlavně v Uhrách, Chorvatsku, Srbsku a Bulharsku.

8.524.190

Za sto roků se mnoho změnilo nejen v našem státě, ale i v letectvu. Piloti již nenosí kožichy a promaštěné overaly. Už neusedají do otevřených, spartánsky vybavených kokpitů nepřilích spolehlivých dvouplošníků ze dřeva, plátna a pralesa výztužných drátů. Skokově se změnily i jejich výkony. Ještě před vypuknutím 1. světové války někteří lékaři docela vážně tvrdili, že rychlost 100 km/h je pro lidský organismus smrtící...

Co se však nezměnilo, je duch oněch báječných létajících mužů. Zůstal stejný jako tehdy. Totožné jsou i motivy, které další a další generace jejich následníků přivádějí k létání. Když uzavírají kabiny svých letounů, peje jim totéž, co bylo zvykem v prvních desetiletích existence našeho vojenského letectva: Letu zdar!

K předválečným českým průkopníkům letectví z civilní sféry, jako byli Ing. Jan Kašpar, Jan Čermák, Eugen Čihák a další, začali přibývat aviatci vojenští od roku 1911. Tehdy v prvním důstojnickém pilotním kurzu ve Vídeňském Novém Městě absolvoval pilotní výcvik první z nich, npor. Rudolf Holeka, pozdější generál čs. armády. Po něm následovali další. Například npor. Robert Baar, npor. Josef Smetana, npor. Robert Schwarz, npor. Gustav Studený, por. Karel Huppner a další, později rovněž významní důstojníci čs. letectva. Předtím, než mohlo být budováno, museli s miliony dalších projít očištěm 1. světové války, která změnila mapu Evropy.



Letiště Görz (dnes Gorica, Slovinsko), 1912. Npor. Rudolf Holeka v letounu Etrich Taube. Šlo o na svou dobu velmi zdařilou konstrukci lgo Etricha, rodáka z Trutnovska, který patřil k nejvýznamnějším pionýrům letectví v Rakousku-Uhersku. Za pozornost stojí horní kozlík výztužných lan křídla, volantové řízení i hodinky zavěšené na Holekově krku.

Josef Lada v týdeníku Humoristické listy udělal v roce 1911 jednu z četných narážek na neuspokojivé státoprávní postavení českých zemí v habsburské monarchii.



Nejvyspělejší českou předválečnou leteckou konstrukcí byl elegantní jednoplošník Rapid jiného známého českého aviatického průkopníka, Kašparova bratranece Eugena Čiháka (v kokpitu). Ten se 7. 5. 1912 stal majitelem mezinárodní platného pilotního diplomu FAI-Rakousko č. 51. Rapid, vzniklý v roce 1913 po konstrukční stránce nezapřel inspiraci některými francouzskými vzory. Poháněl ho motor Gnôme Omega o výkonu 50 k s vrtulí Chauvière.

„Za císaře pána...“



Spoluzáci z reálky na pražských Vinohradech, npor. Rudolf Holeka a npor. Jindřich Kostrba – zde již jako osádka 8. letecké setniny (Flik 8) v kabinách pozorovacího letounu Aviatik B.I na ruské frontě v Haliči na sklonku roku 1914. Oba se po válce stanou významnými osobnostmi čs. vojenského letectva. Kostrba bude zakladatelem a prvním velitelem Leteckého sboru (a zahyne 24. 9. 1926 při leteckém neštěstí ve Kbelích), Holeka, jenž se stane Kostrbovým zástupcem, pak bude zastávat řadu vyšších velitelských postů a v roce 1935 se stane prvním důstojníkem čs. letectva, který dosáhne generálské hodnosti.

Rakousko-uherské stíhačky Phönix D.II a D.IIIa od stíhací setniny *Flik 551* počátkem července 1918 na polním letišti Pergine (Jižní Tyrol). Vedle aviatiků jiných národností sloužili u *Flik 551* i tři stíhači české národnosti, ale jen jediný z nich se z války vrátil živý: důstojnický zástupce Emanuel Stumpa získal tři letecká vítězství a padl 14. 5. 1918, šikovatel Alfons Běhounek po dobytí dvou vítězství padl 22. 5. 1918 a četař Bohumil Munzar (jedno vítězství) v leteckém boji 21. 3. 1918 upadl do zajetí a domů se vrátil v uniformě francouzského legionáře (nakonec zahyne 6. 6. 1922 ve Kbelích jako tovární pilot pražské letecké továrny Avia).



U rakousko-uherských leteckých setnin sloužili čeští aviatiké jako jednotlivci nebo v malých skupinkách. Bylo tomu tak i u náhradní letecké setniny *Flek 14* na letišti Rajlovac u Sarajeva. Jak se dozvídáme z popisky na rubu této fotografie, je na ní zachycena „česká parta“ pózující u obstarožního cvičného stroje Rumpler B.I německého původu. Na přídi nese nápis „Kacíř“.

Rakousko-uherský
odznak leteckého
pozorovatele.



Rakousko-uherský odznak
námořního pilota.



Prvním držitelem diplomu rakousko-uherského námořního pilota se 19. 8. 1913 stal Čech, kapitán Václav Woseček. Patřil k zakladatelům a architektům vznikajícího c. a k. námořního letectva a po vypuknutí války se stal jeho velitelem. Na snímku, pořízeném v přístavu Pula na Istrijském poloostrově, roluje po hladině se svým hydroplánem Lohner L40, s nímž bude 28. 5. 1915 při nočním náletu na námořní arsenal v Benátkách zajat. Po dvou letech se mu podaří ze zajetí uprchnout (z té doby pochází i jeho snímek, pořízený v Černošicích). Stal se velitelem základny námořního letectva v Pule, kterou pak na stíhačkách Phönix D.I bránil před italskými nálety. Po válce se stane kapitánem čs. zaoceánské obchodní lodi *Legie*.



„Mezi letci trval mír vlastně nejdéle. Celý svět již hořel a my se ve vzduchu zdravili máváním rukou. Teprve později – Bůh ví, na které straně to začalo – ručníci a také kulometem.“

nadporučík Rudolf Holeka,
první český vojenský pilot

První válečné zkušenosti sbírali čeští aviatci v uniformách rakousko-uherského letectva na řadě bojišť monarchie: v Rusku, Srbsku, Rumunsku, Černé Hoře, Albánii a především v Itálii, jakož i nad vodami Jadranu. Letci české národnosti byli u c. a k. letectva zastoupeni 8 % až 12 %, což se blížilo jejich populačnímu zastoupení v celé monarchii. V případě pozemního personálu byl tento podíl ještě podstatně vyšší, což není náhodné. Nová zbraň vyžadovala technicky zdatné odborníky, kteří se rekrutovali především z průmyslově nejvyspělejších oblastí monarchie, k nimž české země patřily v první řadě.

Desítky českých důstojníků zastávaly velitelské a řídicí posty téměř na všech úrovních v c. a k. armádním letectvu (k.u.k. Luftfahrtruppen). Druhým mužem v jeho hierarchii byl svého času plk. Leo Nádherný (pozdější přednosta Vzduchoplaveckého oddělení MNO). Celkem 40 českých důstojníků delší nebo kratší dobu velelo některým z celkem 84 postavených leteckých setnin (Flik), 12 důstojníků velelo některým z 22 náhradních leteckých setnin (Flek), 12 balonovým setninám (z celkem 27 postavených) atd. Přestože u letectva námořního (k.u.k. Seefliegerkorps) byli Češi zastoupeni výrazně méně, tak dva se dokonce stali jeho vrchními veliteli: kapitán řadové lodi Václav Woseček a kontraadmirál Bořivoj Radoň.

Bezprostředně po vzniku Československa většina českých leteckých důstojníků někdejšího c. a k. letectva dala své velitelské a organizační schopnosti okamžitě k dispozici do výstavby čs. armády a jeho letecké zbraně. Značné množství jejich českých podřízených z řad pilotů a leteckých pozorovatelů po válce utvořilo kvalitní jádro létajícího personálu čs. Leteckého sboru.

Konstrukteři, letectví technici a další specialisté budoucího čs. leteckého průmyslu sbírali teoretické i praktické zkušenosti u rakousko-uherských leteckých výrobců. Totéž platí i o zcela nově budovaném čs. leteckém výzkumnictví. Z bývalých „rakušáckých“ aviatiků se rekrutovala také celá první generace čs. továrních pilotů a jádro prvních civilních dopravních pilotů nového státu tvořili také oni.



Setník (kapitán) Otto Jindra, s devíti oficiálně přiznanými leteckými vítězstvími nejúspěšnější český aviatik rakousko-uherského letectva. Sám byl na ruské frontě sestřelen třikrát, ale vždy palbou ze země a vždy vyvázl bez újmy. Po tříletém působení v čele Flik 1 na ruské frontě se stane velitelem bombardovací Fliegergruppe G na italském bojišti, kde bude 4. 5. 1918 těžce zraněn. Po válce se stal třetím velitelem Leteckého sboru čs. armády.



Ruská fronta, letiště Brzesko v Haliči, zima 1914/1915. Npor. Otto Jindra na předním sedadle Albatrosu B.I a velitel Flik 1 npor. Smetana na zadním. Pozdější plukovník čs. letectva Josef Smetana po válce patřil k zakladatelským osobnostem čs. letectva na Moravě, stal se velitelem Leteckého pluku 2 v Olomouci a později Leteckého pluku 1 v Praze.



Italské bojiště, polní letiště Torresella na piavské frontě, leden 1918. Šikovník Josef Novák byl považován za jednoho z nejlepších stíhacích pilotů nejen rakousko-uherského letectva. Ve vzdušných bojích získal za války 5 sestřelů, podle neoficiálních tvrzení jich však mělo být daleko více (údajně 19 jich „prodal“ svému veliteli, setníkovi Godwinovi Brumowskému). Zde pózuje před svým stíhacím Albatrosem D.III (Oef) vybaveným motorem Austro-Daimler o 200 k. Po válce, již jako šéfpilot továrny Aero, se stal jednou z nejvýznamnějších a nejpobulárnějších osobností československého letectví.

Na nebi sladké Francie



Západní fronta, letiště Bryas u Arrasu, 16. 8. 1915. Příslušník escadrilly MF 54, poručík M. R. Štefánik je dekorován francouzským *Croix de Guerre*, krátce před svým odchodem na srbskou frontu k escadrille MFS 99.



Cachy u Amiensu na podzim 1916. Příslušník escadrilly N 26 desátník Jan Štork v kabině stíhacího Nieuportu 17. Za pozornost stojí kulomet Lewis, uchycený nad baldachýnem horního křídla tak, aby mohl střílet mimo okruh vrtule.



Letiště Hondschoote na podzim 1917. Příslušníci escadrilly C 74, pilot seržant Jan Štork (vlevo) se svým belgickým pozorovatelem poručíkem Paulem Thomasem před svým průzkumným Caudronem G.6.



Stíhací Nieuport 24 českého pilota escadrilly N 315, Augustina Charvátu. Fotografie byla údajně pořízena po Charvátově přistání u obce Lons-le-Sonnier, k němuž došlo po honbě za Zeppelinem 20. 10. 1917. Charvát bude patřit k nejvýznamnějším postavám meziválečného čs. letectva, v hodnosti plukovníka bude velitelem Leteckého pluku 1 TGM v Praze. Zemře na následky těžkých zranění, která utrpí 19. 9. 1931 při havárii letounu Letov Š-16 v mlze u Moravské Třebové.

První aviatci bojovali za budoucí samostatný čs. stát v řadách francouzského letectva na západní frontě. Již v srpnu 1915 se první z nich, francouzský občan slovenského původu, por. Milan Rastislav Štefánik pokusil postavit „česko-slovanskou escadrillu“. Svolení k jejímu organizování dostal od francouzského hlavního stanu díky svým předchozím zásluhám letce a meteorologa. Přihlásili se do ní někteří dobrovolníci Roty Nazdar, jednotky postavené z řad českých krajanů ve Francii, kteří se po svém zranění v bojích u Arrasu a Souchez v té době zotavovali v Lyonu.

Plán na ustavení letky nakonec z různých důvodů realizován nebyl. Ale osm letců, kteří postupně dokončili výcvik, pak bojovalo alespoň jednotlivě u různých stíhacích, průzkumných a bombardovacích escadrill na různých úsecích západního bojiště. Byli to poddůstojníci Bedřich Starý, Jan Štork, Václav Pilát, Sylvestr Šebesta, Augustin Charvát, Václav Kahovec, Vilém Stanovský a Jan Hofman. Poslední z nich zahynul 18. března 1917 v leteckém souboji u Remeše a stal se tak prvním padlým pilotem fakticky ještě neexistujícího samostatného čs. státu.



Adjutant Václav Pilát (zcela vlevo) u escadrilly SPA 124 („Jeanne d'Arc“) v září 1918. Za piloty je stíhací SPAD 13.

Vilém Stanovský před SPADem 7 u stíhací escadrilly SPA 158. Belgie, 20. 12. 1918. Pozdější brigádní generál čs. armády se v meziválečném období proslaví řadou dálkových letů. Později se stane vězněm nacistického i komunistického režimu. V 60. letech minulého století bude stát na počátku budování dnešního Leteckého muzea VHU v Kbelích.



Adjutant Augustin Charvát v kabině svého SPADu 13, nazvaného „Vieux Père“. Letiště Chaux, konec září 1918.



Stíhací SPAD 7 před expozicí Leteckého muzea VHU v Praze-Kbelích.





Letiště Ufa, červenec 1918, období bojů na povolžské frontě. Ppor. Lev Melč (na snímku v kabině první zleva) před vzletem na Farmanu 30 ze stavu 1. samarského oddílu Národní armády (dnem 14. 8. 1918 přejmenovaného na Letecký oddíl 1. čs. husitské střelecké divise). Letoun nese jednu z variant výsostného znaku ruského letectva.



Serdobsk, duben 1918. Příslušníci 1. čs. leteckého a automobilního oddílu před jedním ze svých letounů, Sopwith 1½ Strutter. Pravděpodobně jde o stroj č. 1203, který se zapsal do čs. letecké historie, neboť 10. 4. 1918 na něm příslušníci leteckého oddílu, pilot ppor. L. Melč (3. zprava) a pozorovatel prap. J. Skála (opřený o vrtuli), podnikli historicky první vzlet československého letadla, byť dosud označeného francouzskou kokardou (která je zřetelná na spodní ploše křídla). Pátý zprava velitel leteckého oddílu por. Vlastimil Fiala.



Česká aviatika na cestě do Paříže. Značnou část svého působení v Rusku strávili čs. letci na cestách, v železničních transportech. Před vagónem, tzv. těpluškou, se na nádraží v Omsku 26. 4. 1918 nechali zvěčnit důstojníci 1. československého leteckého a automobilního oddílu během tříměsíční cesty z Kyjeva až do Vladivostoku.

Zleva ppor. Lev Melč, por. Vlastimil Fiala (velitel leteckého oddílu) a prap. Jaroslav Skála. Aviatiki ještě netuší, že jejich vlak bude v noci 22. 5. 1918, jako první, napaden a odzbrojen bolševiky.



Ufa, červenec nebo srpen 1918. Jeden z nejzkušenějších legionářských pilotů (diplom FAI-Rakousko č. 162 z 8. 5. 1914) podporučík Lev Melč (stojící vpravo) před vzletem na Farmanu 30 ze stavu 1. samarského oddílu Národní armády (od 14. 8. 1918 nesl název Letecký oddíl 1. čs. husitské střelecké divise). Typ vznikl v roce 1915 a Francie jej dodávala rovněž carskému Rusku, kde byl pak masově vyráběn v licenci. Ruští (i českoslovenští) letci jej používali jako průzkumný a lehký bombardovací.



Por. František Sýček (budoucí první velitel kbelského letiště) jako Melčův pobočník v září 1919 na letišti v Omsku. Vlevo v pozadí stíhací Nieuport 21, vpravo jeden z amerických dvoumístných strojů LWF Model V Tractor.

Vlastní čs. letecké jednotky se nakonec podařilo vybudovat až v porevolučním Rusku, kde do zdejších čs. legií vstoupilo množství zajatců s leteckou kvalifikací. V únoru 1918 vzniklo v Kyjevě *Československé aviatické oddělení* (později *1. československý letecký a automobilní oddíl*) pod velením por. Vlastimila Fialy. Při ústupu z Ukrajiny však postupně přišel o všechna svá letadla a ve Vladivostoku byl v červnu dočasně rozpuštěn.

Konflikt s ruskými bolševiky na Transsibiřské magistrále si však vynutil jeho obnovení. Pod názvem *Letecký oddíl 2. čs. střelecké divise* vznikl v září 1918 v Charbinu, ale koncem roku se přesunul do Vladivostoku. Nejprve mu velel kpt. V. Fiala a po jeho těžkém zranění kpt. Jaroslav Skála. Kromě toho na uralské frontě od července 1918 do dubna 1919 působil pod čs. velením *33. sborový husitský čs. letecký oddíl*, složený z ruských letců. Na povolžské frontě od června 1918 pod velením kpt. Lva Melče bojoval *Letecký oddíl 1. čs. husitské střelecké divise* (který nakonec nesl název *Letecký oddíl Čs. vojska na Rusi*). Ten se v dubnu 1919 přesunul do sibiřského Omsku, kam o měsíc později z Vladivostoku dorazil i Skálův *Letecký oddíl 2. čs. střelecké divise*.

Sloučená jednotka pak pod názvem *Letecká škola při štábu Čs. vojska na Rusi* pod Melčovým velením intenzivně cvičila nové piloty, pozorovatele a další personál, neboť se předpokládala velkorysá výstavba bojových leteckých oddílů čs. legií. Vývoj válečné situace však rozhodl jinak. Škola musela z Omska ustoupit nejprve v září 1919 dále na východ do města Nikolsk Ussurijskij a v lednu 1920 na svou poslední základnu ve Vladivostoku. Odtud brzy na to odplula do Československa, kam dorazila v březnu 1920.



Spiritus agens a spiritus rector československého leteckého dění v Rusku byl kpt. Vlastimil Fiala, bývalý pilot Flik 1 sestřelený a zajatý na ruské frontě 22. 4. (5. 5.) 1917. Do legií vstoupil již 30. 9. 1917 a brzy na to podal návrh na zřízení čs. letecké jednotky, již se nakonec stal velitelem. Otec známé herečky Květy Fialové po válce, již jako plukovník gšt., vydal popularizační knihu „*Náš vzduch – naše moře*“, která dala vzniknout později okřídlenému heslu „*Vzduch je naše moře*“, pod nímž bylo budováno meziválečné československé letectvo.

Příslušníci Leteckého oddílu Čs. vojska na Rusi před Nieuportem 21. Sedící velitel oddílu kpt. Lev Melč a ruský instruktor prap. Alexander Dědulin. Letiště Omsk, červen nebo červenec 1919.



Jediný dochovaný americký letoun LWF Model V Tractor, pocházející z inventáře Letecké školy Čs. vojska na Rusi, se dostal po válce do majetku Památníku osvobození na pražském Žižkově (dnes VHÚ), kde byl až do nacistické okupace v roce 1939. Dnes je chloubou Národního technického muzea na Letné.

Čepicový odznak čs. legií v Rusku.



Aviatici ruských legií

Výsostný znak používaný na čs. vojenských letounech v letech 1919–1921. Později byl nahrazen praporovitým.

Křest ohněm



Ve svých počátcích měl Letecký sbor k dispozici především neúnavné válečné dráče Hansa-Brandenburg C.I různých sérií, které zaniklé rakousko-uherské letectvo používalo k leteckému průzkumu, pozorování, řízení dělostřelecké palby, bombardování, ostřelování pozemních cílů a dokonce i ke stíhání. Do stavu Leteckého sboru se postupně dostalo celkem třicet těchto strojů různých výrobních provedení. Pražská továrna Aero po válce přikročila i k výrobě kopií pod označením A-14 (vyrobeno 25 kusů), A-15 (24 kusů) a A-26 (23 kusů).



Prvním letuschopným strojem Leteckého sboru v Praze se stal tento dvoumístný cvičný Hansa-Brandenburg B.I. z rakouského Fischamendu s ním 2. 11. 1918 do Prahy přiletěl známý předválečný aviatik, šikovník Rudolf Polanecký (uprostřed). Druhý zleva je zakladatel a první velitel Leteckého sboru, setník Jindřich Kostrba. Spolehlivých Brandenburgů B.I z původní rakouské produkce se do služby u Leteckého sboru postupně dostalo nejméně 22 kusů různých sérií.

Letouny Hansa-Brandenburg B.I vynikaly snadnou pilotáží, takže po válce sloužily v ČSR převážně k pilotnímu výcviku – stejně jako jejich čs. kopie Šmolík Š-10 (vyrobeno 51 kusů) a Aero A-1 (35 kusů). Na snímku je replika A-1 (ještě označovaná jako Ae-10) s originálním motorem, vrtulí a řízením ze sbírek Leteckého muzea VHÚ v Praze-Kbelích.



Zakladatel a první velitel Leteckého sboru v Praze kapitán Jindřich Kostrba. Začínal jako letecký pozorovatel a k. a. letectva na ruské frontě, později se vyznamenal jako pilot na italském bojišti, kde získal osm leteckých vítězství. Zahynul 24. 6. 1926 při leteckém neštěstí ve Kbelích.

Československý válečný kříž 1914–1918. Byl udělován mimo jiné i za zásluhy v bojích za zajištění územní integrity ČSR bezprostředně po skončení 1. světové války.



Prvními francouzskými letouny, které se dostaly do ČSR, byly stroje escadrilly BRE 590, která na jaře 1919 dorazila se dvěma stíhacími SPADy 13 a dvanácti výkonnými lehkými bombardovacími Bréguety 14 (na snímku). Vedle původního francouzského personálu se boji u Slovensku v jejich řadách zúčastnili i čs. letci. Snímek byl pořízen ve Vajnorech, pravděpodobně před 1. 7. 1919.



Při vzniku samostatného Československa začínalo vojenské letectvo jen velice skromně. Za Rakouska-Uherska byla aviatika na našem území zastoupena jen minimálně a nepřicházelo tedy v úvahu navázat na bývalé organizační základy, jako tomu bylo u jiných zbraní.

Bezprostředně po vzniku nového státu vznikl v Praze Letecký sbor pod velením setníka (kapitána) Jindřicha Kostrby. Vyjma velkého množství vycvičených i bojově ostřílených aviatiků toho ve svých počátcích mnoho neměl. Jediné vojenské letiště se nacházelo v Chebu (letiště ve Kbelích se začalo budovat až koncem roku 1918), kde čs. armáda zajistila i menší množství školních letounů. Kromě toho se v Plané u Mariánských Lázní nacházelo skladiště vyřazených letounů, které ovšem byly většinou nepoužitelné. Další letouny byly získány u pražské letecké opravy Al-Ma a také díky přeletům českých pilotů z hroutící se fronty v Itálii a z Rakouska.

To vše za situace, kdy se již v prvních měsících existence muselo letectvo podílet na vojenském zajištění integrity čs. hranic na Těšínsku a na Slovensku. Do zdejších bojů se postupně zapojily tři letecké jednotky, z toho 1. a 2. polní letecká setnina byly vyzbrojeny pestrou směsicí letounů převážně rakouské provenience. Třetí byla moderně vyzbrojená francouzská eskadrila BRE 590. Zásadní pomoc pak znamenal dar 115 moderních letounů z francouzských válečných přebytků a pak také nákup dalších. Mezitím ovšem zahájily produkci letounů i tři domácí letecké továrny. To vše umožnilo výstavbu dalších leteckých setnin, které pak od roku 1920 byly sdruženy v prvních třech leteckých plucích.

Čs. letectvo, budované pod francouzskou supervizí, se v průběhu zhruba pětiletého zakladatelského období dokázalo po technické stránce nejen vymanit z dědictví právě skončené války, ale také rozvinout a upevnit svou organizační strukturu a systém řízení. Postupně se stalo platnou a respektovanou součástí čs. armády. Zhruba totéž platí i v případě sportovního letectví a civilní letecké dopravy. U počátků té v roce 1923 ostatně stáli rovněž vojenští letci.



Hlavní položku daru 115 francouzských letadel představovaly stíhačky SPAD 7. Na snímku stroje Vzdchoplaveckého učiliště v Chebu.



Upravený původně rakousko-uherský odznak polního pilota. Byl používán v letech 1918–1919. Tento patřil rtm. Milošovi Šmahelovi.



Polní letiště Mařatice u Uherského Hradiště, 14. 6. 1919. Důstojníci 2. polní letecké setniny v průběhu bojů na Slovensku u výkonného průzkumného a bitevního letounu Phönix C.I. Šlo o první z celkem čtyř strojů tohoto původně rakouského typu, který Letecký sbor po válce používal.



Jiný způsob adaptace bývalého rakousko-uherského leteckého odznaku, v tomto případě leteckého pozorovatele (tento patřil plpk. Václavu Vlčkovi). Používán rovněž pouze v prvních šesti měsících existence ČSR, neboť Věstníkem MNO z 23. 5. 1919 bylo nošení vojenské symboliky bývalé monarchie – i upravené – zakázáno. Vlastní čs. odbornostní a výkonnostní odznaky vojenského letectva byly zavedeny až roku 1923.

Od setnin k plukům, od Leteckého sboru k Leteckému odboru MNO

Letecký pluk 1
T. G. Masaryka



Letecký pluk 3
*Generála-letce
M. R. Štefánika*



Letecký pluk 5



Letecký pluk 2
Dr. E. Beneše



Letecký pluk 4



Letecký pluk 6



Panoramatický pohled na vojenskou část kbelského letiště na počátku 30. let. Stroje v popředí patří do stavu cvičné letky Leteckého pluku 1 *T. G. Masaryka*, která měla identifikační písmeno M. V levé řadě lze identifikovat letouny Aero AP-32 (s kódy 10M a 11M), dále noční Aero A-11N (3M, 4M a 16M), běžná pozorovací A-11 (25M a 5M). První světlý stroj je Curtiss Fledgling (s číslem 33), za ním Avia BH-23 a Aero A-34. V pravé řadě lze identifikovat Letov Š-16 (označení 15M), Aero AP-32, Aero A-11 (oba bez označení) a pak další A-11 (s označením 19M a 28M).

Přednostové Vzduchoplaveckého (od roku 1923 Leteckého) odboru MNO:



Plukovník (od 1. 2. 1924
generál V. hodnostní třídy)
RTDr. Ing. František Kolařík
(ve funkci
15. 9. 1922 – 2. 11. 1924).



Generál IV. hodnostní třídy
(od 19. 12. 1927 divizní
generál) Stanislav Čechek
(2. 11. 1924 – 1. 1. 1927).



Generál V. hodnostní třídy (od 16. 12. 1927
brigádní generál, od 4. 5. 1928 divizní generál)
Ing. Jaroslav Fajfr (1. 1. 1927 – 1. 7. 1939).
Za mobilizace, od 24. 9. do 14. 10. 1938,
velitel letectva Hlavního velitelství.

Dodávky materiálu, výcvik personálu a budování nových stálých leteckých základů (první byla vybudována ve Kbelích) vytvořily podmínky pro výstavbu dalších a větších leteckých jednotek a pro celkové upevňování struktury vzduchopletectva. Vznikaly další letecké setniny, od roku 1920 nazývané letecké rotý a od roku 1924 definitivně letky. Od září 1920 byly sdruženy do prvních tří leteckých pluků: 1. s velitelstvím v Praze (od roku 1938 v Hradci Králové), 2. v Olomouci, 3. v Nitře (od roku 1928 v Piešťanech). V letech 1928–1931 k nim přibýly další tři: 4. v Praze (od 1934 v Hradci Králové a od 1938 opět v Praze), 5. v Praze (od roku 1937 v Brně) a 6. v Praze. V rámci pluků se letky počínaje rokem 1921 sdružovaly v postupně budované letecké prapory, nazývané od roku 1924 perutěmi. Původní termín vzduchopletectvo se v téže době změnil na letectvo.

K výcviku leteckého personálu nejprve sloužila Pilotní škola v Praze, která se v říjnu 1919 přestěhovala do Chebu. Zdejší školy a kurzy byly v září 1920 sloučeny do Ústřední školy pro vzduchopletectvo, která po řadě změn nesla od října 1928 definitivní název Vojenské letecké učiliště (VLU). V letech 1925–1934 se postupně z Chebu odstěhovalo na nově vybudované letiště situované v geograficky vhodnějším Prostějově.

Původní Letecký sbor, řízený důstojníky bývalého c. a k. letectva, se v říjnu 1919 sloučil s Velitelstvím československého vzduchopletectva, v jehož čele stáli důstojníci francouzské vojenské mise. Ti zpočátku také veleli sloučené instituci, Velitelství čs. vojenského letectví, a to až do září 1920, kdy přešlo do rukou čs. důstojníků. Po jeho likvidaci v lednu 1921 velitelské a řídicí pravomoci nad letectvem přešly na již existující vzduchopletecké oddělení MNO, které bylo v září 1922 reorganizováno a rozšířeno na samostatný Vzduchopletecký odbor MNO. Po změně terminologie byl v listopadu 1923 přejmenován na Letecký odbor MNO, který byl v lednu 1927 definitivně reorganizován na III. (letecký) odbor MNO. V čele tohoto odboru stáli výhradně bývalí důstojníci čs. legií až do okupace.



Pět roků po vzniku samostatného státu se výkonní letci konečně dočkali nových čs. odznaků letecké odbornosti: odznak polního pilota – letce (zlacená křídla) a polního pozorovatele – letce (zlacený věnec). Byly zavedeny 27. 10. 1923 a platily až do svého oficiálního zrušení 6. 5. 1954.



První udělování odznaků polních pilotů – letců ve Vzduchopleteckém učilišti v Chebu.

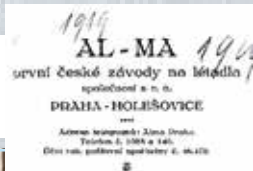


Prezident T. G. Masaryk v doprovodu ministra národní obrany Františka Udržala (ve funkci 1921–1925) při návštěvě kbelského letiště 7. 6. 1922. Za nimi dvoumístný Phönix C.I 121.30, jeden ze čtyř kusů, dosluhujících u čs. letectva. Nese fakticky již několik měsíců neplatné výsostné znaky, neboť 27. 12. 1921 byly zavedeny znaky v praporové podobě.



Avia Ba-33, hlavní výzbroj většiny stíhacích letek čs. letectva v první polovině 30. let. Na snímku Ba-33 od 41. letky Leteckého pluku 4 v Hradci Králové. Před ním rotmistr polní pilot letec Ladislav Županič, otec herce Ladislava Županiče.

Aero



Prostory Leteckého arsenálu v Průmyslovém paláci na holešovickém Výstavišti počátkem roku 1919. Jen člověka obdařeného značnou dávkou fantazie by napadlo, že právě toto bude zárodek budoucího československého leteckého průmyslu. Na snímku lze rozeznat především řadu „tažných koní“ bývalého c. a k. letectva, dvoumístných letounů Hansa-Brandenburg B.I a C.I různých verzí a výrobních provedení. První tři stroje v řadě mají jednu z raných verzí čs. výsostných značek, zbylé ještě nesou původní rakousko-uherské označení, a to ve dvou provedeních – starší tzv. železný kříž (vycházející ze starého tzv. dělového kříže) a tzv. trámový kříž, zavedené podle německého vzoru na sklonku války.



Šéfkonstruktor Hlavních leteckých dílen por. v. zál. Ing. Alois Šmolík s velitelem HLD kpt. Klementem Adamcem (oba bývalí příslušníci k.u.k. Fliegerarsenálu) před svým dílem, dvoumístným víceúčelovým dvouplátníkem Š.A., později označovaným jako Š-1, prvním vojenským letounem čs. konstrukce. K záletu došlo 8. 5. 1920 a pak následovala sériová výroba, která dala 28 kusů s motorem Hiero L o výkonu 230 k a 72 kusů Š-2. Ty se lišily zabudováním motoru Maybach Iva o 260 k. Oba typy se postupně staly hlavní výzbrojí pozorovacích leteckých rot (letek) všech tří tehdy existujících leteckých pluků.

Motorová varianta Š-2 ze sbírek Leteckého muzea VHÚ v Praze-Kbelích. Má praporovitě znaky používané v letech 1921-1926.



Část z desetikusové série prvních stíhacích letounů domácí konstrukce, dolnoplošníků Avia B-3.

Velkosériově produkovanými stíhačkami Avia B.21 a pozorovacími stroji Aero A-11 (vzadu stroj se znakem kbelského Leteckého pluku 1) se čs. letectvo ve druhé polovině 20. let dostalo na evropskou úroveň. Oba typy se také dočkaly exportních úspěchů: „Jedenáctka“ ve Finsku a „jedenadvacítká“ v Belgii, kde došlo k licenční výrobě.



Před prototypem stíhací Avie B-34 se ve Kbelích v roce 1932 nechali zvěčnit nejvýznamnější letečtí konstruktéři meziválečného Československa. Zleva Pavel Beneš (ČKD-Praga, předtím Avia), Alois Šmolík (Letov), Miroslav Hajn (Letov, předtím Avia a ČKD-Praga), František Novotný (Avia, předtím Letov) a Antonín Husník (Aero).

B.524.190



Letecký průmysl

V dobách habsburské monarchie byl letecký průmysl na českém území zastoupen jen velice skromně. Od konce roku 1917 zde existovala jen malá opravná letadel Al-Ma v pražských Holešovicích, která opravovala poškozené a havarované letouny pro *k.u.k. Fliegerarsenal*. Motorářský průmysl reprezentovaly prakticky jen strojířny Breitfeld & Daněk v Karlíně, které za války produkovaly několik stovek kvalitních motorů Hiero.

Základem čs. státního leteckého průmyslu se stal Letecký arsenal zřízený v Průmyslovém paláci na Starém výstavišti v pražských Holešovicích, kde měla Al-Ma uskladněn letecký materiál určený k opravám a kam Letecký sbor nechal svážet veškerý letecký materiál získaný z dalších zdrojů – především z letišť v Chebu, ze skladu v Plané i z řady jiných míst. V říjnu 1919 byl Letecký arsenal přejmenován na Hlavní letecké dílny a v dubnu 1920 zde byl dokončen první vojenský letoun čs. konstrukce Š.A. (později Letov Š-1). Po přestěhování HLD do Kbel dostaly nové jméno Vojenská továrna na letadla, která byla od roku 1926 známá spíše pod obchodním názvem Letov.

Vedle toho již v roce 1919 vznikly v Praze dvě další, tentokrát soukromé letecké továrny Aero a Avia (která se později stala součástí Škodových závodů). Ze skromných začátků se vypracovaly mezi respektované letecké producenty. Tyto tři podniky se za poměrně krátkou dobu staly takřka výhradními dodavateli vojenských letounů pro čs. letectvo.

Hlavními výrobci leteckých motorů se staly zejména strojířny Breitfeld & Daněk (později splynuly v ČKD-Praga) v Praze-Libni, firma Laurin & Klement v Mladé Boleslavi (později se stala součástí Škodovky) a J. Walter a spol. v Praze-Jinonicích. Zpočátku však zpravidla nešlo o motory čs. konstrukce, nýbrž především o licenční stavbu zahraničních vzorů.

Prvním vojenským letounem čs. konstrukce se stal pozorovací a lehký bombardovací Šmolík Š-1 a jeho motorová varianta Š-2. Po něm následoval v neméně sérii vyráběný stroj Aero A-12 (který byl i prvním čs. letounem, který ustavil několik mezinárodních rekordů) a na něj navazující velice úspěšný A-11 a jeho četné deriváty. Prvními domácími sériově vyráběnými stíhačkami byly typy Šmolík Š-4, Avia B-3 a Aero A-18. Skutečně úspěšnou stíhačkou byl však až typ Avia B-21 (jejíž licenci zakoupila Belgie), na níž pak navázala Ba-33 a B-33 (jejíž verze byly licenčně produkovány rovněž v Jugoslávii a Polsku). Řadu sériově produkováných bombardovacích letounů zahájil typ Šmolík Š-6, po němž následoval velmi úspěšný Š-16 (vyvážený do Lotyšska, Turecka a Jugoslávie) a jeho motorové varianty.

Přes svízelné počátky se domácí letecký průmysl postupně stal takřka výhradním dodavatelem výzbroje pro čs. letectvo. Kromě toho dosáhl řady zajímavých exportních úspěchů – především v Pobaltí a na Balkáně. V roce 1923 mělo čs. letectvo již ze 46 % výzbroj tvořenou letouny domácí výroby a v roce 1928 tento podíl činil již 95 % – pouhých deset roků po získání samostatnosti. Něčím podobným se – vyjma leteckých velmocí – nemohl pochlubit žádný z nově vzniklých evropských států mezi Baltem a Jadranem.

První plovákový letoun československé konstrukce Aero A-29.

Na snímku z roku 1933 v jugoslávské Boce Kotorské, kde byla malá série těchto letounů (konstrukčně vycházejících z úspěšného A-11) používána k vlečení vzdušných terčů pro čs. protiletadlové dělostřelce. Později je v tomto úkolu zastoupily plovákové Letovy Š-328.





Kbely, 6. 7. 1923. Mezi účastníky I. ročníku Leteckého závodu rychlostního o cenu presidenta republiky v roce 1923 zcela dominovaly domácí konstrukce. Na snímku jsou dolnoplošné Avie B-3 rtm. Václava Kolomazníka (startovní č. 17), rtm. Karla Brabence (č. 22) a kpt. Josefa Kally (č. 41), v popředí hornoplošník Letov Š-3 škpt. Jindřicha Kostrby (č. 12), dále dvoumístný Letov Š-2 rtm. Vojtěcha Svozila (č. 16), školní Letov Š-10 rtm. Josefa Holuba (č. 21) a závodní Avia BH-7B, druhý stroj, s nímž byl soutěže přihlášen kpt. Kalla (č.1).



Jedním z prvních pilotů, kteří proslavili čs. letecké konstrukce nejen doma, ale především v zahraničí, byl JUDr. Zdeněk Lhota. Zde před svou Avii BH-5 s imatrikulací L-BOSA, která dala vzniknout přezdívce „boska“, užívané i pro další dolnoplošníky továrny Avia.

Dvojnásobný vítěz Hlavního závodu v prestižním Leteckém závodě rychlostním o cenu presidenta republiky, šéfpilot Aerovky Josef Novák (vlevo) s technickým ředitelem a konstruktérem Ing. Antonínem Husníkem. Za nimi rychlostní speciál Aero A-18C, s nímž zvítězil ve II. ročníku v roce 1924. V I. ročníku Novák triumfoval na A-18B.



Replika historického letounu Aero Ab-11.17 (L-BUCD), na němž škpt. Vilém Stanovský s mechanikem Františkem Šimkem v roce 1926 podnikli okružní let třemi kontinenty. Navštívili přitom 23 států Evropy, severní Afriky a Malé Asie a trasu dlouhou celkem 15 070 kilometrů uletěli v čistém letovém čase 91 hodin a 52 minut. Let byl výbornou propagací nejen dobré úrovně čs. letců, ale především výkonnosti a spolehlivosti výrobků domácího leteckého průmyslu, který se již definitivně vymanol nejen z dědictví 1. světové války, ale i ze zahraničního vlivu.

Replika Novákova rychlostního speciálu Aero A-18C se nachází ve sbírkách Leteckého muzea VHÚ v Praze-Kbelích.



V roce 1929 čs. piloti obhájili své prvenství z loňského ročníku *Závodu zeměmi Malé dohody a Polskem*. Zvítězil škpt. Josef Kalla na stíhačce Letov Š-31 (v popředí), druhý byl škpt. Karel Mareš na Avii B-33E (za ním).



Tovární pilot Avie Karl Fritsch se stal vítězem Hlavního závodu III. ročníku Leteckého závodu rychlostního v roce 1925. V napínavém duelu porazil svého hlavního soupeře Andreje Beleše (letěl na speciálním rychlostním Letovu Š-8) na této upravené „jedenadvacítkě“ označené BH-21R. Jeho pozoruhodná průměrná rychlost 300,59 km/h tehdy představovala třetí nejlepší výkon na světě. Tím současně ustavil národní rychlostní rekord.

Výš, dál, rychleji

S opadávajícími důsledky 1. světové války a s poválečnou konjunkturou začaly být opět pořádány letecké soutěže. První taková v Československu – I. národní letecký mítink, uspořádaný Československým aviatickým klubem – se konala v roce 1921 ve Kbelích. Představili se zde vojenští i tovární letci, a to i se slibnými výtvoři mladého domácího leteckého průmyslu. Experimentální dolnoplošník Avia BH-1Exp., s nímž tovární pilot Bohumil Munzar zvítězil v okružním letu republikou, se stal základem vývojové řady slavných dolnoplošných „bosek“. Ty si ze soutěží v zahraničí pravidelně přivážely cenné trofeje: civilní pilot por. v zál. JUDr. Zdeněk Lhota na BH-5 v roce 1923 zvítězil v soutěži turistických letadel v Bruselu, v roce 1926 triumfoval BH-11C na závodech *Tour de France des Avionettes* v pařížském Orly. Těsně za ním skončil druhý BH-11C, řízený továrním pilotem Karlem Fritschem, jenž již v roce 1925 na BH-11C zvítězil v proslulých závodech *Coppa d'Italia*. O rok později tento úspěch zopakoval Václav Bican na BH-11C, čímž tato italská trofej zůstala definitivně v ČSR., „Bosky“, které se spolu s dalšími čs. typy zúčastnily i několika ročníků velice silně obsazených závodů turistických letounů *Challenge International de Tourisme*, mají na kontě i celou řadu leteckých rekordů.

Vrcholnou domácí leteckou soutěží se na několik roků stal Letecký závod rychlostní o cenu prezidenta republiky. V hlavní závodech I. a II. ročníku v letech 1923 a 1924 triumfoval šéfpilot továrny Aero Josef Novák na A-18B, resp. A-18C, závodních verzích stíhačky A-18. Ve III. ročníku 1925 zvítězil tovární pilot Karl Fritsch na rychlostním speciálu Avia BH-21R, v posledním IV. ročníku o rok později kpt. Ludvík Budín na stíhacím Letovu Š-20.

Velice náročný byl okružní Závod zeměmi Malé dohody a Polskem (*Circuit aérien de la Petite Entente et de la Pologne*), určený pro vojenské letouny. Zatímco v roce 1927 nebyli čs. závodníci úspěšní, v dalších ročnících si to bohatě vynahrádili. V roce 1928 zvítězil škpt. Josef Kalla na Letovu Š-216 (škpt. František Klepš na Š-316 skončil třetí) a tento úspěch zopakoval, když v ročníku 1929 zvítězil na stíhacím Letovu Š-31, zatímco škpt. Karel Mareš na Avii B-33E skončil druhý (třetí doletěl jugoslávský závodník por. Leonid Bajdak, který ale letěl na Avii BH-33E-SHS). V posledním ročníku v roce 1930 se mjr. František Klepš se svým Letovem Š-516 umístil na druhém místě. Na tomto místě je třeba dodat, že jedině čs. závodníci letěli ve všech čtyřech ročnících na strojích domácí konstrukce, zatímco Jugoslávci, Rumuni a Poláci zpravidla nasadili zahraniční, převážně francouzské nebo italské typy.



V roce 1927 absolvoval pplk. Jaroslav Skála s mechanikem čet. v zál. Matějem Tauferem dobrodružný dálkový etapový let do Japonska na tomto dosud ne zcela vyzkoušeném prvním prototypu stroje Letov Š-16.1. V cílové destinaci se jim dostalo neskutečného uvítání a nebyvalých poct od nejvyšších špiček japonské politiky a armády, oba letci obdrželi dokonce nejvyšší japonské vyznamenání, Řád vycházejícího slunce.

Dochované kormidlo Š-16.1 s vyznačenými názvy etapových měst z Prahy po Tokio lze shlédnout v Leteckém muzeu VHU v Praze-Kbelích.



K propagaci letectví mezi širokými vrstvami obyvatelstva byl v roce 1922 založen Masarykův letecký fond, přepracovaný v roce 1926 na Masarykovu leteckou ligu (MLL).

Škpt. Josef Kalla (dvojnásobný vítěz „Malé dohody“) a škpt. Karel Mareš. O deset roků později se oba zapojí do zahraničního odboje – první jako čs. letecký atašé ve Velké Británii, druhý jako první velitel 311. čs. bombardovací peruti RAF. Oba do dotáhnu na brigádní generály a oba budou po únoru 1948 z politických důvodů propuštěni z armády.



Berlín 1936 – Curych 1937



Kbely 7. 8. 1936 po návratu z Berlína. Slavné uvítání por. Nováka, který získal třetí místo, a prap. Šírokého, jenž skončil druhý. Vpravo vedoucí výpravy mjr. Hess, vlevo jeden ze dvou náhradníků, rtm. Holubec. Za ním kpt. Fuksa s npor. Polmou, kteří soutěžili na turistických E-114 a získali první dvě místa.



Mjr. Alexander Hess, vedoucí čs. výprav do Berlína i do Curychu. Za války bude velet 310. čs. stíhací peruti RAF v Bitvě o Británii.



Praha-Kbely, 19. 7. 1937. Československé letouny krátce před odletem do Curychu. V popředí akrobatické Avie Ba-122, před nimi stíhací Avie B-534 a uprostřed třímotorový Avia/Fokker F-IX, vezoucí doprovod a náhradní díly.

Albín Hejtmánek (vlevo) a Václav Fuksa (vpravo) s letounem Praga E-114.10 Air Baby (OK-IPN), vítězným strojem Mezinárodního hvězdicového letu u příležitosti XI. LOH v Berlíně.



Akrobatická Avia Ba-122.8 (OK-AWA), na níž 29. – 30. 7. 1936 v Berlíně soutěžil prap. Petr Šíroky. Umístil se druhý, hned za vítězným Otto von Hagenburgem.

Porada před akrobatickou soutěží, v níž excelovali v konkurenci s evropskou leteckou elitou. V pozadí akrobatická Ba-122 a stíhací B-534. Celkově Čechoslováci v Curychu 1937 soutěžili v sedmi kategoriích a získali tři první, tři druhá a čtyři třetí místa. To jim zajistilo celkové druhé místo za vítězným Německem, které soutěžilo v devíti kategoriích, z nichž v šesti zvítězilo a ve dvou bylo druhé. Celkově třetí byli Švýcaři, čtvrtí Francouzi, pátí Poláci, šestí Belgijčané, sedmí Britové, osmí Italové atd.



8.524.190

V období mezi oběma světovými válečnými konflikty – až do vypuknutí války ve Španělsku – se vlastnosti a výkony evropských vojenských letounů a jejich osádek poměřovaly převážně v různých leteckých soutěžích, a nikoliv na bojištích. Přesto, či snad právě proto měla i taková klání své politické konotace.

Patřily k nim i XI. letní olympijské hry v Berlíně v roce 1936, které se měly stát sportovním i propagandistickým triumfem hitlerovského Německa. U příležitosti jejich konání, v předvečer zahájení se – poprvé a naposledy – konaly i letecké soutěže, o jejichž zařazení usilovala právě pořadatelská země. Přesto se do jejich výsledkových listin výrazně zapsali také čs. závodníci. V náročném Mezinárodním závodě v letecké akrobacii, konaném v Rangsdorfu u Berlína, získal 2. místo prap. Petr Široký, hned za vítězným domácím závodníkem Otto von Hagenburgem (letoun Fw 44 Stieglitz), třetí se umístil por. František Novák – oba závodili na nových akrobatických Aviih Ba-122. Šlo o velký úspěch a současně důkaz toho, že vrcholovou čs. leteckou akrobacii nedělají jen výkony jediného člověka. Ještě větším úspěchem skončil Mezinárodní hvězdíkový let. Ve velice silné konkurenci závodníků 16 států obsadily první dvě místa spolehlivé turistické „bejbiny“ Praga E-114 – první s osádkou kpt. Václav Fuksa a npor. Albin Hejtmánek, těsně následována druhou osádkou npor. Jaroslav Polma a npor. Josef Pánek.

Mezinárodní letecké závody v Curychu, které se konaly každých pět roků (1922, 1927, 1932 a 1937), byly do určité míry považovány za jakési měřítko vyspělosti evropských leteckých sil. Čs. letci se zúčastnili – vždy s letouny domácí konstrukce – již prvních dvou ročníků v roce 1922 a 1927. Ač tipováni jako outsideri ukázali, že letecká Evropa s nimi musí počítat. Ve III. ročníku 1932 však nestartovali, takže do posledního IV. ročníku 1937 nešli jako favorité. Konkurence závodníků ze 14 evropských států byla veliká. Nejpochetnější bylo zastoupeno německé družstvo; mladá, teprve nedávno odtajněná Luftwaffe zde chtěla prezentovat a demonstrovat svou technickou převahu.

Akrobatické soutěže se staly triumfem čs. letců na Aviih Ba-122. V kategorii B zvítězil por. Novák před Němcem Gerhardem Achgelisem (soutěžícím na stroji Fw 56 Stösser), třetí byl por. Široký a čtvrtý rtm. Hubáček. V kategorii C neměli čs. akrobaté konkurenci a zaujali první tři místa v pořadí por. Novák, por. Široký a šrtm. Výborný. Čs. reprezentanti na Ba-122 zvítězili i ve skupinové akrobacii, když za sebou zanechali favorizované Italy, Francouze a Švýcary.

Obdivuhodné výkony odvedli i piloti stíhacích Avii B-534, kteří skončili hned za vítěznými Messerschmitty Bf 109, většinou speciálně upravenými prototypy, které již patřily k letounům nové generace. Ve značně náročném závodě ve stoupání do výšky 3 000 metrů a následném sestupu obsadili čs. stíhači 3. (čet. Peřina), 4. (por. Hlado) a 5. místo (rtm. Šnobl). Podobně si vedli také v nejnáročnější disciplíně, Alpském letu jednotlivců. Na 2. místě skončil por. Hlado, na 3. rtm. Šnobl a na 4. místě čet. Peřina. Také v Alpském letu tříčlenných hlídek se opakovalo pořadí Německo, Československo a Francie.

Slavné uvítání doma, přijetí u prezidenta, povýšení nejúspěšnějších, to vše bylo jen logickým dozvukem jednoho z nejúspěšnějších zahraničních vystoupení meziválečného čs. letectva.

Curych 1937. Vedoucí výpravy mjr. Alexander Hess s trojicí stíhačů, kteří soutěžili na B-534. V reprezentačních kombinézách zleva rtm. Jaroslav Šnobl, por. Jaroslav Hlado a čet. František Peřina.



Praha připravila navrátilcům ze Švýcarska slavné uvítání. Dva ze soutěžních letounů – akrobatická Avia Ba-122.17 (OK-AMI) a stíhači B-534.202 (OK-AMO) – byly dokonce vystaveny na Staroměstském náměstí.





Slavná akrobatická trojka, jejíž vystoupení sklízela ovace doma i v zahraničí, při jedné z četných leteckých produkcí: Širokého Avia Ba-122.3 (OK-VIL), Hubáčkova Ba-122.4 (OK-VIM) a Novákova Ba-122.2 (OK-AVE).

Za prvního československého „krále vzduchu“ byl považován škt. František Malkovský. Celočervený náter jeho Avie B-21.96 mu vynesl přezdívku „rudý ďábel“. Renomovaná Encyclopaedia Britannica jej – spolu s Alfredem Fronvalem a Marcelem Dorettem z Francie a Němcem Ernstem Udetem – řadí do „první vlny evropských akrobatických hvězd“.



Škt. F. Malkovský zahynul 8. 6. 1930 ve své rudě natřené B-21.96 při letecké exhibici v Karlových Varech. Pravděpodobnou příčinou byl chybný odhad výšky při vybíráni vývrtky.

Fragment potahu trupu s individuálně vylepšeným plukovním znakem havarovaného Malkovského stroje B-21.96 se dodnes dochoval ve sbírkách Leteckého muzea VHÚ v Praze-Kbelích. Právě zde působil jako velitel své 61. letky Leteckého pluku 1 TGM.



Nová Avia B-122.2 (OK-AVE), s níž prap. F. Novák na prvním neoficiálním mistrovství světa v akrobacii, konaném 9. – 10. 6. 1934 ve Vincennes u Paříže, získal 4. místo. Tento pěkný zahraniční úspěch vyústil v pozvání na letecké podniky v Portugalsku, Rakousku, Španělsku, Rumunsku a Jugoslávii.

Vlastnoruční nákras akrobatické sestavy prap. P. Širokého v Mezinárodním závodě v letecké akrobacii, konaném 29. – 30. 7. 1936, v předvečer XI. LOH v Berlíně. Se svou Avii Ba-122.8 (OK-AWA) tehdy získal 2. místo.



Jen rok po Malkovského smrti začala stoupat hvězda jeho nástupce na trůnu čs. akrobatického mistra, rtm. F. Nováka. Svou první mezinárodní akrobatickou soutěž vyhrál 3. 5. 1931 na I. mezinárodním leteckém mítinku v Plzni. O dva roky později, 25. 5. 1933, zvítězil i na II. mezinárodním leteckém mítinku, konaném tentokrát ve Varšavě. Od té doby se jeho vzestup mezi evropskou akrobatickou elitou nezastavil. Mistr exaktně vypočítaného rizika se do určité míry stal symbolem vyspělosti celé čs. akrobatické školy, kterou ovšem kromě něj představovala i řada dalších odvážných a talentovaných pilotů.

Akrobatické „stodvaadvacítky“, obdivované publikem doma i v zahraničí. Zleva Výborného Ba-122.5 (OK-VIO), Novákova Ba-122.2 (OK-AVE), Hubáčkova Ba-122.4 (OK-VIM) a Širokého Ba-122.3 (OK-VIL). Za pozornost stojí osobní znaky na směrovkách.



Jeden ze strojů, spojený s Novákovým uměním, Avia Ba-122.2 (OK-AVE) je možno obdivovat v Leteckém muzeu VHÚ v Praze-Kbelích. Sám „král vzduchu“ po nacistické okupaci unikne do zahraničí, aby se aktivně zapojil do boje, ale 27. 4. 1940 podlehne zákeřné nemoci v Paříži.



Králové vzduchu

Meziválečné čs. letectvo vygenerovalo vynikající letecké akrobaty, kteří se zařadili mezi evropskou leteckou elitu. Za prvního čs. „krále vzduchu“ je považován škt. František Malkovský, jenž byl prvním, kdo v ČSR předváděl vlastní propracovanou akrobatickou sestavu. Na své upravené stíhačce Avia B-21 pak 28. 6. 1928 předvedl tehdejší nejrakolomnější kousek akrobatického umění, obrácený přemet (outside-loop) – jako druhý v Evropě a pátý ve světě. Tento prvek pak zařadil do své sestavy, která doma i v zahraničí vzbuzovala obdiv všech odborníků odvážnou kombinací jednotlivých akrobatických prvků i neochvějnou čistotou jejich provedení. Jeho letecké umění obdivovali ve Švýcarsku, Polsku, Jugoslávii, Francii, Řecku, Lotyšsku i Estonsku, kde předváděl i další výrobky továrny Avia.

Po své smrti (8. 6. 1930 v Karlových Varech) nalezl řadu pokračovatelů, kteří na akrobatických soutěžích i leteckých dnech excelovali nejen na sériových stíhačkách B-21, ale i na jejich nástupcích Avia Ba-33 či Letov Š-31 a Š-131. Bylo však zřejmé, že stále náročnější a složitější figury vrcholné akrobacie se neobejdou bez závodních speciálů. Pro první neoficiální mistrovství světa v letecké akrobacii v roce 1934 ve Vincennes u Paříže firma Avia v rekordně krátké době vyvinula a postavila dva akrobatické speciály B-122. Prap. František Novák tehdy skončil čtvrtý, škt. Ján Ambruš osmý, což byl slibný počátek obnovování čs. akrobatické proslulosti ve světě.

Paralelně s tím začala v Praze fungovat neoficiální škola vysoké akrobacie. Vedl ji čerstvě povýšený por. Novák, jeho zástupcem byl šrtm. Petr Široký a učitelem školy čet. Josef Hubáček. Tato slavná trojice právě tehdy začala udivovat domov i svět nejen sólovou, ale především skupinovou akrobacií na Avích B-122, jejichž dodávky pomohly rozšířit řady dalších špičkových akrobatů. Své umění předváděli nejen na domácích leteckých dnech, ale i v zahraničí, mimo jiné v Berlíně 1936 a v Curychu 1937, který ostatně představoval patrně největší úspěch čs. leteckých akrobatů jako celku. Československá akrobatická škola byla tehdy ve světě opravdovým pojmem.

Poslední zahraniční úspěch představovalo neoficiální mistrovství světa v letecké akrobacii, konané v roce 1938 v St. Germain-en-Laye u Paříže. Npor. Novák, který soutěžil na speciální Avii B-422, zde předvedl precizní výkon. Vynesl mu 2. místo – hned za jeho někdejší berlínským rivalem, brilantním Němcem Otto von Hagenburgem. Vítězství Novákovi uniklo kvůli rozhodnutí francouzského porotce, který jej penalizoval za překročení časového limitu. Jeho výkon přesto vyústil v akrobatické turné, při němž zažíval ovace publika v Nantes, Bordeaux, Belfortu, Štrasburku, Lille i Arrasu, kde pak na čs. vojenském hřbitově uctil památku padlých legionářů z předchozí války – aniž by tužil, že tam o dva roky později spočinou i jeho ostatky.



Letiště Praha-Kbely, 3. 8. 1937. Králové vzduchu po návratu z Curychu. Zdejší vystoupení patří k vrcholům úspěchů předválečného čs. letectva. Zleva mjr. A. Hess, škt. F. Paukert, kpt. S. Engler, por. F. Novák, por. P. Široký, por. J. Hlado, šrtm. F. Výborný, rtm. J. Šnobl, rtm. J. Hubáček, čet. R. Půda, čet. R. Motyčka, čet. J. Taudy, čet. J. Šimek, čet. F. Peřina, rtm. J. Sádlo a rtm. J. Kubiček.



Na neoficiálním mistrovství světa v letecké akrobacii 24. 4. 1938 v St. Germain-en-Laye u Paříže získal npor. F. Novák 2. místo. Soutěžil zde s tímto akrobatickým speciálem Avia B-422.2 (OK-AVC), což byla vlastně „stodvaadvacítká“ s tzv. „proslápnutým“ horním křídlem, což pilotovi umožňovalo lepší výhled při letu na zádech v malé výšce.

Výstřední znak používaný v letech 1926–1939.



Elegance československého ražení aneb Avia B-534. Ve druhé polovině třicátých let páteř stíhací obrany Československa a vůbec nejvyráběnější čs. meziválečný letoun. Celkem vzniklo 566 kusů, z toho 445 B-534 a 121 „kanónových“ Bk-534 (poslední z nich – 21 B-534 a 66 Bk-534 – ovšem vyšly z továrny až po okupaci). Za války je používalo německé, slovenské a bulharské letectvo. Na snímku stroje 43. letky Leteckého pluku 4 v Hradci Králové.



Průslušníkům čs. letectva nescházelo odhodlání, zato ale moderní letouny, zvláště pak bombardovací. Původně francouzské dvoumotorové stroje Marcel Bloch MB-200 byly v letech 1937–1938 licenčně produkovány v Aeru a v Avii v celkem 73 kusech. Svou koncepci i maximální rychlost (280 km/h) byly však v té době již zastaralé. V případě konfliktu by se staly poměrně snadnou obětí protivníkových stíhačů.



Nácvik obrany Prahy. Prezident Dr. Edvard Beneš s ministrem národní obrany Františkem Machníkem (ve funkci 1935–1938) při společném cvičení stíhacího letectva a protiletadlového dělostřelectva na Barrandově v létě 1938. Výklad podává velitel zemského letectva v Čechách brig. gen. Karel Janoušek (pozdější generální inspektor čs. letectva ve Velké Británii). Vpravo velitel I. peruti Leteckého pluku 4, pplk. Josef Hamšík (za nacistické okupace popravený za odbojovou činností).



Avia B-534 čtvrtého výrobního provedení ze sbírek Leteckého muzea VHÚ v Praze-Kbelích. Pohonnou jednotku tvořil řadový motor Hispano Suiza HS-12Ydrs o výkonu 632 kW (860 k), maximální rychlost 385 km/h, výzbroj čtyři kulomety vz. 30.



Hlavním typem víceúčelového letounu předmnichovského letectva byl Letov Š-328. Hned po stíhací Avii B-534 šlo o nejrozšířenější letoun tehdejšího čs. letectva. V letech 1934–1939 jich bylo vyprodukováno celkem 445 kusů Š-328. Sloužily jako pozorovací, zvědné a lehké bombardovací, dokonce i jako těžké stíhače; několik jich vzniklo i v plovákové verzi pro vleknání vzdušných terčů nad Jadranským mořem. Jako motor se pro ně používal Walter Pegas II-M-2 o 426 kW (580 k), poslední sérii poháněly výkonnější Pegasy III-M-2 o 478 kW (650 k). Výzbroj tvořily zpravidla dva pevné kulomety vz. 30 obsluhované pilotem, pozorovatel měl k dispozici pohyblivý dvoukulomet stejného vzoru. V závěsnících pod křídly mohl stroj nést až 500 kg pum. Přes svou zastaralost byly po okupaci využívány nejen k cvičným, ale i k válečným úkolům, a to německým, bulharským a slovenským letectvem. Na snímku stroje 5. letky Leteckého pluku 2 v Olomouci.



„Přisáháme při všem, co jest nám svato, a v plné shodě se svým svědomím a přesvědčením, že budeme poslušni presidenta a vlády republiky československé a všech svých velitelů, presidentem a vládou ustanovených; přísaháme, že budeme bez odmluvy plniti její nařízení vždy a všude, i v nebezpečí, bez váhání a odporu, že svých vojsk neopustíme, ale i životy své ochotně dáme na ochranu vlasti a za její svobodu; přísaháme, že budeme druh druhu milovati, k sobě věrně státi, v nebezpečí se neopouštěti, ale až do konce se brániti tak, jak nám káže mužná čet a vědomí povinnosti občanských. Tak přísaháme!“

Přísaha čs. vojska

Věstník MNO z roku 1919 a Služební řád A-I-1 z roku 1926

V čase mezinárodní krize v září 1938, necelé dvě dekády po svém vzniku, patřilo čs. letectvo k respektovaným silám. Díky četným mezinárodním úspěchům, dosaženým v meziválečném období, se stalo takřka mystickým symbolem vůle státotvorného obyvatelstva k obraně republiky.

Přes veškeré úsilí však byla větší část jeho výzbroje zastaralejší nežli u hlavního protivníka. Disponovalo celkem 1 514 bojovými letouny, z nichž 838 stálo v první linii u polních letek: 326 stíhaček Avia B-534/Bk-534, 259 pozorovacích Letovů Š-328, 61 zvědných Aero A-100 a Avia B-71, 101 lehkých bombardovacích Ab-101 a B-71, 54 těžkých bombardovacích MB -200 a dalších 37 B-534 a Š-328 bylo u cvičných letek. V druhé linii stálo dalších 170 starších strojů ještě schopných omezeného bojového nasazení, dalších 399 letounů bylo určeno k cvičným účelům a 107 ke kurýrní službě.

V osudovém roce 1938 stáli letci v prvních řadách obránců vlasti a byli odhodláni přinést krajní oběti. Nakonec ale k přijetí kapitulčních rozkazů jistě potřebovali více síly i sebezapření, nežli kdyby dostali rozkaz k boji – být předem ztracenému. Svou vysokou morálku ostatně prokázali na frontách 2. světové války. Že se rýsovala na obzoru, o tom pochyboval málokdo.



Fragment ocasních ploch dvoumotorové Avie B-71 (SB) v expozici Leteckého muzea VHÚ v Praze-Kbelích. Jediné, co se dodnes dochovalo z nejvýkonnějšího bombardovacího letounu předmnichovského čs. letectva.

Letov Š-328 od Leteckého pluku 1 se zbraní pozorovatele, spráženou s fotokulometem.



Prototypy strojů moderní konstrukce přišly pozdě. Dolnoplošná stíhačka Avia B-35, která již měla výkony na evropské úrovni, byla zalétána až za zářijové mobilizace. Její vývojový následovník, Avia B-135, vybavená již zatahovacím podvozkiem, sice dosahovala max. rychlosti 535 km/h, ale vyráběna byla až v průběhu okupace – malá série směřovala do Bulharska.

Na obranu republiky



Patnáctý březen 1939: celá výzbroj čs. letectva padla na českých a moravských letištích do rukou okupantů bez jediného výstřelu. Německá stráž u stíhaček Avia B-534 v Pardubicích.



Takřka kompletní portfolio výzbroje bývalého čs. letectva si 23. 3. 1939 přiletěl do Letňan prohlédnout sám Vrchní zbrojmistr německé *Luftwaffe*, generálporučík Ernst Udet se svou suitou. Zde mají dvoumotorový letoun Avia B-71 (původně sovětský SB), který patřil k tomu nej kvalitnějšímu z obrovské kořisti. Svou maximální rychlostí (390 km/h v 5 000 m a 414 km/h při zemi) překonával i standardní čs. stíhačky B-534. Dovozem 61 kusů ze SSSR v letech 1937–1938 a zavedením licenční výroby B-71 řešilo čs. letectvo alarmující situaci ve výzbroji svých bombardovacích a zvědných letek.



Jedním z klíčových mužů „exportu“ letců do zahraničí byl tajemník Svazu letců RČS, čet. v zál. Josef Malý. Po provalení sítě uprchl do zahraničí 2. 5. 1940 jako jeden z posledních.

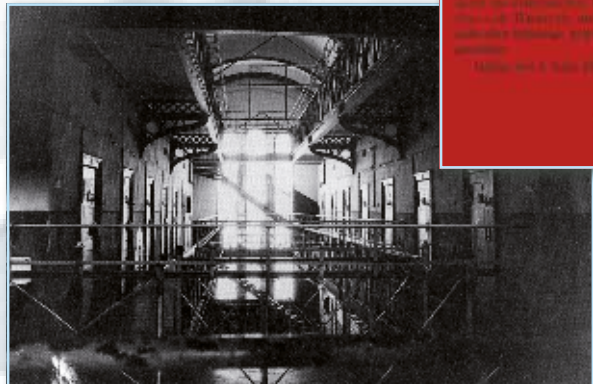


Mezi těmi, kteří se podíleli na vysílání letců za hranice a zaplatili to životy, byl také významný předválečný letec, naposledy velitel I. peruti Leteckého pluku 4, pplk. Josef Hamšík (zatčen 20. 3. 1940)...

...a vedoucí člen ilegálního výboru Svazu letců RČS, italský legionář kpt. Vladimír Černý (zatčen 23. 2. 1940). Po tříletém martyriu byli oba popraveni 8. 4. 1943 v Plötzensee.



Nebлаze proslulá věznice Plötzensee v Berlíně-Charlottenburgu.



Letci v podzemí

Bezprostředně po rozbití československého státu a nacistické okupaci začalo vznikat domácí i zahraniční odbojové hnutí. Jednou z priorit Obrany národa, domácí tajné armády, založené důstojníky likvidované čs. armády, byl „export“ co největšího počtu vycvičených letců a dalších vojenských specialistů do zahraničí. Důstojníci ON přitom vydatně spolupracovali s ilegální skupinou dosud fungující profesní organizace, Svazu letců RČS. Ta letce kontaktovala, vybavovala prostředky a sestavovala z nich malé skupiny, které dostaly kontakt na příslušnou síť převaděčů – nejprve přes Ostravsko a Těšínsko do Polska, po jeho pádu pak přes Slovensko a Maďarsko do Jugoslávie a odtud přes Blízký východ do Francie.

Až do rozbití ilegální skupiny Svazu letců RČS v dubnu 1940 se podařilo do zahraničí vyslat více než 1 260 příslušníků předválečného čs. letectva. Budoucnost měla ukázat, že na cizích křídlech podají nezvratné důkazy o tom, s jakou odvahou, uměním a rozhodností by proti útočníkovi bojovali v letech 1938–1939.

Také mnozí z těch, kteří z různých důvodů zůstali v okupované vlasti, se zapojili do domácího podzemního hnutí odporu. Někteří z nich to zaplatili svými životy. Podle neúplných informací přinejméním 70 příslušníků čs. letectva, většinou důstojníků, bylo za okupace popraveno nebo zemřelo v nacistických koncentračních táborech. Řada dalších padla během Pražského povstání.



Mjr. RNDr. Josef Jedlička, ruský legionář, v meziválečném období významný spolupracovník čs. vojenské zpravodajské služby a letecký meteorolog, před okupací přednosta meteorologické skupiny Vojenského technického a leteckého ústavu (VTLU) v Praze-Letňanech. Až do svého zatčení gestapem 8. 10. 1941 vedoucí rezident agenturní sítě sovětské vojenské rozvědky GRU v Protektorátě. Popraven v Kobylicích 30. 6. 1942 – spolu s plk. Josefem Churavým, plk. Josefem Mašínem a desítkami dalších českých vlastenců.



Bývalý stíhač a dopravní pilot od ČSA čet. v. zál. Radoslav Selucký po pádu Polska, v sovětské internaci, vstoupil do služeb NKVD a v čele pětičlenné skupiny letců byl vyslán zpátky do Protektorátu. Vybudovali poměrně širokou a výkonnou zpravodajskou síť; mezi jejich spolupracovníky byla celá řada letců, kteří zůstali ve vlasti. Po roce činnosti, v březnu 1941, však na základě udání konfidenta SD následovalo rozsáhlé zatýkání gestapem. Po nelidských výsleších byli odsouzeni k trestu smrti a mezi březnem a zářím 1943 se svými spolupracovníky popraveni v Drážďanech a Berlíně-Plötzensee.



Čet. v. zál. Rudolf Dalecký, bývalý zalétávací pilot VTLU. Za okupace se zapojil do odboje v rámci ilegální skupiny Svazu letců RČS. Po provalení sítě byl 30. 3. 1940 zatčen a po věznění na Pankráči skončil v koncentračním táboře Dachau. Po podmínečném propuštění v říjnu 1943 se pak se zbraní v ruce zúčastnil Pražského povstání. Již úvodního dne v něm padl zákeřným výstřelem při vyjednávání německé kapitulace na nádraží ve Vysočanech. Na následky zranění zemřel 7. 5. 1945 v nemocnici na Bulovce.



Por. Miroslav Holomucký, bývalý letecký pozorovatel 63. letky Leteckého pluku 2 v Přerově, patřil k těm, kteří se po okupaci zapojili do domácího odboje v rámci Obrany národa. Po zatčení 22. 3. 1940 byl odeslán do koncentračního tábora v Mauthausenu, kde byl 22. 12. 1941 zavražděn.

Známy předválečný letec, pplk. Václav Vlček. V průběhu Pražského povstání byl vojenským velitelem v továrně Walter v Jinonicích, která se stala důležitým opěrným bodem povstalců i vlasovců z 1. divize ROA, která si zde zřídila své velitelství. Po jeho zranění pancéřovou pěstí po něm velení převzal další letec pplk. Jan Kordač (jeden ze zakladatelů někdejšího Leteckého sboru).



Polská epizoda



Svaz německých bombardovacích Heinkelů He 111.



V bažochích letecké legitimace, pilotní diplomy, odznaky a pistole: skupina „turistů“ v červnu 1939 na cestě k polské hranici. „Čáru“ přešli poblíž obce Velká Polom na Ostravsku a sešli na druhou stranu. Tam je zadrželi polští četníci.



Dobrovolníci před
čs. konzulátem v Krakově, zárodkem
čs. zahraničního odboje.



Někdejší první velitel čs. vojenské skupiny v Polsku, npor. Jiří Král. Podobně jako většina ostatních odplul do Francie. Padl jako stíhač 8. 6. 1940 v leteckém boji nad Monneville, přibližně 40 kilometrů severozápadně od Paříže.

Mezi těmi, kteří ilegálně opouštěli svou vlast, aby bojovali za její osvobození, vytvořili letci jednu z nejvýznamnějších složek čs. zahraniční vojenské akce. Byli i prvními, kteří dostali příležitost utkat se s protivníkem přímo na frontách.

Jejich první úniková trasa směřovala nejprve do Polska, kam se do srpna 1939 dostalo kolem 690 z nich. Pro většinu však Polsko představovalo jen přestupní stanici v další cestě na Západ už kvůli tomu, že polské úřady o čs. vojáky a letce zpočátku neprojevovaly žádný zájem. Tak se do Francie dostalo převážně lodními transporty více než 500 letců.

Zbýlých 190 letců zůstalo v Polsku, částečně proto, že za napjaté mezinárodně politické situace v srpnu 1939 byly další lodní transporty zastaveny, částečně proto, že někteří letci využili pozdní nabídky na smluvní vstup do polského letectva. Ti byli přiděleni na leteckou základnu Deblin-Irena (90 km jihovýchodně od Varšavy), kde se nacházelo *Centrum Wyszolenia Lotnictwa Nr. 1* (CWL Nr. 1).

Osudy těch, kteří zůstali v Polsku, byly dramatické. Již druhého dne války, 2. září 1939, bylo deblinské letiště téměř zničeno masovým náletem německých He 111. Zahynuli při tom tři čs. letci – npor. Štěpán Kůrka, por. Zdeněk Rous a por. Ondřej Šándor. Dva Češi a jeden Slovák. Dalších pět utrpělo zranění. Někteří z čs. letců byli přiděleni k improvizovaným polským jednotkám. Většina dalších 4. září 1939 vytvořila první čs. leteckou jednotku ve 2. světové válce. Tato *Czechosłowacka Eskadra Rozpoznawcza*, jejímž velitelem se stal škpt. Bohumil Liška, ale pro rychlý a tragický spád událostí fakticky existovala jen velmi krátce. Po pádu Polska byli čs. letci internováni buď v Rumunsku, nebo v Sovětském svazu, odkud byli posléze v letech 1939–1941 evakuováni na Západ.

Zambrow, Polsko, 12. 9. 1939. Němečtí vojáci u ukořistěného školního stroje PWS-26, pocházejícího z inventáře deblinského CWL Nr. 1. Jde pravděpodobně o jeden ze strojů, evakuovaných čs. letci z Deblina v prvních dnech války.



Velitel čs. letců v Polsku, škpt. Bohumil Liška. Po dlouhé a trpké sovětské internaci se nakonec dostal do Velké Británie, kde bojově létal u 311. čs. bombardovací peruti RAF.

Polský Krzyż Walecznych.



Polský pilotní odznak.



Francouzské drama



Stíhací letoun Curtiss H-75 americké výroby 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.



Celá řada francouzských letounů padla za obět nepřátelským útokům na počátku ofenzivy již na svých letištích. Na snímku shořelý Curtiss H-75 od stíhací skupiny GC II/4, další, u níž úspěšně působili čs. letci.



Čs. stíhač, des. Jiří Rezníček 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 spíše mezi těmi poraženými.

Poslední velitel čs. letectva ve Francii brig. gen. Ing. Alois Vicherek. Po evakuaci do Velké Británie byl zbaven funkce. Po skončení války se stal opět velitelem letectva.



Řád Čestné legie ve stupni rytíř (*Légion d'Honneur – Chevalier*).

Piloti GC II/5 pózuji u německého bombardovacího Heinkelu He 111, sestřeleného časně ráno 10. 5. 1940 u letiště Velaine-en-Haye. Uprostřed (bez čepice) npor. Jan Klán, jenž v bojích o Francii sestřelil pět protivínkových strojů.

8.524.190

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

nadporučík Stanislav Fejfar,
stíhací skupina GC I/6,
13. 6. 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 podmínek 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. 10. 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 tehdy 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 uspořádalo podepsání Dohody o zřízení samostatného československého letectva ve Francii signované v Paříži 1. 6. 1940. Většina jejich 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.



Znak 1. letky stíhací skupiny GC I/5, u níž v bitvě o Francii úspěšně bojoval kpt. A. Vašátko, por. F. Peřina a řada dalších čs. stíhačů.



Československý památník s hroby padlých letců na hřbitově v La Targette poblíž Arrasu.



Nejúspěšnější čs. stíhač v bitvě o Francii, kpt. Alois Vašátko. Za svých 12 jistých a 2 pravděpodobné 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).



Bitva o Británii



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 perut' absolvovala na Hurricanech Mk.I (vzadu).



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



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



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.

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



Nejúspěšnějším československým stíhačem v Bitvě o Británii se stal Sgt Josef František, DFM & bar, jenž létal v řadách polské 303. peruti. Se svými 17 oficiálně potvrzenými sestřely se současně stal i jedním z nejlepších spojeneckých účastníků v této bitvě. Legendární stíhač zahynul 8. 10. 1940 při dodnes nevyjasněném leteckém neštěstí.



„...uviděl 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 hoříčího 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 záměřil na předek letounu ze 45 stupňů zezadu a trochu z výšky a střílel jsem. Příd' 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 právě 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 perut'
9. 9. 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 z 25. 10. 1940 se čs. letci (jichž službou v RAF nakonec prošlo kolem 2 500) 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 IČL 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 podřízeným vyšším velitelstvím RAF však s ohledem na bezprostřední kritické ohrožení Británie bylo přikročeno ještě před podepsáním smlouvy a před uznáním čs. vlády. Mezi červencem 1940 a květnem 1941 tak v rámci RAF vznikly celkem čtyři čs. peruti. Z toho tři byly stíhací (č. 310, 312 a 313) a jedna bombardovací (č. 311). Desítky dalších čs. letců, především stíhačů, posílilo i přímo britské jednotky.

První a patrně vůbec nejdůležitější kampaní, kterou prošli čs. letci v RAF, byla Bitva o Británii. Od srpna do října 1940, během tří měsíců nejtvrdších vzdušných bojů nad Britskými ostrovy, se českoslovenští stíhači významně podíleli na odražení 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 vítězíci nacistické válečné mašinérii.

Do Bitvy o Británii velice úspěšně zasáhla především z Duxfordu operující 310. čs. stíhací perut' a částečně také 312. čs. stíhací perut', 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.

Soumrak Bohů. 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. Nad scénou triumfálně krouží vítězný Spitfire.





Noční stíhači

V letech 1941–1944 tvořily 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 panovníkem v březnu 1944.

Největší eso britské 68. noční stíhací peruti S/Ldr Miloslav Mansfeld, DSO, DFC. Sestřelil deset nepřátelských letounů a dvě bezpilotní střely V-1.



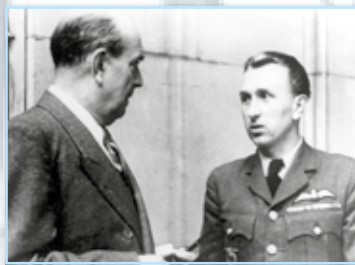
Noční nastřelování zbraní stíhačky Hawker Hurricane Mk.IIA.



Czech Pilot's Hat Trick

Flying Sergeant Algrin, is a Czechoslovakian pilot now fighting with the R.A.F. He has been in action three times, the last "in one night" shot an enemy at London. He has been in the ... and won the ...

O Dygrýnově hat tricku nad Londýnem v noci 10./11. 5. 1941 tehdy referoval veškerý britský tisk. Padl rok později, 4. 6. 1942 při operaci Intruder nad Francií.



F/Lt Karel Kuttelwascher, DFC s ministrem zahraničí Janem Masarykem. Londýn, 11. 7. 1942.

Záslužný 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); oním dvojnásobným recipientem byl noční stíhač Karel Kuttelwascher.



Vynikající pověst si vydobyli českoslovenští noční stíhači. První zkušenosti sbírali již při úvodní vlně masových nočních náletů *Luftwaffe*, známé jako *Blitz* (1940–1941), kdy slavili své první úspěchy. Vyznamenali se především při dalších vlnách německých nočních bombardovacích úderů v letech 1942–1944 a nakonec se zapojili také do potírání ofenzívy bezpilotních střel V-1.

Zpočátku, při nedostatku specializovaných dvoumotorových nočních stíhacích strojů, vybavených palubním radiolokátorem, museli být v noci nasazováni i denní stíhači bez odpovídajících technických prostředků. Do nočních hlídek se tedy zapojovaly i Hurricaney od 310. a 312. čs. stíhací peruti a také celá řada čs. pilotů, sloužící u britských stíhacích jednotek.

Jednou z hvězd potírání *Blitzu* 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. 5. 1941. Na svém Hurricane Mk.IIA tehdy ze svého letiště v Redhillu odstartoval za jednu noc třikrát a dokázal přitom sestřelit tři německé noční bombardovací stroje.

Jeho 1. peruť se dostala znovu v noci ke slovu v následujícím roce, na jaře a v létě 1942, kdy na svých čtyřkanonových 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.

Hlavním působištem čs. nočních stíhačů se však stala britská 68. peruť, která již byla specializovanou noční stíhací jednotkou s odpovídající výzbrojí. Za bezmála čtyři válečné roky, od července 1941 do dubna 1945, 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 později na modernějších 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.

Českoslovenští noční stíhači od 68. peruti s trofejí nočních bitev nad Anglií – směrovkou z bombardovacího Do 217.

Zleva F/Sgt Fridolin Gemrod, Sgt. Drahomír Hradský, F/O Karel Šeda a F/O Josef Čapka, DFM.



„Letovka“ Mosquita NF.Mk.XVII od 68. peruti byla pořízena nad východní Anglií na podzim 1944. V té době jednotka zasahovala především proti bezpilotním střelám V-1. Letoun byl vybaven novým palubním radiolokátorem AI.Mk.X. Výzbroj tvořily obvyklé čtyři kanóny Hispano ráže 20 mm v přídi.



Nad severní Afrikou, Sicílií a Itálií v roce 1943 sestřelil čtyři nepřátelské letouny velitel jedné z letek britské 600. noční stíhací peruti, S/Ldr Josef Hanuš, DFC.

Vpravo od něj jeho anglický radarový operátor, P/O Ernest „Lofty“ Eyles.



Bombardéři nad Evropou



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



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



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).



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 peruti, která měla ze všech čs. leteckých jednotek v německém zajetí nejvíce svých příslušníků. Eventualita německého zajetí představovala pro čs. letce (jichž do zajetí padlo celkem 53) krajní osobní riziko, neboť pozdvižení zbraně proti „mateřské říši“ nacistická justice kvalifikovala jako velezradu a zemězradu. Britská uniforma a hrozba přísných odvetných opatření ze strany britské vlády však nakonec zajaté čs. letce uchránila od nejhoršího.

Odpověď Třistajedenáctky na nacistický teror ve vlasti.



„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 perutí

První leteckou jednotkou, která přenesla boj přímo nad nepřátelské území, byla 311. čs. bombardovací peruť. Její formování bylo podstatně těžší, než tomu bylo u stíhačů, kteří měli již velké zkušenosti z bojů ve Francii. Po tíživých začátcích, provázených vážnými ztrátami, se však brzy vypracovala v respektovanou jednotku, která se mohla pochlubit řadou úspěchů.

Od 10. 9. 1940, kdy provedla svou první noční bombardovací akci, do 25. 4. 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 (t. j. zhruba 177,7 tun) pum zápalných.

Cena, kterou za to musela zaplatit, však byla vysoká. 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*.

Prvními čs. letci, kteří okusili strasti nacistického zajetí, byla osádka P/O Karla Trojáčka. V noci z 23. na 24. 9. 1940 při návratu z nočního bombardování Berlína musela pro poškození nouzově přistát poblíž Leidschendamu 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.



Bombardovací Trřistajedenáctka platila dře. Její celkové ztráty – včetně těch neboyových – činily (nepočítáme-li zraněné) za celou válku 250 padlých a nezvěstných a 34 zajatých mužů. Byly to největší ztráty mezi všemi československými leteckými jednotkami, tvořily polovinu veškerých ztrát, které utrpělo československé letectvo na západním bojišti.

„Bombardovací“ období 311. perutí je spojeno především se jménem jejího třetího velitele, škpt. Josefa Ocelky, DFC. Zahynul při leteckém neštěstí 21. 7. 1942 na letišti Brize Norton. Jeho mladší bratr Sgt Antonín Ocelka bojoval na Spitfirech u 312. čs. stíhací perutí a byl zajat 18. 9. 1944 při letecké podpoře známé operace Market-Garden v okupovaném Nizozemsku.



Lovci nad oceánem



Letiště Talbenny ve Walesu, podzim 1942. Československý Wellington Mk.IC právě startuje k další protiponorkové patrolce nad Biskajským zálivem.



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



Čtyřmotorové Liberatory GR.Mk.VI z výzbroje 311. peruti.



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



Atlantik 1 200 kilometrů západně od Bordeaux, 27. 12. 1943. Patrně největším válečným úspěchem *Trístajedenáctky* bylo potopení německé ozbrojené obchodní lodi *Alsterufer*, která vyplula z Japonska a prorazila spojeneckou námořní blokádu. Zásluhou osádky P/O Oldřicha Doležala, DFC, klesla ke dnu a spolu s ní také stovky tun strategicky důležitého wolframu, cínu a kaučuku. Pro německý válečný průmysl, trpící akutním nedostatkem takových surovin, to představovalo skutečně velkou ránu.

Pro operace nad Biskajem byly Wellingtony 311. peruti od září 1942 opatřovány bílým náštříkem spodních a částí bočních ploch.



Mezi těmi, kteří zmizeli nad Atlantikem, byl i palubní střelec W/O Vilém Jakš, vynikající český boxer, několikanásobný mistr ČSR a vicemistr světa z roku 1935. Byl při prvním bojovém letu na Wellingtonech (10. 9. 1940 proti nádraží v Bruselu) i při první akci na Liberatoroch (21. 8. 1943), která se mu však stala osudnou. Stroj řízený samotným velitelem 311. peruti, W/Cdr Jindřichem Breitcetem, DFC byl sestřelen přesilou německých dálkových stíhaček Messerschmitt Bf 110 nad mořem asi 240 km západoseverozápadně od francouzského Brestu.

V ringu nad Biskajským zálivem tentokrát podlehl, ale bojoval do poslední chvíle, neboť také protivníková strana přiznává ztrátu jednoho z útočníků. Jeho osudy je volně inspirovaná postava Vildy Jakuba ve filmu *Pěti ve tmě* (1986).



„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 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 proplovovaly německé ponorky, operující ze západofrancouzských přístavů.

V novém, pro Čechoslováky nezvyklém zařazení si 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 prokazatelně potopili a druhou vážně poškodili. 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 drtivé 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 pozoruhodné, uvážíme-li, že šlo o příslušníky národa, který se na takový jihočeský rybník díval jako na „pořádný kus vody“.

Jako uznání dosavadní úspěšné bojové činnosti došlo v létě 1943 k jejímu přezbrojení ze zastarávajících dvoumotorových Wellingtonů na nejnovější čtyřmotorové Liberatory. V průběhu následujících měsíců se jí na nich podařilo dále zvýšit své bojové skóre. Jejím patrně největším úspěchem se 27. 12. 1943 stalo potopení německé ozbrojené obchodní lodě *Alsterufer*, směřující s nákladem strategicky důležitých surovin z Japonska do Bordeaux.

V létě 1944 se peruť podílela na letecké podpoře spojenecké invaze. Bránila 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 dobyta 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. 5. 1945.

Za tři roky svého zařazení v rámci *Coastal Command* podnikla 2 102 bojových letů v celkovém čase 21 527 operačního 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.

Udržet se ve střehu během monotónní patroly, která nezřídka mohla trvat 14 až 16 hodin, vyžadovalo velkou disciplínu i sebezapření. Boční střelci F/Sgt Dezider Nemeth a F/Sgt Miloš Říkovský v trupu Liberatoru GR.Mk.VI kapitána F/Lt Jiřího Osolobě při jedné z nekonečných protiponorkových hlídek nad Severním mořem.



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



Stíhači v non-stop ofenzívě

Spitfiry Mk.VB od 310. čs. stíhací peruti po startu z Exeteru k další útočné operaci nad kontinentem.



Mechanik doplňuje palivo, zbrojíř kontrolují zbraně. Obvyklý shon kolem jednoho ze Spitfirů Mk.VB od 313. čs. stíhací peruti. Letiště Churchstanton (součást sektoru Exeter), jaro 1943.



Pilot 313. čs. stíhací peruti, Sgt Karel Pavlík, původním povoláním písmomalíř z Plzně. Padl 5. 5. 1942 ve velké letecké bitvě nad francouzsko-belgickým pomezím.



Československý stíhač RAF v leteckém ústrojí před dalším sweepem nad okupovanou Evropou. F/Sgt Václav Foglar, 313. peruč, Hornchurch, duben 1942.

F/O Josef Bryks od 242. stíhací peruti. Byl sestřelen v leteckém boji nad severní Francií 17. 6. 1941. Za své mimořádně statečné chování v německém zajetí, z něhož celkem pětkrát uprchl (ale vždy byl dopaden), byl po válce vyznamenán Řádem Britského impéria (MBE). Tragiku jeho životního osudu dovršila jeho smrt v roce 1957 – v komunistickém vězení.



Na druhé straně Lamanšského průlivu čekala útočníky celá škála nepřátelských nástrah – od alarmovaných stíhačů po protiletadlovou palbu všech ráží, která právě na atlantickém pobřeží dosahovala mimořádně vysoké intenzity. F/Sgt Leopold Šrom (310. peruč) doletěl do Exeteru jen s vypětím veškerých sil a s velkým kusem štěstí. Při hloubkovém útoku na letiště Lannion v Bretani 23. 7. 1942 flak ustřelil konec pravé poloviny křídla jeho Spitfíru Mk.VB.



Po odražení hlavního náporu německých útoků proti Britským ostrovům se vzájemné role obrátily. Zatímco Luftwaffe, vázaná bojem na nových frontách, přešla na Západě do strategické obrany, tak RAF na počátku roku 1941 zahájilo svou denní leteckou ofenzivu 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 ofenzivy 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, křídel (*Wings*). V květnu 1942 se však spojily do vlastního Čs. stíhacího křídla, v jehož čele stanul W/Cdr Alois Vašátko a po jeho smrti v boji (23. 6. 1942) W/Cdr Karel Mrázek, DFC. Hlavním úkolem čs. stíhačů se staly doprovody bombardovacích svazů nad okupovanou Francií. Úspěšně se zúčastnili také největší letecké bitvy od skončení Bitvy o Británii. Došlo k ní 19. 8. 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.

Po roce působení v sektoru Exeter – odtud také jeho název *Exeter (Czech) Wing* – se křídlo, již pod velením W/Cdr Františka Doležala, DFC, 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 perutě vrátily v průběhu srpna a září 1943, kdy se sešly na sektorové základě 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.

A přece se vrátil! Redhill, 19. 8. 1942, 13:15 hodin. Pilot 312. perutě, Sgt Miroslav Liškutin (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. V následující akci však nad průlivem pokoril bombardovací Do 217. Hektické celodenní letecké bitvy se ze základny Redhill jižně od Londýna zúčastnily 310. a 312. čs. stíhací perutě a několik jednotlivců u britských jednotek. Čs. stíhači si nad Dieppe vedli výtečně. Podnikli celkem 80 operačních vzletů a získali celkem 23 vítězství (z toho 2 sestřely 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.



Mnoho čs. stíhačů se non-stop ofenzivou zúčastnilo i v rámci britských jednotek.

Patřil k nim i F/Lt Tomáš Kruml, československý velitel A-letky britské 122. stíhací perutě (*Bombay*) se svým Spitfirem F.Mk.IXC, ozdobeným na dvířkách kabiny miniaturou znaku čs. letectva. U 122. perutě Kruml v roce 1943 vykonal celkem 99 bojových letů.



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 Hlado), pátý noční stíhač (S/Ldr Miloslav Mansfeld) a šestý bombardér (W/Cdr Jan Kostohryz). Kromě jejich velitelských kvalit a osobních bojových úspěchů spojených s dlouhodobou operační činností tím byly současně oceněny i vynikající výsledky jimi vedených jednotek.

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 základen na Britských ostrovech. Za oblast, nad níž operační činnost převládala, byla udělována ke hvězdě ještě příslušná spona (*Atlantic Clasp* nebo *France & Germany Clasp*).





Základna 134. čs. stíhacího křídla, polní letiště Appledram v Chichesteru, jižní Anglie, červen 1944. F/Lt Karel Kasal od 312. čs. stíhací peruti se právě vrací z další patroly nad Normandií. Letouny spojeneckého expedičního letectva byly pro potřeby invaze opatřeny černými a bílými rychloidentifikačními pruhy (tzv. *Allied Expeditionary Air Force stripes*).

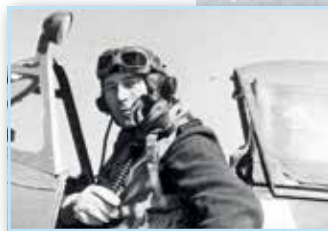
Satisfakce nad Německem v roce 1945. Spitfiry HF.Mk.IXC od 313. čs. stíhací peruti doprovázejí mohutný svaz čtyřmotorových bombardovacích Lancasterů nad Porúfí.

The France & Germany Star, britské kampaňové vyznamenání, udělované za operační činnost podnikanou nad Francií, Beneluxem a Německem v období od 6. 6. 1944 do 8. 5. 1945.



Drama, které nikdo nenapsal, ale vyfotografoval, a to na letišti Benson 14. 3. 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. Mezi srpnem 1944 a dubnem 1945 podnikly dvě čs. osádky u 544. peruti na rychlých, ale neozbrojených Mosquitech celkem 72 dálkových operačních letů. Většinou šlo o strategický fotografický průzkum nad Francií, Belgií, Nizozemskem, Německem, Norskem, Dánskem, Polskem i Československem.

Některé mise je zavedly až na Krym, kam v únoru 1945 dopravovaly diplomatickou poštu na Jaltskou konferenci.



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



F/O Otto Smík, DFC (310. perut) byl nejúspěšnějším čs. stíhačem za invaze. V jejím průběhu sestřelil dva Fw 190 sám a třetí ve spolupráci. V červenci přidal i tři bezpilotní střely V-1, zničené během jediné akce. Ráno 28. 11. 1944 se v čele britské 127. stíhací peruti stane obětí německého flaku nad Nizozemskem.



Od invaze k vítězství

„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 jdou z briefing-roomu rovnou do svých stanů. Zítra je čeká perný den.“

válečný deník 134. čs. stíhacího křídla,
5. 6. 1944

V rámci příprav na největší vylodovací operaci všech dob byla trojice čs. stíhacích perutí 8. 11. 1943 reorganizována na No 134 (Czechoslovak) Airfield (134. čs. polní letiště), od 12. 5. 1944 pak No 134 (Czechoslovak) Wing. V čele pozemní zabezpečovací části tohoto plně mobilního útvaru, určenému 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. Létající, 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.

V průběhu invaze, již se účastnili od rozhrěsku historického 6. 6. 1944, čs. stíhači poskytovali letecký kryt vylodovaným vojskům. Své úkoly v první a rozhodující fázi invaze splnili velice úspěšně. Do 3. 7. 1944 provedli dohromady 1 877 bojových vzletů a v několika leteckých utkáních nad invazními plážemi vyřadili z boje třináct nepřátelských stíhaček (pět sestřelů jistých, jeden pravděpodobný a sedm letounů poškozených). Při útocích na pozemní cíle připadlo na jejich konto nejméně padesát zničených nebo poškozených vozidel, od štábních automobilů, přes nákladní a obrnné vozy až po tanky. Ve dnech 28. a 29. 6. 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 půdě Francie, kterou před čtyřmi lety za tak dramatických okolností opouštěli.

Nedostatek vycvičených záloh však způsobil, že dnem 3. 7. 1944 musely být přezaryeny ke Vzdušné obraně Velké Británie (Air Defence of Great Britain, ADGB), tedy od letectva taktického zpátky k letectvu strategickému. V následujících měsících se Czechoslovak Wing podílel mimo jiné na letecké podpoře známé výsadekové operace Market-Garden v Nizozemsku (17. – 26. 9. 1944) a na podpoře operace Varsity-Plunder (23. – 24. 3. 1945), tj. násilného přechodu Rýna v prostoru Weselu. Naprostou většinu jeho bojových akcí představovaly dálkové doprovody mohutných svazů čtyřmotorových Lancasterů a Halifaxů od Bomber Command, útočících zejména na cíle v samotném Německu. Poslední takovou ofenzivní operaci provedl 25. 4. 1945, kdy doprovázel mohutný bombardovací svaz k Wangerooge na Západofříských ostrovech, kde stále ještě odolávaly německé baterie, držící přístupy k přístavům Brémy a Wilhelmshaven.

V době vypuknutí Pražského povstání byli čs. stíhači na své poslední válečné základně Manston v Kentu okamžitě připraveni odletět na pomoc bojujícím krajanům. Plán však zhatily mezispojenecké dohody o průběhu demarkační čáry a především podepsání kapitulace nacistického Německa.



V průběhu léta a podzimu 1944 zaznamenali čs. stíhači několik úspěchů proti bezpilotním střelám V-1, vypouštěných na Velkou Británii.

Mezi červencem a zářím 1944 podnikly 310. a 312. perut' celou řadu zdařilých akcí proti pozemním a říčním cílům v severní Francii, Belgii a Nizozemsku. Fotokulometrní záznam P/O Josefa Kohouta z 26. 8. 1944 zaznamenal úspěšný útok na dva nákladní vlaky o celkem 45 vagonech na nádraží v severofrancouzském Hazeubroucku.





Velitelem dvacetičlenné skupiny čs. stíhačů, odeslaných v únoru 1944 z Velké Británie do Sovětského svazu, byl zkušený veterán bitev o Francii a o Británii, škpt. František Fajtl.

Příslušníci slovenské povstalecké Kombinované letky od počátku SNP letecky podporovali vlastní vojska na hrstce zastaralých letounů vyrobených ještě před válkou. Patřil k nim i tento Letov Š-328 připravovaný k bojovému letu. Jde pravděpodobně o první letoun, na němž se po pěti letech objevila modifikovaná podoba čs. výstředního znaku – kombinovaného se slovenským dvouramenným křížem na trojvrší.



Zolná, 27. 9. 1944. Dva velitelé československé zahraniční armády, kteří se podíleli na pomoci SNP, pokud to bylo v jejich silách a možnostech. Velitel 2. čs. paradesantní brigády, plk. Vladimír Příkryl, domlouvá se škpt. Františkem Fajtlem spolupráci obou jednotek. Vpravo velitel 1. letky npor. Josef Stehlík, jediný čs. stíhač, který měl na kontě sestřelily z Francie, Británie i z východní fronty.



Trí Duby, 7. 9. 1944. Přilet dvojice moderních Messerschmittů Bf 109G-6 se slovenskými piloty ze sovětského týlu znamenal kvalitativní posílení Kombinované letky. Již o tři dny později však byl jeden z nich zničen při jednom z četných náletů Luftwaffe.



Letiště Zolná na Slovensku, říjen 1944. Zamaskovaný Lavočkin La-SFN od 1. čs. stíhacího leteckého pluku v SSSR, který přiletěl na pomoc slovenským povstalcům.

La-SFN ppor. Stanislava Hlučky po vítězném souboji s přesilou jedenácti bitevních Focke Wulfů Fw 190F-8, které 18. 10. 1944 zaútočily na letiště Trí Duby. Dvěma hlídkujícím čs. stíhačům, kteří odstartovali krátce před německým útokem, se podařilo včas zasáhnout. Zatímco ppor. Štícha dva protivníky poškodil, ppor. Hlučka jednoho sestřelil. Jiný ho ovšem vzápětí „osolil“ zezadu, ale Hlučka dokázal s poškozenými ocasionmi plochami dobře přistát na letišti.



Na východní frontě

Základ budoucího čs. letectva na východní frontě položila dvacetičlenná skupina čs. stíhačů škt. Františka Fajtla, vyčleněná po dohodě mezi československou, britskou a sovětskou vládou z britského RAF dne 31. 1. 1944 a následně odeslaná do SSSR. Dne 3. 5. 1944 byla z těchto letců na letišti Ivanovo (asi 180 km severovýchodně od Moskvy) utvořena 128. československá samostatná stíhací letecká peruť v SSSR. Po přesunu na letiště Kubinka (jihozápadně od Moskvy) byla 1. 6. 1944 reorganizována na 1. československý samostatný stíhací letecký pluk v SSSR.

Po vypuknutí SNP přiletěl 17. 9. 1944 na Slovensko, kde představoval významnou posilu pro povstalecké letectvo, disponující pouze Kombinovanou letkou, vyzbrojenou většinou zastaralou technikou. Po následujících pět týdnů se pluk s velkým úspěchem podílel na letecké podpoře povstaleckých vojsk a v řadě leteckých bojů s protivníkem nebyli jeho zkušení stíhači ani jednou poraženi. Zatímco Kombinovaná letka npor. Mikuláše Šinglovíče podnikla zhruba 350 bojových letů, Fajtlův 1. čs. stíhací letecký pluk přidal dalších 573. Společně nepříteli způsobili množství ztrát na pozemní technice a ve vzdušných bojích dohromady sestřelili 19 letounů jistě, dva pravděpodobně a sedm poškodili. Po zhroutení obrany jednotek 1. čs. armády na Slovensku musely zbytky povstaleckého letectva ustoupit – zčásti do hor, zčásti 25. 10. přeletěly zpátky do sovětského zázemí.

Tam se již několik týdnů nacházel poměrně velký a stále rostoucí počet dalších letců, vesměs bývalých příslušníků slovenských Vzdušných zbraní. V první řadě šlo o příslušníky Skupiny vzdušných zbraní, kteří 31. 8. 1944 v čele s mjr. Júliusem Trnkou hromadně odletěli z východního Slovenska na sovětskou stranu, a také o několik dalších letců, kteří tak učinili individuálně. Počínaje 11. 10. začali přibývat také ti, kteří aktivně bojovali v Povstání – ať už jako výkonní či „opěšalí“ letci – a před jeho koncem byli letecky evakuováni ze Slovenska do sovětského zázemí. K nim pak postupně přijížděli bývalí příslušníci 1. čs. brigády v SSSR, kteří ukončili výcvik v sovětských leteckých střediscích, a nakonec 5. 1. 1945 do Przemyslu dorazila ještě skupina čs. letců a pozemních specialistů z Velké Británie, kteří byli původně určeni pro Velitelství osvobozeného území. To vše společně s 1. čs. stíhacím leteckým plukem v SSSR se stalo základem pro 1. čs. smíšenou leteckou divizi v SSSR, složenou z 1. a 2. čs. stíhacího a 3. čs. bitevního leteckého pluku. Byla organizačně dostavěna k 25. 1. 1945 a jejím velitelem se stal plk. Ludvík Budín. Po doplnění nedostatkových odborností ze sovětských zdrojů měla nakonec ve stavu celkem 989 osob. Z toho 55 Čechů, 517 Slováků, 289 Rusů, 110 Ukrajinců, 16 Arménů a dva příslušníci jiných národností.

Z polního letiště Poręba u Pszczyny, tj. nepříliš daleko od předválečných čs. hranic, pak byla 1. čs. smíšená letecká divize v SSSR od 14. 4. do 2. 5. 1945 nasazena do bojů v prostoru Moravské Ostravy, Opavy a Českého Těšína. Příslušníci 1. stíhacího a 3. bitevního pluku (2. stíhací pluk nestačil dokončit výcvik a bojů se nezúčastnil) za tu dobu podnikli celkem 566 bojových letů v čase 511 operačních hodin a nepříteli způsobili značné ztráty především na pozemní technice a živé síle.



Iljušiny Il-2 typ 3, pověstné Šturmoviky od 3. čs. bitevního leteckého pluku při bojovém letu v okolí Moravské Ostravy v druhé polovině dubna 1945. Zdejší oblast se vyznačovala vysokou hustotou německé protiletadlové palby, neboť se zde nacházel poslední velký těžební-průmyslový komplex, který Německo ještě drželo.



Poręba, Polsko, 26. 4. 1945. Nedávno jmenovaný ministr národní obrany brig. gen. Ludvík Svoboda předává plk. Ludvíkovi Budínovi bojovou zástavu 1. čs. smíšené letecké divize.

Přílety



V průběhu 2. světové války bylo čs. letcům ve Francii a ve Velké Británii uděleno celkem 989 Československých válečných křížů 1939.



Z uvítání čs. letců z Velké Británie na pražské Ruzyni v srpnu 1945.

Spitfiry LF.Mk.IXe od 310. čs. stíhací peruti po příletu na pražskou Ruzyni v srpnu 1945.



Návrat čs. letců z Velké Británie završil slavnostní pochod rozjásanou Prahou a následná přehlídka na Staroměstském náměstí 21. 8. 1945. Zde pochodují příslušníci 312. čs. stíhací peruti v čele se škpt. Hugem Hrbáčkem.

Praha, Staroměstské náměstí, 21. 8. 1945.

Prezident Dr. Edvard Beneš dekoruje div. gen. Karla Janouška Československým válečným křížem 1939. Jen o necelé tři roky později bude generál Janoušek, který byl za války generálním inspektorem čs. letectva ve Velké Británii, zatčen a nezákonně odsouzen k dlouholetému žaláři. Brány věznic opustí až na amnestii v roce 1960.



Šturmoviky 3. čs. bitevního leteckého pluku v SSSR při přehlídce divize v Praze-Letňanech 1. 6. 1945.



Příslušníci 3. čs. bitevního leteckého pluku v SSSR před odletem z Poreby do Albrechtic 10. 5. 1945. Vlevo (s dosud zafačovánými rukama a stopami zranění v obličejí) palubní střelec rt. Richard Husman, jenž předtím sloužil u 311. čs. bombardovací peruti RAF. Byl jediným příslušníkem divize, jemuž se v bojích na Ostravsku podařilo sestřelit nepřátelský letoun (16. 4. 1945), byť za cenu vlastního zranění. Širší veřejnosti je znám pod literárním pseudonymem Filip Jánský, jímž podepsal řadu próz. Ta nejslavnější, Nebeští jezdci, se dokonce v roce 1968 dočkala úspěšné filmové adaptace.

8.5.24.190

Jako první se do vlasti vrátili příslušníci 1. čs. smíšené letecké divize v SSSR, kteří válku symbolicky ukončili v místech, kudy před šesti lety letci do zahraničního odboje odcházeli. Počínaje 10. 5. 1945 se všechny tři její pluky, nacházející se v Porebě, v Balicích a v Miedzyrzecze, začaly přesunovat na polní letiště Albrechtůvka u Příbora a pak ve dnech 15. – 22. 5. do Prahy. Divize se symbolicky zúčastnila slavnostní přehlídky jednotek 1. čs. armádního sboru v SSSR v Praze 17. 5. 1945 – nad pochoduujícími vojáky tehdy zaburácely motory devíti lavoček 1. čs. stíhacího leteckého pluku. Na letišti Praha-Letňany pak 1. 6. 1945 proběhla slavnostní přehlídka divize před prezidentem Dr. Edvardem Benešem. Po jejím uvolnění z operační podřízenosti Rudé armády pak 3. 8. 1945 následovala transformace na nově organizovanou 4. leteckou divizi čs. letectva. S ohledem na to, že většinu jejího personálu tvořili vojáci slovenské národnosti, byla ještě v průběhu téhož měsíce srpna přesunuta na Slovensko.

Ze všech jednotek čs. zahraniční armády se příslušníci letectva z Velké Británie mohli zpátky do vlasti vrátit jako ti poslední. Čtyřmotorové Liberatory GR.Mk.VI od 311. čs. bombardovací peruti se od 30. 7. 1945 podílely na letecké přepravě personálu, repatriantů a materiálu z Manstonu do Československa. Hlavní sled 310., 312. a 313. čs. stíhací peruti se stíhacímu Spitfiry LF.Mk.IX pod velením mjr. Jaroslava Hladě dosedl na ruzyňském letišti po řadě průtahů až 13. 8. Doma se jim dostalo fantastického uvítání. Jejich slavnostní přehlídka 21. 8. 1945 v Praze před prezidentem Dr. Benešem znamenala současně i jejich poslední veřejnou prezentaci jako celku.

Čs. peruti, které jako jednotky RAF přestaly formálně existovat dnem 15. 2. 1946, se mezitím ve vlasti staly základem pro vybudování 1., 2., 3. a 6. letecké divize v Praze, Českých Budějovicích, Brně a v Plzni. Platnost mezivládní československo-britské vojenské smlouvy z 25. 10. 1940, upravující zařazení československého letectva do Dobrovolnické zálohy Královského letectva (RAF VR), pak po vzájemné dohodě skončila 30. 6. 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 byli právě ti to z nejzasloužilejších bojovníků 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.

Souhrnné výsledky činnosti československého letectva ve 2. světové válce

	Počet vykonaných bojových letů	Počet naletaných operačních hodin	Počet dosažených leteckých vítězství			Počet shozených pum (v tunách)	Vlastní ztráty v bojové i nebojové činnosti		
			Jisté sestřely	Pravděpodobné sestřely	Poškozené letouny		Padlí a nezvěstní	Zranění	Zajati
Polsko 1939	200	400	-	-	-	-	4	6	-
Francie 1939–1940	3 134	4 190	79	14	-	9	29	38	-
Velká Británie 1940–1945	40 370	96 337	205	68	131	1 500	486	206	52
Sovětský svaz a SNP 1944–1945	1 500	1 340	20	2	9	95	19	14	1
Celkem 1939–1945	46 204	102 267	304	84	140	1 604	538	264	53

VZDUCH JE NAŠE MOŘE

Autor:

PhDr. Jiří Rajlich, Ph.D. (VHÚ Praha)

Dobové fotografie a reprodukce:

**VHÚ Praha, VÚA-VHA Praha, NTM Praha, MZM Brno, TM Brno, ÖStA Wien,
SHD-Air Vincennes, IWM London, Ing. Karel Beinhauer,
Mgr. Jan Biederman, Ph.D., Ing. Antonín Brejcha, Jan Čadil,
Ing. František Fajtl, Květa Fialová, Robert Gretzyngier, Ing. Jaroslav Janečka,
Marcel Kareš, John Kelly, Miroslav Khol, Dr. Tomasz Kopański,
Ing. Radek Palička, Lionel Persyn, PhDr. Jiří Rajlich, Ph.D., Pawel Rokicki,
Jiří Schindler, JUDr. Jiří Sehnal, Ladislav Sitenský, PhDr. Karel Straka, Ph.D.,
Karel Stryk, Ing. Jan Sýkora, Ladislav Valoušek, prof. PhDr. Jan Županič, Ph.D.**

Grafické zpracování:

Ing. Jiří Král (VHÚ Praha)

© Ministerstvo obrany České republiky – VHÚ Praha, 2018

