

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Čeští letci v Anglii během druhé světové války

Barbora Haníková

Plzeň 2013

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Čeští letci v Anglii během druhé světové války

Barbora Haníková

Vedoucí práce:

PhDr. Lukáš Novotný, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 20013

Na tomto místě bych ráda poděkovala PhDr. Lukáši Novotnému, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce.

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2013

.....

Obsah

Obsah.....	5
Úvod	6
1.1 Vývoj leteckých sil ve Velké Británii.....	11
1.2 Vývoj RAF	12
2.1 Počátek druhé světové války.....	15
2.2 Polsko, Francie	16
2.3 Bitva o Británii	18
3.1. Československé perutě	24
3.1.1. 310. československá stíhací peruť.....	25
3.1.2. 311. československá bombardovací peruť	28
3.1.3. 312. a 313. československá stíhací peruť	32
4.1. Českoslovenští letci v RAF	35
4.1.1. Profily významných československých letců	36
4. 2. Zahraniční letci v RAF	48
4.2.1. Poláci	48
4.2.2. Svobodní Francouzi.....	49
4.2.3. Norové, Dánové	50
4.2.4. Belgičané, Nizozemci	51
Závěr	52
Resumé.....	54
Seznam použité literatury	55
Přílohy	57

Úvod

Čeští a slovenští letci se druhé světové války účastnili především na západní frontě, kam odcházeli již po podepsání Mnichovské dohody a následně po vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava. Všichni příslušníci československé armády se snažili zapojit do boje své síly a vědomosti, aby mohli být přítomni všeho, co se dělo nejen na západní frontě, ale i po celém světě. Letci usilovali především o to, aby se co nejrychleji dostali do cizích armád a mohli znovu bojovat proti nacistickému Německu.

Bakalářská práce bude pojednávat především o letcích československé armády, kteří se zúčastnili bojů ve Francii a hlavně ve Velké Británii. Práce byla vybrána právě proto, aby připomněla snahu československých letců a exilové vlády o vytvoření vlastních leteckých perutí v Královském letectvu ve Velké Británii, a vůbec odhodlání, které prokazovali při každé letecké akci.

V úvodu se práce zaměří na samotné založení a vývoj Královského letectva, které se formovalo od začátku 20. století. Velká Británie zprvu disponovala pouze několika málo leteckými stroji a hlavně vzducholoděmi, které byly součástí Královského leteckého sboru a Královské letecké námořní služby. Obě tyto složky spolu neustále soupeřily, především o velení nad celým leteckým personálem. V roce 1917 se hlavní velení leteckých sil ve Velké Británii rozhodlo tyto dvě složky sjednotit v jednu hlavní. Nově vzniklé Královské letectvo se zapojilo do konečné fáze první světové války a v následujících letech se snažilo vyrovnat ostatním evropským mocnostem, hlavně ve zbrojení a výrobě nových strojů. Poté bude práce pojednávat o počátku druhé světové války, především o době, kdy zástupci Velké Británie, Francie, Německa a Itálie podepsali Mnichovskou dohodu, která měla za důsledek první odchod československých vojáků do zahraničí. Cíle vojáků směřovaly především do Polska, kde v Krakově na podporu československých vojáků vznikla na zahraničním konzulátu vojenská

skupina československá. Zde se mohli všichni uprchlí vojáci hlásit a konzulát rozhodoval o jejich dalším působení v zemi. Po vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava v roce 1939 odcházeli další letci a pozemní personál do Polska, kde se chystali na novou válku. Polské velení však některé vojáky navracelo zpět do Protektorátu. Když v září 1939 vypukla druhá světová válka a na konci měsíce padla Varšava, odcházeli vojáci přes polské přístavy do Francie, jež však měla závazek nepřijímat cizí vojáky v době míru do své armády. Vojáci a letci museli odcestovat na africký kontinent. Po napadení Francie Německem byli všichni letci přivolaní zpět do země a měli se zúčastnit její obrany. Čeští a slovenští letci bojovali proti německé luftwaffe až do června 1940, kdy po pádu Paříže odcházeli do Velké Británie. Ti šťastnější mohli odletět na svých strojích, které získali pro boje ve Francii, ostatní se přepravili z francouzských přístavů, nebo museli cestovat až přes Afriku. Velká Británie nové vojáky a především letce potřebovala, a proto se snažila ze všech sil pomáhat všem příslušníkům cizích armád k transportu do země. Německá luftwaffe se po úspěchu ve Francii nyní soustředila na Velkou Británii a chtěla porazit její Královské letectvo. Všichni noví letci se museli přeškolit na novou techniku, aby se mohli zúčastnit bojů, které začaly v červenci 1940. Luftwaffe útočila na britské ostrovy téměř nepřetržitě a do bojů nasadila obrovský počet svých letounů. Letectvo Velké Británie se neustále snažilo německé útoky odvracet. Tak jako luftwaffe začala bombardovat Londýn, tak i Královské letectvo se rozhodlo k bombardovacím akcím na německá města. Největší letecká bitva proběhla 15. září 1940 a tento den se zapsal jako den bitvy o Británii. Boje mezi Německem a Velkou Británií probíhaly až do října roku 1940 a Královské letectvo zapojilo do akcí všechny své perutě, které mělo k dispozici a dokonce dávalo pokyny k tomu, aby se zakládaly první perutě zahraniční.

Cílem bakalářské práce je zaměřit se na československé perutě, které vznikly od července 1940 do roku 1941. První československou

perutí se stala 310., která se zúčastnila i bitvy o Británii a zaměřovala se na stíhací operace. Tato peruč byla nejúspěšnější ze všech 4 perutí, které na území Velké Británie vznikly. Během druhé světové války dokázala sestřelit nejvíce nepřátelských letadel. Druhou československou perutí se stala 311., která se zaměřovala na bombardovací operace. Poté, co se zapojila do bojů v září 1940, mohla bombardovat spolu s britskými perutěmi německá města. Do konce války se neustále vydávala nad okupovanou Evropu a snažila se Německo připravit o důležité továrny a přístavy. 312. československá stíhací peruč vznikla jako třetí v pořadí. Její úspěšnost však nebyla tak velká, jako 310. peruti, nicméně měla důležitý úkol, a to bránit průmyslové město Liverpool. Poslední československou perutí se stala 313., která vznikla až v roce 1941. Kvůli jejímu pozdnímu založení a výcviku nových letců se do bojů příliš nezapojila, nicméně se stala stejně jako 310. a 312. peruč součástí první československé skupiny, která vznikla na žádost československého velení. Hlavní náplní práce jsou nejen již zmíněné perutě, ale i významní českoslovenští letci, kteří se zúčastnili bojů v Polsku a Francii a také bojů, které probíhaly ve Velké Británii. V práci bude zmíněno pouze 11 československých letců, kteří buď zahynuli při bojových operacích, nebo se vrátili do Československa, kde je však po roce 1948 nečekal dobrý osud. V každém profilu letce bude zachycen život v Československu a jeho následný přesun přes hranice až do Velké Británie a jeho úspěchy, kterých dosáhl v Královském letectvu. V závěru práce budou popsáni i ostatní evropští letci, kteří se po okupaci svých zemí odebrali bojovat do Velké Británie. Samotné bitvy o Británii se zúčastnili letci Francie, Polska, Belgie a zemí Commonwelthu. Poté se ke Královskému letectvu přidali letci z Nizozemí, Dánska a Norska. Velká Británie dokázala ocenit všechny zahraniční letce, kteří ji pomohli v boji proti Německu. V samotném Londýně se nachází velký památník, který připomíná bitvu o Británii.

Příprava práce spočívala především ve studiu literatury. Pro zhotovení práce nejvíce pomohla kniha od Miloslava Dudy, který ve svém díle *Legendy československého letectví* velmi podrobně popisuje významné československé letce, kteří se zúčastnili již první světové války. V knize jsou zachyceny osudy letců od jejich narození až po působení ve Velké Británii a důkladně popsány také letecké operace, kterých se zúčastnili. Autor se však zaměřuje pouze na letce, které on sám považuje za ty nejlepší, a nezmiňuje další, kteří měli také velký podíl na průběh bojů ve Velké Británii. Proto byla pro práci vybrána další kniha, tentokrát od Jiřího Rajlichy *Esa na obloze*, kde autor popisuje nejúspěšnější československé letce, kteří sestřelili nejvíce letadel, a mohl jim být přidělen titul stíhacího esa. V knize je stejně jako od Miloslava Dudy do detailů popsán život letců, jejich únik do Polska a Francie, působení v Cizinecké legii a odchod do Velké Británie. Tato kniha pomohla velmi dobře pochopit bojové taktiky letců a leteckých perutí. Při zpracování historie vývoje Královského letectva byl vybrán autor Chaz Bowyer, který ve své knize *Dějiny RAF* popisuje vývoj všech leteckých složek ve Velké Británii a následný vývoj samotného Královského letectva. Marcel Jullian ve své knize *Bitva o Británii červenec až září 1940* popisuje detailní průběh bojů a seznamuje čtenáře se všemi problémy, se kterými se letci museli potýkat. Stejně tak kniha od autorů Tomana Broda a Eduarda Čejky poskytla informace o celkovém boji *Na západní frontě*. V knize je také velmi dobře popsána bitva o Británii a autoři v ní zmiňují i účast českých a slovenských letců při nejvýznamnějších bojových operacích. Všechny popsané události jsou v knize doplněny přílohami, které byly velmi nápomocné k pochopení problematiky taktiky boje a rozmístění všech perutí na území Velké Británie. Stejně tak kniha od Miloslava Pajera *Ve stínu slávy* dokázala přiblížit situace, které českoslovenští letci prožívali v zahraničí během druhé světové války. Autor se především zaměřuje na výcvik bombardovacích letců, jejich

rozčlenění, výzbroj a výstroj. V knize jsou detailně popsány bojové operace, kterých se letci účastnili nad okupovanou Evropou.

1.1 Vývoj leteckých sil ve Velké Británii

Na začátku 20. století usilovala Velká Británie stejně jako ostatní evropské státy o modernizaci své armády. Především se však tato země snažila o rozšíření leteckých sil. Francie a Německo zařadily do svého vybavení první vzdušnou bojovou sílu – vzducholodě. Ve svém vývoji se však tyto země nezastavily, doplňovaly své armády o první vojenská letadla a tím Velkou Británii předběhly. Britská vláda se tedy rozhodla řešit leteckou situaci. I když se britské továrny sebevíc snažily vyrábět funkční letadla, pořád byly o několik kroků pozadu za Francií. „Roku 1911 bylo možno spatřit na vojenských manévrech ve Francii více než 200 letadel, zatímco britská armáda a námořnictvo v té době mohly defilovat všeho všudy s dvanácti letadly a ovšemže i třemi vzducholoděmi. Nebylo žádným tajemstvím, že Německo vlastnilo flotilu čítající na třicet zepelínů.“¹ Díky těmto faktům začala britská vláda naplno jednat o založení jednotlivých složek letecké armády. Na konci roku 1911 doporučila vybraná komise vytvoření jednotné britské letecké vojenské složky, „která by byla označována jako ‚The Flying Corps‘ (letecký sbor) a jež by měla svá vlastní práva jako celek oddělený od existujících vojenských formací“.² Letecký sbor byl rozdělen na Vojenské křídlo, Námořní křídlo a školu pro nové piloty, která je připravovala na obě složky. Oficiální založení tohoto nového vojenského útvaru proběhlo 13. dubnu roku 1912. Toho dne dal i král souhlas k oficiálnímu titulu složky jako *Royal Flying Corps* (RFC) – Královský letecký sbor. RFC měl po svém založení pouze dvě perutě, a to 1. a 3. Právě 1. peruť měla pro své letce k dispozici pouze vzducholodě. „Třetí jednotka, která byla zformována, tj. 2. squadrona, vznikla ve Farnborough v květnu 1912, byla vybavena různými stroji BE2, Maurice Farman a Breguet.“³ Velitelství

¹ NESBIT, R. C., *Historie R.A.F v obrazech*, Olomouc 1995, s. 10.

² BOWYER, Ch., *Dějiny RAF*, Praha 1995, s. 12.

³ Tamtéž, s. 18.

námořních sil se však nechtělo smířit s myšlenkou, že by bylo přímo podřízeno pozemní armádě. Proto byla na žádost námořnictva 1. července roku 1914 založena *Royal Naval Air Service* (RNAS) – Královská námořní letecká služba.

Po vypuknutí první světové války byly britské letecké složky stále ještě ve stadiu rozvoje. Nicméně čtyři perutě RFC byly poslány na pomoc do Francie. Tyto perutě se skládaly celkem z třiašedesáti letadel. Je nutno podotknout, že výzbroj všech letadel nebyla tak dokonalá jako například ve druhé světové válce. Piloti měli k dispozici pouze své osobní zbraně a žádné letadlo nebylo vybaveno nákladem pum. V průběhu velké války se RFC i RNAS začaly dobře rozvíjet. Pro velitelství bylo už velmi obtížné tyto složky organizačně zvládnout. Jak ministerstvo války, tak i námořnictvo usilovaly o svěřeni celkového letectví do svých rukou. Tento spor musel být jednoznačně vyřešen. Tehdejší ministerský předseda David Lloyd George povolal nestranného pozorovatele, aby situaci posoudil a navrhl řešení. Tímto člověkem byl generálporučík Jan Smuts. Po přezkoumání všech argumentů došel roku 1917 k názoru, že musí být vytvořena samostatná složka, která by podléhala ministerstvu letectví a leteckému štábu. Tento návrh byl předán parlamentu, který jej následně schválil. Samotné zřizování organizace se však protáhlo až do dubna 1918. Přesto už nic nebránilo tomu, aby 1. dubna 1918 bylo založeno Královské letectvo – *Royal Air Force* (RAF). Tímto datem zanikly RFC i RNAS. Prvním velitelem RAF se stal generálmajor sir Hugh Trenchard. V roce 1927 se Trenchard stal i prvním maršálem RAF a tento post, díky svým vedoucím schopnostem, zastával až do své smrti roku 1956.⁴

1.2 Vývoj RAF

Nově založené Královské letectvo ještě stihlo zasáhnout do bojů první světové války. V pamětní síni RAF je z velké války zaznamenáno jméno

⁴ NESBIT, s. 59.

kapitána Jamese T. B. McCuddena. Tento muž sloužící u 56. perutě byl vůbec prvním vyznamenaným za své služby vlasti. „Již v listopadu roku 1918 mělo RAF ve svých řadách něco kolem 27 500 důstojníků a 264 000 příslušníků jiných hodností. (...) Ve výzbroji bylo 22 500 letounů včetně 3300 nasazených ve frontové linii a přibližně 100 vzducholodí.“⁵ Tento fakt představoval pro vedení RAF velké pozitivum, vezmeme-li v úvahu, že od roku 1911 vzrostl počet letounů na tak vysoké číslo. Britské obyvatelstvo však usilovalo o zrušení Královského letectva. Lidé se domnívali, že nebude letectva zapotřebí, protože další velká válka nevyukne. Roku 1919 na post ministra války nastoupil Winston Churchill, který zachránil celou organizaci RAF. Zpět na pozici velitele povolal Trencharda a díky tomuto kroku bylo RAF dále zdokonalováno. Nejdůležitější prvek RAF představovala samozřejmě perutě. Ta se skládala ze dvou letek (Flight), které se označovaly jako Flight A a Flight B. Celou perutě měl na starost důstojník, který ve Velké Británii měl hodnost Squadron Leader, což v české armádě odpovídá hodnosti majora. Perutě byla tvořena dvanácti piloty, nebo dvanácti osádkami, podle toho, zda se jednalo o perutě stíhací, bombardovací nebo noční stíhací. Celkově měla mít každá perutě k dispozici 14 letadel. V roce 1923, kdy post ministerského předsedy zastával Stanley Baldwin, oznámila vláda, že hodlá vybudovat vzdušnou domobranu Velké Británie, která se měla skládat z 52 perutí.⁶ Do roku 1934 však bylo vytvořeno jen 42 perutí, avšak pozitivní zprávou bylo, že došlo ke zvýšení počtu vojenských letišť. Vyrábělo se čím dál více letadel různých typů. Například pro bombardéry byla v roce 1936 navržena nová a lepší konstrukce a letadla byla vybavena motory typu Rolls-Royce. „V dubnu 1937 začal plán na rozšíření RAF nabírat rychlost. RAF měla 100 squadron ve Spojeném království (podle papírů), 26 squadron se základnou v zámoří a 20 v námořním letectvu.“⁷ Téhož roku dochází i

⁵ Tamtéž, s. 54.

⁶ BOWYER, s. 56.

⁷ Tamtéž, s. 68.

k úpravám letadel. Každé letectvo v Evropě se snažilo maskovat svá letadla. Velitelství RAF nařídilo, aby letadla byla z horní a boční plochy pokryta „nepravidelnými prolínajícími se poli tmavě zelené a tmavě hnědé barvy. Spodní plochy byly u stíhacích a posléze u všech jednomotorových bojových letounů na pravé polovině křídel bílé a na levé černé, ostatní spodní plochy byly bělošedé. Noční bombardovací letouny měly spodní plochy matově černé“.⁸ V roce 1939 disponovalo RAF zhruba 1500 letadly na půdě Velké Británie a přes 400 letadly v zámoří. Tento stav byl, co se týče německé luftwaffe, která se připravovala na válku, bohužel poloviční. V červnu roku 1939 usilovalo vedení RAF o zapojení ženské síly v celé organizaci, proto „28. června král Jiří VI. dal královský souhlas k vytvoření Ženského pomocného letectva – Women's Auxilliary Air Force (...).“⁹ Tyto ženy poté přeložily do stanic RAF, kde pomáhaly při válečných operacích.

⁸ NĚMEČEK, V., *Vojenská letadla III*, Praha 1992, s. 283.

⁹ BOWYER, s. 69.

2.1 Počátek druhé světové války

Druhá světová válka vypukla 1. září 1939 napadením Polska. Této události však předcházely jiné, které se týkaly hlavně Československa. Hranice mezi Československou republikou a Německem a nespokojenost německých obyvatel byly hlavním problémem, který se rozhodl říšský kancléř Adolf Hitler řešit. Vše vyvrcholilo 30. září 1938, kdy zástupci Velké Británie, Francie, Itálie a Německa podepsali Mnichovskou dohodu.

Mnichovská dohoda znamenala pro Československo ztrátu pohraničí. Velký počet lidí musel odejít ze svých domovů a takřka ze dne na den ztratil všechn svůj majetek. Dohoda představovala důvod, proč začali první letci československé armády odcházet do zahraničí, především do Polska. Svůj záměr odejít si mnozí letci rozmysleli velmi rychle, a tak se ani nestihli rozloučit s rodinami a přáteli. Hlavním důvodem, proč nevyhledávali letci před útekem do zahraničí své rodiny, byla především jejich ochrana, ale i fakt, že by si svůj odchod mohli rozmyslet. Druhou vlnou odchodu vojáků do zahraničí se stal březen roku 1939, kdy byl v Československu vyhlášen Protektorát Čechy a Morava. „Po 15. březnu 1939 se rozhodlo odejít do zahraničí přibližně 1265 československých letců, což představovalo více než polovinu mírového stavu létajícího personálu československého vojenského letectva.“¹⁰ Již o den dříve si slovenský národ schválil svou Slovenskou republiku. Tento fakt byl slovenským obyvatelům velmi dlouho vyčítán. Žádný vlastenecký český letec či voják se nehodlal smířit s Protektorátem Čech a Moravy. Stejně jako jejich předchůdci v roce 1938 odcházeli po malých skupinkách do Polska, někdy i za pomoci lidí, kteří bydleli v pohraničí. „Přelomová léta 1938–1939 znamenala definitivní krach nejen československé státnosti, její suverenity a demokracie, ale vedla též k jejímu rozpadu, podobně

¹⁰ KUDRNA, L., *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*, Praha 2006, s. 34.

jako její pýchy – československé armády.“¹¹ Polská vláda však nebyla zpočátku příchodem cizích vojáků a letců nadšena. Některé letce dokonce vracela zpět do Protektorátu, kde je však nečekal dobrý osud. Byli vyslýcháni nacisty a odsuzováni za velezradu. Ti šťastnější, kterým Polsko poskytlo azyl, se mohli zapsat na československém konzulátu, kde v Krakově 30. dubna vznikla zahraniční vojenská skupina československá. Letci a vojáci, kteří neodešli z Protektorátu, byli přemlouváni nacistickými veliteli, aby se přidali k německé armádě a hlavně k luftwaffe. Po Mnichovské dohodě disponovalo československé letectvo 6 leteckými pluky s celkovým počtem 19 perutí.¹² Hermann Göring, vrchní velitel německých leteckých sil, požadoval celkem asi 1500 československých letců a pozemního personálu. Jeho záměr však skončil „bez úspěchu poté, co vlastenečtí důstojníci promluvili s letci, apelovali na jejich čest a přesvědčili je o nedůstojnosti vstupu do Luftwaffe“.¹³

2.2 Polsko, Francie

Letci a vojáci z Protektorátu, kteří pár měsíců pobývali v Polsku, měli jiné cíle, chtěli bojovat. Poté, co 28. září 1939 kapitulovala Varšava, odcházeli čeští a slovenští letci spolu s polskými příslušníky letecké i pozemní armády do Francie. Bylo několik způsobů, kterými se všichni uprchlíci dostávali ze země. Nejčastější cestou byl přístav Gdaňsk, ze kterého vyplouvaly lodě přímo do Francie. Některým šťastlivcům se podařilo odletět na svých leteckých strojích.

Avšak ani Francie nebyla zprvu nadšena s příchodem nových lidí. Nemohla je v době míru přijmout do své armády, a proto každému z uprchlých vojáků nabízela služby v Cizinecké legii. Tato skutečnost se nikomu nelíbila. Vojáci museli podepsat smlouvu, která je zavazovala

¹¹ DUDA, Z. M., *Legendy československého letectví*, Praha 2011, s. 200.

¹² GROEHLER, O., *Letecká válka 1939–1945*, Praha 1981, s. 249.

¹³ VÁŇA, J., *Příslušníci československého letectva v RAF*, Praha 1999, s. 8.

k vykonání služby na pět let. Francouzská vláda však letcům slibovala, že v momentě napadení Francie budou povoláni zpět do země. Mnoho českých a slovenských vojáků tedy odcházelo do Afriky k vykonání své pětileté služby. Několik měsíců po napadení Polska probíhala v Evropě takzvaná „podivná válka“, jindy označována jako „hra na válku“. Velká Británie a Francie nijak významně nezasáhly už při obsazení Československa, stejná situace byla i v případě Polska. „Tisíce vojáků se zakopalo do země nebo vlezlo do betonových krytů, před své pozice namontovali nejrůznější překážky, položili ostatný drát a miny a čekali.“¹⁴ RAF se zapojilo do této války především tím, že zneškodňovalo miny, které nakladla německá vojska do mělkých vod kolem britských ostrovů. Samotné RAF organizovalo podobné útoky, ale především v noci. Tato podivná válka probíhala až do jara roku 1940. 10. května Německo napadlo země Beneluxu. Po tomto činu již začaly jednat jak Velká Británie, tak i Francie. Vojáci a především letci, kteří působili v Cizinecké legii, byli povoláni zpět do Francie. Českoslovenští letci byli přijati do L'Armée de l'Air, tedy letecké armády. Přeškolení na francouzská letadla proběhlo už při příchodu do Francie roku 1939. Většina letců létala na stíhačkách MORANE 406 a BLOCH 151.¹⁵ Bitva o Francii mohla tedy začít. Německá luftwaffe měla značnou početní převahu. Po útoku na Polsko německé letectvo neustále zdokonalovalo a rozšiřovalo své síly. Jako doprovod svých bombardovacích letadel mohlo vysílat velitelství luftwaffe stíhačky, které několikanásobně převyšovaly stíhací stroje Francie. I přes tento fakt požadovalo francouzské velitelství po svých letcích, aby tato bombardovací letadla a jejich doprovody co nejvíce sestřelovali. Letci tak činili s maximálním vypětím sil. Zůstávali v pohotovosti celý den a nebylo výjimkou, že startovali i několikrát denně. Pozitivní zprávou bylo, že přicházelo do Francie stále více zahraničních letců. Počet československých letců se od ledna do května roku 1940

¹⁴ FAJTL, F., *Vzpomínka na padlé kamarády*, Praha 1991, s. 14.

¹⁵ Tamtéž, s. 14.

zvýšil z 584 na 786.¹⁶ Nejúspěšnějšími československými letci v bitvě o Francii byli Josef František a Alois Vašátko. Se svými sestřely se mohli zapsat do skupiny letců, kterým se říkalo stíhací esa. Tento pojem pochází již z první světové války a označuje letce, který sestřelil 5 a více nepřátelských letounů.¹⁷ Avšak i luftwaffe měla svá stíhací esa, díky kterým měla neustálou převahu nad francouzskou obranou. Dokonalejší technika nejen co se týkala letadel, ale i pozemních strojů donutila Francii v červnu 1940 podepsat příměří. Když 14. června padla Paříž, byla do války již čtyři dny zatažena Itálie. Poslední velká bitva se uskutečnila u Dunkerque, kdy se britské letecké námořnictvo snažilo dostat co nejvíce lidí z Francie do Velké Británie. Mnohým československým letcům se podařilo odletět na svých strojích, jiní museli být přepravováni loděmi, nebo museli podstoupit mnohem zdlouhavější cestu přes přístavy v Africe.

2.3 Bitva o Británii

Všichni letci a pozemní personál, který byl evakuován roku 1940 z Francie do Velké Británie, se začal připravovat na nové boje. Britské Královské letectvo vítalo každou novou pomocnou sílu. Vojáci přicházeli v průběhu prvních letních měsíců do Velké Británie po tisících. Celkem pět tisíc československých vojáků, letců a pozemního personálu se dokázalo dostat do země do července roku 1940.¹⁸ Všichni letci, kteří se hodlali přihlásit k RAF, museli projít prověrkami, zda nepatří mezi špiony. Po složení této první zkoušky přiřazovali letce k nově založeným perutím. Již na konci května se ve všech místech Velké Británie připravovali na novou válku. Všechny ukazatele na křižovatkách, kilometrovníky, tabulky se jmény ulic a vesnic se odstraňovaly. Na železničních stanicích se sundaly cedule s názvy, v noci byla nástupiště osvětlena pouze slabým

¹⁶ KUDRNA, s. 35.

¹⁷ RAJLICH, J., *Esa na obloze*, Praha 1995, s. 9.

¹⁸ BROD, T., ČEJKA, E., *Na západní frontě*, Praha 1965, s. 147.

světlem a ve vlakových kupé se postahovaly všechny záclony a i zde se svítilo jen minimálně. V červnu dokonce vláda zakázala zvonění kostelních zvonů na všech místech Velké Británie. Zvony měly být používány pouze jako výstraha před nebezpečím. Hlavní město Londýn bylo obehnáno balónovými přehradami. Mezitím německá armáda a letectvo připravovaly samotný útok na britské ostrovy. Hlavním cílem luftwaffe bylo totální zničení britských leteckých sil, a to nejen letadel samotných, ale i továren, letišť a přístavů. Další prioritou německé letecké armády bylo zničení všech lodí jak armádních, tak i dopravních. V podstatě Německo potřebovalo Velkou Británii odstříhnout od všech potřebných zdrojů. Začátek bojů o dobytí země začal pro britské obyvatele 10. července 1940. „Velká Británie měla (...) k dispozici celkem 1423 letadel, z nichž většinu tvořily stíhací (656), bombardérů bylo 467 a asi 300 letounů patřilo k pobřežnímu letectvu.“¹⁹ Výcvik všech nových pilotů mohl začít. Nejkratší byl výcvik palubních střelců, který trval po dobu šesti týdnů. Následovali radiotelegrafisti, kteří vykonávali výcvik 4–6 měsíců. Nejdelší dobu výcviku potřebovali navigátoři – 9 měsíců – a piloti, kteří se zacvičovali na nové stroje a novou leteckou taktiku 9 až 12 měsíců. „Ve všech případech šlo pouze o základní výcvik, na který teprve navazoval další několikaměsíční operační výcvik.“²⁰ Letci měli k dispozici cvičnou kabinu, ve které mohli zkoušet různé bojové situace. Tento typ výcviku byl mnohem levnější, a také mnohem bezpečnější, jelikož docházelo k častým nehodám a následným úmrtím pilotů. Na této kabině se učil i pozemní personál, který se seznamoval s novou mechanikou. Letci, kteří se zúčastnili bitvy o Francii, měli značnou výhodu. Jejich přeškolení na nové letouny a bojový výcvik byly mnohem rychlejší. Nejlepších výsledků dosahovali však radiotelegrafisté, kteří se naučili v co nejkratší době a hlavně velmi jasně šifrovat a dešifrovat všechny zprávy. Dalším důležitým výcvikovým prvkem bylo seznámení letců co dělat „v

¹⁹ Tamtéž, s. 200.

²⁰ PAJER, M., *Ve stínu slávy*, Liberec 1992, s. 8.

případě sestřelení stroje nad územím nepřítele, jak si počínat, aby se nedostali do zajetí, jak navazovat kontakt s hnutím odporu v Holandsku, Belgii a Francii i jak se pokusit na vlastní pěst dostat se do Španělska“.²¹ Každému letci byly dány mapy tištěné na hedvábí nebo na části oděvu neviditelným inkoustem, na jehož vyvolání bylo potřeba chemických pomůcek, které měly letci schovány na nejrůznějších místech. Dále bylo potřeba mít u sebe cizí peníze a falešné doklady v případě dopadení nepřáteli. Neméně významným výcvikem cizích pilotů představovaly i lekce anglického jazyka. Každý letec se musel naučit alespoň základy, které potřeboval po dobu svého letu. Všichni se povinně museli zúčastnit výuky a pro své vlastní dobro museli cvičit angličtinu i ve svém volném čase. Výuka byla opravdu velmi důležitá nejen pro dorozumívání se základnou, ale i v případě sestřelení letadla nad Anglií se museli letci nějakým způsobem domluvit s britskou domobranou, aby je nepovažovala za nepřátele. Po splnění všech požadavků se mohli letci konečně zapojit do bojů o Británii.

Velká Británie měla na své straně jednu obrovskou výhodu proti německému luftwaffe. Jako první začala pro vojenské a námořní účely používat RADAR, který měl oznamovat nepřátelská letadla. Již v roce 1937 byly na území Velké Británie rozmístěny první tři radarové stanice. Avšak ani radary nemohly zabránit prvním ztrátám na straně RAF. Již v prvních deseti dnech bojů bylo sestřeleno na dvě stě padesát letounů typu Hurricane.²² Celkově RAF na začátku bojů vyjma Hurricaneů disponovalo letouny typů Spitfire a Wellington. V průběhu celé bitvy se RAF snažilo zdokonalovat svá letadla, což se letectvu na podzim roku 1940 podařilo, když zařadilo ke stávajícím letounům i letadla typu Bristol Beaufighter a následujícího roku i Mosquita. Úspěšnost letců Královského letectva byla v polovině července velmi překvapivá. RAF ztratilo osmnáct svých letounů proti 44 sestřeleným německým letadlům.²³ Nicméně

²¹ Tamtéž, s. 134.

²² JULLIAN, M., *Bitva o Británii červenec až září 1940*, Praha 2004, s. 13.

²³ Tamtéž, s. 44.

všechny údaje o sestřelení byly poněkud nadsazené. Britské velitelství možná záměrně uvádělo větší počty sestřelených nepřátelských letadel hlavně kvůli udržení morálky mezi letci. Vyšší počty měli i v obyvatelích Británie vyvolat pocit naděje na brzké ukončení bojů. Na konci července, především v rozmezí od 25. do 31., podniklo RAF celkem 3639 bojových vzletů. K 21 ztraceným vlastním letadlům si mohlo Královské letectvo připisat dalších 48 sestřelených letadel nepřítele.²⁴ V bojích měli letci v RAF mezi sebou signály, aby se lépe rozeznali. Signály se měnily každý den. Tato skutečnost znamenala další stěžejní situaci pro letce při bojových operacích. Stávalo se, že letci signály pletli a kvůli této chybě byli při návratu do Velké Británie sestřelováni domobranou, která měla signály také k dispozici. I přes zbytečné ztráty však RAF měla k dispozici stále nové dobrovolné letce. Jen během celého července se začaly v důsledku příchodu velkého počtu cizích letců budovat jejich první vlastní perutě. Značení všech perutí v RAF probíhalo právě podle státní příslušnosti. Anglickým letcům byla udělena čísla od 1 do 299. Pro zahraniční letce, hlavně Evropany, byla vymezena čísla od 300 do 399. Letci, kteří pocházeli ze zemí Commonwealthu, dostali přiřazena čísla od 400 do 499. Díky tomuto systému věděli letci, kdo právě bojuje po jejich boku. Všechny nově založené cizí perutě se mohly zapojit do bitvy o Británii, která naplno vypukla 13. srpna 1940. Německá Luftwaffe plnou silou útočila na britské ostrovy. Nebyly to jen nálety stíhacích letadel typu Dornier a Junkers, ale německé letecké síly se nadále snažily bombardováním zničit všechna průmyslová města. Útoky Luftwaffe dále směřovaly hlavně na radarové stanice. Ze všech pěti stanic se jim na malou chvíli podařilo vyvézt z provozu pouze radarovou stanicí Ventor. 12. srpna hlásily německé rozhlasové stanice, že se jim dokonce podařilo sestřelit na sedm desítek letadel a totálně zničit celou jednu britskou peruč, konkrétně 65. Toto prohlášení bylo příčinou posměchu německých letců. Při každém střetnutí německých letadel se 65. peruč hlásili

²⁴ Tamtéž, s. 63.

pokaždé Němci její úplné zničení. Číslo sestřelených letadel tedy neodpovídala ani na německé straně skutečností. Velitelství Luftwaffe se snažilo, stejně jako RAF, uklidňovat německé obyvatelstvo zprávami o vysokých počtech sestřelených letadel, které souvisely s úspěšností německých náletů.

„K mimořádně prudkým bojům došlo 15. srpna 1940. Nad jižní, jihovýchodní a severovýchodní Anglií se objevilo během dne na 1800 letounů. Pět drtivých úderů, z nichž některé proběhly současně mělo podlomit síly britského letectva.“²⁵ RAF však na tento útok odpovědělo silným protiúderem. I když se německým bombardérům podařilo svrhnout všechny pumy na cílová města, při svém návratu je dokázaly bombardovací perutě Královského letectva s přesností sestřelit. Většina perutí měla bojovou formaci ve tvaru písmene V. Právě tato formace byla při sestřelování nepřátel velmi účinná. Skutečnost dokládá právě sestřelení 45 německých letadel 16. srpna a sestřelení dalších 71 letadel o dva dny později. Samotné RAF ztratilo na 21 až 27 stíhacích letadel.²⁶ V této době ale došlo ke krizi v Královském letectvu. Právě sestřelená nebo zničená letadla představovala obrovskou ztrátu, kterou RAF nestíhalo nahradit novými stroji. Bolestivější pravdou však byl i klesající počet letců. Stejně jako tomu bylo ve Francii, museli i ve Velké Británii být letci neustále v pohotovosti. Luftwaffe nepřestávala bombardovat britská města. RAF se z tohoto důvodu zaměřilo také na bombardování německých měst. Bombardovací akce, které měly za cíl německé města, hlavně v Porúří a na severu Německa, byly velmi úspěšné. „Britové útočili dále i na německé přístavy, především Kiel, kde tehdy kotvily německé bitevní lodě ‚Scharnhorst‘ a ‚Gneisenau‘.“²⁷ Avšak ztráty ve Velké Británii, co se týkalo civilního obyvatelstva, byly ohromné. Jen v noci z 5. na 6. září zemřelo při bombardování Londýna přes tisíc místních obyvatel.²⁸

²⁵ BROD, ČEJKA, s. 201.

²⁶ GROEHLER, s. 42.

²⁷ BROD, ČEJKA, s. 215.

²⁸ GROEHLER, s. 49.

„Od července do prosince 1940 bylo při náletech luftwaffe celkem usmrceno 23 002 osob z řad britského civilního obyvatelstva a 32 138 jich bylo zraněno.“²⁹ Letci z řad RAF byli kvůli bombardování měst a útoku na civilní obyvatelstvo ještě více odhodláni zlomit německé letectvo. Samotná luftwaffe si již uvědomovala, že útok na Velkou Británii skončí jejich neúspěchem. Začátkem října již skončilo denní bombardování a německé síly se soustředily na noční nálety. Avšak ani v tomto případě nebyla luftwaffe nijak úspěšná. Stroje, které se vracely z akcí, sestřelovali ještě nad územím Velké Británie zkušení stíhací piloti. Všechny tyto stíhací síly byly podřízeny velitelství stíhacího letectva, které od srpna roku 1940 vedl maršál Hugh Dowding. I díky jeho velení byly stíhací jednotky lépe cvičeny na nové bojové akce a mohly mnohem efektivněji sestřelovat letadla luftwaffe. Právě kvůli všem neúspěchům, které luftwaffe potkaly, se většina německých leteckých sil začala soustředit na východní frontu. Bitva o Británii tak skončila k 31. říjnu 1940. Nicméně další boje jak o Velkou Británii, tak o celou Evropu pokračovaly. Všem pilotům, kteří bojovali v RAF, se dostalo významné pocty, když Winston Churchill pronesl svá legendární slova: *„Ještě nikdy v dějinách lidských bojů nevděčilo tak velké množství lidí za tak mnoho jen malé hrstce jedinců!“*³⁰

²⁹ Tamtéž, s. 58.

³⁰ MALÝ, M., TRNKA, B., *Třistadvanáctá perut' RAF a jižní Čechy*, České Budějovice 2005, nestránkováno.

3.1. Československé perutě

Všichni vojáci, kteří se po útěku z Protektorátu dostali přes Polsko a Francii do Velké Británie, byli odhodláni tvrdě bojovat proti nepříteli. Ostatní příslušníci československé armády, kterým se nepodařilo uprchnout z Polska do Francie, museli přes Rumunsko, a poté přes Rusko. To jim přislíbilo vysílat transporty s 50 vojáky do Francie. Ti, kteří v pořádku dorazili do Francie, se však museli účastnit bojů v Africe a do Velké Británie se dostali až na začátku roku 1943.³¹ Výcvik všech vojáků ve Velké Británii a především letců však neprobíhal stejně. Byli zde zkušenější letci, kteří měli to štěstí a mohli se zapojit do bojů o Francii a tací, kteří naposledy létali ještě v Československu na mnohem jednodušších strojích, například na dvouplošníku Letov Š-328. Všichni letci mohli po složení prvních zkoušek podstupovat další, mnohem důležitější. Přeškolení na nové stroje a seznámení s bojovou taktikou RAF patřilo mezi ty nejdůležitější. Bez usilovného cvičení si pilot nemohl být jistý v boji, jelikož si musel pamatovat všechny pokyny a všech 40 různých kalibrů a pák, které měl přímo před sebou v letadle.³² Také lekce angličtiny znamenaly pro československé letce důležitou zkoušku. Každou volnou chvíli, kdy necvičili na strojích nebo neměli oficiální výuku, se všichni piloti jednotlivě snažili svou angličtinu zdokonalovat. Četli anglickou literaturu nebo se seznamovali s pracovníky ze štábu letectva, které českoslovenští příslušníci RAF rádi nazývali „wafky“. Nicméně ve vypjatých situacích, které letce čekaly, se na angličtinu zapomínalo. Několikrát dostali i písemná napomenutí, aby se během bojové akce dorozumívali pouze anglicky. Jak již bylo zmíněno, piloti se připravovali i na situace sestřelení a možného následného zajetí. Především Češi museli při výcviku dávat o to větší pozor, neboť byli

³¹ NOVÁK, V., *Letcem v Anglii, Z bojů volyňských Čechů na Středním východě v Tobruku a anglickém letectvu*, Volyně 2003, s. 6.

³² HAWTON, H., *The men who fly*, London 1944, s. 15.

v Protektorátu považování za zrádce. V případě sestřelení a zajetí došlo v mnoha případech k okamžité popravě. Důležitou součástí perutí zastával i pozemní personál, který představoval celkově devět desetin celého personálu. Na jejich práci záležela nejvíce bezpečnost všech letců.³³ Pokud piloti splňovali většinu podmínek potřebných pro bojovou akci, mohli se zařadit do anglických perutí. Problém perutí však představoval počet pilotů, který měla obsahovat. Každá peruť měla k dispozici jejich určitý počet, který se sice zvýšil na dvacet šest, ale i tak se musel vymyslet nový plán. Českoslovenští piloti proto usilovali o založení vlastních perutí. Naděje vysvitla v okamžiku, kdy britské letectvo za příměluvy dr. Edvarda Beneše svolilo k založení perutí nových. „Ve smyslu uzavřené dohody mezi vládou československou a vládou Velké Británie o čs. branné moci byli letci po přísaze Jeho Veličenstvu králi zařazeni do britských hodností. Výkonní letci – důstojníci a aspiranti, jako Pilot Officer – P/O, ostatní výkonní letci jako Sergeant – Sgt a pozemní personál mezi řadové vojáky ve stupni Aircraftman 2 – AC2.“³⁴ Po celou dobu války zůstali letci součástí Dobrovolnické zálohy britského Královského letectva – *Royal Air Force Volunteer Reserve*.³⁵ Od okamžiku oficiálního přijetí československých letců do RAF se spolu s britskou vlajkou vztyčovala i vlajka československá. Alexander Hess, československý pilot, který se zúčastnil i bojů o Francii, popsal tuto skutečnost jako: „V této válce potřebujeme dravé zbraně, pumy, tanky a střely. Ale potřebujeme také symboly.“³⁶

3.1.1. 310. československá stíhací peruť

První československá peruť vznikla 12. července 1940 s pořadovým číslem 310. a zaměřovala se na stíhací operace. „První československá peruť založená na půdě Velké Británie (...), měla jako

³³ Tamtéž, s. 140.

³⁴ PAJER, *Ve stínu*, s. 8.

³⁵ PAJER, M., *Křídla míří na Německo*, Cheb 1994, s. 9.

³⁶ HESS, A., *Byli jsme v bitvě o Británii*, Praha 1993, s. 17.

svůj emblém lva na pozadí meče a s nápisem: ‚WE FIGHT TO REBUILD‘ (BOJUJEME, ABYCHOM BUDOVALI). Jak vyjadřovalo motto perutě, naši letci v rámci britského letectva bojovali za svoji vlast, aby ji po válce aktivně pomáhali vybudovat.³⁷ 310. československá stíhací peruť se stala 17. srpna 1940 plně operační. Od této chvíle nastala pro letce doba pohotovosti.³⁸ V 310. peruti měli letci k dispozici především stroje typu Hurricane MK.I a Spitfire Mk.IIA. Postupem času se zastaralejší letouny nahrazovaly těmi vyspělejšími. Nicméně jednalo se pořád o československou peruť, a proto probíhalo přezbrojení mnohem pomaleji než u britských perutí. Konečné přezbrojení proběhlo až na začátku roku 1942. „Počátkem srpna 1940 odletěla 310. čs. stíhací peruť po skupinách na ostrou střelbu nad pobřeží východní Anglie. Zde si mohl každý pilot vyzkoušet své zbraně – osm kulometů v křídlech – střelbou na umělé plovoucí cíle na hladině moře. K velké spokojenosti všech pilotů se ukázalo, že automatické zbraně v letounech jsou velmi účinné a přesné.“³⁹ Letci se mohli tedy zapojit do války.

310. peruť se zúčastnila bitvy o Británii. „Svou první vzdušnou bitvu nad britskými ostrovy si ‚Třistadesítka‘ vybojovala 26. srpna 1940, kdy se nad Clactonem střetla s formací bombardovacích Dornierů Do 17, chráněnou stíhacími Messerschmitty Bf 109 a Bf 110.“⁴⁰ Během čtyř týdnů si mohla peruť připsat celkem 37 sestřelených letadel. Od začátku září prokazovala své nejlepší schopnosti. Například během operační akce z 3. září sestřelila celkem 7 německých letadel. 15. září, tedy zásadní den bitvy o Británii, se bojové akce zúčastnila i 310. peruť, která si v tento den připsala na své konto dalších 5 sestřelených letadel a 7 dalších sestřelila spolu s ostatními nasazenými perutěmi. Tento úspěch nebyl poslední. 18. září se střetla „Třistadesítka“ s německými bombardéry typu Dornier v prostoru Londýna. Dorniery byly bez doprovodu stíhacích letadel, což

³⁷ KUDRNA, s. 16.

³⁸ HESS, s. 22.

³⁹ BROD, ČEJKA, s. 194.

⁴⁰ RAJLICH, J., SEHNAL, J., *Stíhači nad kanálem*, Praha 1993, s. 10.

pro československou peruť znamenalo jistou výhodu. „Aniž utrpěla ztráty, zničila šest strojů. Do konce září sestřelila československá peruť celkem čtyřicet a půl nepřátelských letounů, pravděpodobně sestřelila dalších sedmnáct a poškodila čtyři letouny nacistické luftwaffe.“⁴¹ Do konce války patřila právě 310. stíhací peruť mezi nejúspěšnější československé perutě, které vznikly na území Velké Británie. První československá peruť však za své úspěchy zaplatila celkem 26 zničenými vlastními letadly a 31 poškozenými. Celkově letci z 310. perutě nalétali přes 900 operačních hodin.⁴² Během bitvy o Británii ztratila 9 československých letců. Spolu s 310. perutí úzce spolupracovala 19. britská stíhací peruť. Ta si dokonce v srpnu roku 1940 propůjčila od československé perutě 4 stíhací letce. Tito piloti byli vůbec prvními Čechoslováky, kteří sloužili u britské perutě. 310. peruť měla mezi svými letci také akrobaty. Tito letci dokázali v boji velmi snadno manévrovat, a nepříteli tak uniknout. Mezi vynikající akrobaty patřili Raimund Půda, Jan Kaucký a Josef Řepka.⁴³

V době bitvy o Británii vedl 310. peruť velící důstojník Alexander Hess, stíhací pilot, který se podílel na jejím založení. Spolu s ním peruť vedli major George D. M. Blackwood a podplukovník Archibald B. Woodhal. Od září 1940 ji vedl major Douglas Bader. Tento muž byl pro československé letce velkou inspirací. V roce 1931 přišel o obě nohy, což mu po zajetí v roce 1941 nebránilo pokoušet se několikrát o útěk. V Anglii je tento muž velmi uznávanou osobou. Roku 1941 až 1942 velel peruti major František Weber, na jehož místo poté nastoupil major František Doležal.

Mnoho perutí v RAF vlastnilo maskoty. Československá 310. peruť si nejvíce oblíbila psy. Během celé války se u perutě vystřídal několik psích maskotů. Nejen maskoti, ale i symboly, které si letci kreslili na své stroje, měly pomoci při velkých bitvách. Československé znaky byly zakázány již na začátku bitvy o Británii, a to hlavně z důvodu ochrany

⁴¹ BROD, ČEJKA, s. 209.

⁴² RAJLICH, SEHNAL, s. 11.

⁴³ LAŠTOVKA, V., *Letci RAF z Domažlicka proti nacismu 1939–1945*, Domažlice 2005, s. 17.

samotných letců. Ostatní kresby, či vzkazy pro nepřítele se nadále povolovaly.

3.1.2. 311. československá bombardovací peruť

Druhou československou perutí v Anglii se stala 311. bombardovací peruť, založená 2. srpna 1940 v Honingtonu. Její založení bylo projednáváno již v červenci roku 1940, kdy vznikla 310. peruť, neboť RAF potřebovalo jak stíhací peruť, tak i bombardovací. Československá peruť se o svou základnu dělila s 9. britskou perutí, která se zaměřovala na noční operace. Mottem 311. perute bylo: *Never regard their numbers* (Na množství nehleďte).⁴⁴ 6. srpna se na přehlídku československých letců v Honingtonu přijel podívat dr. Edvard Beneš. Všichni letci vnímali jeho návštěvu velmi pozitivně a poté se ihned zapojili aktivně do výcviku. 311. peruť však měla jeden zásadní problém, a to nezkušené letce pro noční nálety. Proto musel výcvik pilotů bombardérů probíhat intenzivněji než u stíhačů. Celou bombardovací základnu měl na starosti *Group Captain*, který v českém ekvivalentu představuje hodnost plukovníka. Bombardovací peruť vedl podplukovník, který se účastnil bojových akcí společně s letci perute hlavně z důvodu, že znal své mužstvo a dokázal je vést pevnou rukou.⁴⁵

Peruť vlastnila hlavně letouny typu Wellington Mk.IA. Ze začátku byly i tyto stroje označeny československým státním znakem. Následně však znaky z letadel, stejně jako u stíhačů, zmizely. Osádku Wellingtonu tvořilo celkem šest mužů. „Jednotlivé funkce letců bombardovacího letectva RAF se navzájem odlišovaly nášivkami na blůze stejnokroje.“⁴⁶ První – pilot, zastával i pozici kapitána a velitele letadla a nosil na svém stejnokroji křídlo se znakem a iniciálami RAF. Dalším členem osádky byl druhý pilot, poté navigátor, který určoval směr, hledal cíl a shazoval

⁴⁴ HURT, Z., *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*, Brno 2005, s. 20.

⁴⁵ HAWTON, s. 37.

⁴⁶ PAJER, *Křídla míří*, s. 10.

pumy. Poslední členy osádky představovali telegrafista a dva střelci.⁴⁷ Všichni na svém stejnokroji měli nášivku s polovinou křídla a znakem RAF, který představoval jejich funkci. Střelci měli navíc nášivku se sevřenou pěstí, která držela šest blesků. Svůj první úkol dostala peruť 10. září 1940, kdy měla bombardovat nádraží v Bruselu. Celkem na tuto akci vyslalo velení tři osádky. Všichni členové 311. bombardovací peruť se snažili přesvědčit britské velení, že jsou schopni docílit dobrých výsledků při bombardování nepřítele. Nicméně z prvního bombardovacího náletu se nevrátila jedna osádka, o které ihned německá rádia informovala a nabízela za její dopadení odměnu. Další příležitost pro 311. bombardovací peruť nastala 23. září 1940. Z velitelství dostala peruť rozkaz k bombardování Berlína. Tento úkol byl velmi obtížný hlavně z důvodu vzdálenosti města od Británie a 311. peruť bombardovala především plynárny a elektrárny. Ani z této akce se však nevrátila jedna osádka. Další bombardovací akce směřovaly na Brémy. Po náletu z 16. na 17. října se na letiště z celkového počtu čtyř osádek nevrátily tři. „Od 10. září do 22. října 1940 ztratila 311. peruť dvacet tři členů létajícího personálu.“⁴⁸ Tyto velké ztráty jak letounů, tak především lidských životů, donutilo britské velení k dočasnému vyřazení 311. peruť z bojových akcí. Peruť se poté přemístila do East Wrethamu, kde ji měli doplnit o nové stroje a letce. Jelikož českoslovenští letci pobývali u cizích perutí, přijímala 311. československá bombardovací peruť mezi své piloty také Kanadany nebo Poláky. „Do 30. 6. 1941 byl doplněn stav záloh létajícího personálu ve výcviku na celkový počet 84 letců. Ke stejnému dni tvořilo operační létající 311. čs. bombardovací peruť 96 letců.“⁴⁹

Na začátku roku 1941 se začala 311. peruť opět podílet na bojových akcích. Jejich cíle nadále představovala německá průmyslová města, především Brémy a Kolín nad Rýnem. Mezi další cíle patřily i města na území Francie, Belgie a Nizozemí na tyto akce vysílalo britské

⁴⁷ BROD, ČEJKA, s. 215.

⁴⁸ KUDRNA, s. 69.

⁴⁹ PAJER, *Ve stínu*, s. 35.

velení až osm osádek. Německá armáda se soustředila na Sovětský svaz a nenapadala již v roce 1941 Velkou Británii, jako tomu bylo dříve. Této skutečnosti využívalo britské velení k doplnění svých bombardovacích perutí a zvýšení počtu náletů na německá města. Samotná 311. československá peruť musela být neustále v pohotovosti. Velkého úspěchu dosáhla v červenci 1941. V noci z 1. na 2. července bombardovala přístav Brest, kde kotvil německý křižník Prinz Eugen. Společně s 9. britskou perutí se podařilo „Třistajedenáctce“, která v akci měla celkem osm svých Wellingtonů, výrazně křižník poškodit a vyřadit jej na několik měsíců z bojů. Největší zásluhu na této akci měla osádka poručíka Kordy, který spolu s navigátorem poručíkem Gelnerem „obdrželi za statečný čin vysoké vyznamenání – „Distinguished Flying Cross““,⁵⁰ (DFC) tedy Záslužný letecký kříž. Po této akci dosáhla větší část letců z 311. perutě svých předepsaných 200 operačních hodin a odešla tedy na šestiměsíční odpočinek. Od 29. srpna 1941 se přiřadila jedna osádka z 311. československé bombardovací peruti k 138. britské, zaměřené na zvláštní úkoly.⁵¹ Cílem 138. britské perutě bylo provádět výsadkové akce v Evropě ovládané nacisty. 15. září se k první osádce přidala i druhá, vedená poručíkem Leo Anderlem. Tímto okamžikem měla československá peruť čestné místo mezi britskými v RAF. Ztráty v peruti však neustále stoupaly. Od září 1940 do konce roku 1941 přišla peruť o 85 letců. Celkem 28 z nich se dostalo do zajateckého tábora v Německu.⁵² Navíc udržovat peruť představovalo velké náklady. Pouze za jeden rok činnosti přesáhl rozpočet 1 milion liber, vše se poté hradilo z československých půjček a rezerv.

Rok 1942 byl pro československé letce v Anglii velmi zásadní. 27. května se uskutečnil atentát na Heydricha, který provedli českoslovenští výsadkáři ze 138. britské perutě. Samotný atentát i přes komplikace byl úspěšný. Avšak jako jeho následek probíhala vlna zatýkání, poprav a

⁵⁰ GROEHLER, s. 268.

⁵¹ ČERNÝ, K., *S RAF proti ponorkám*, Havlíčkův Brod 2004, s. 24.

⁵² PAJER, *Ve stínu*, s. 39.

následné vypálení Lidic a Ležáků. Piloti vypálení Lidic nesli velmi těžce, a to i z důvodu, že v samotné 311. peruti působili dva letci, kteří pocházeli přímo z této vesnice. Britské velitelství jako odplatu plánovalo bombardování Brém. Na tuto operaci nasadilo velení přes tisíc letounů britského královského letectva. Skupinu doplňovala i 311. československá bombardovací peruť, která do útoku zapojila celkem 14 svých Wellingtonů. „Bylo to vůbec poprvé a naposledy, kdy československým letcům bylo výslovně povoleno bombardování civilního obyvatelstva.“⁵³ Z celkového počtu 14 letounů se nad cíl dostalo pouze 11. Bombardování ztížily požáry ve městě, přesto se podařilo svrhnout bomby, na které českoslovenští letci napsali ZA LIDICE. 311. peruť se po tomto útoku začala zaměřovat na ponorky. Svého prvního úspěchu dosáhla 27. července, kdy československá osádka vedená majorem Josefem Stránským, poškodila německou ponorku U-106. Tu zprvu považovali letci za zcela zničenou, avšak později vyšlo najevo, že osádka ponorku pouze poškodila a vyřadila na několik měsíců z činnosti. Za tento úspěch získal Josef Stránský vysoké britské vyznamenání DFC. Ponorku zničila roku 1943 britská 228. peruť a kanadská 461., pouhé čtyři dny poté, co ji německé námořnictvo znovu zařadilo do bojové akce.

Již na konci roku 1941 a na začátku roku 1942 opět docházeli 311. peruti letci. Několik desítek zahynulo při bojových operacích a další padli do německého zajetí. „Nebylo možné čerpat z rezerv, a proto do pilotního výcviku začali odcházet radiotelegrafisté, střelci i mechanici.“⁵⁴ Jejich výcvik musel probíhat velmi rychle, neboť německá luftwaffe opět zahájila bombardování Londýna v květnu 1942. „Velitelství bombardovacího letectva RAF dostalo příkaz k urychlené přípravě operace ‚Milenium‘.“⁵⁵ Perutě Královského letectva měly za cíl opět bombardovat německá města Kolín nad Rýnem a Brémy. Operace Milenium byla velmi úspěšná,

⁵³ ČERNÝ, s. 32.

⁵⁴ Tamtéž, s. 42.

⁵⁵ PAJER, *Ve stínu*, s. 140.

neboť znemožnila německému letectvu na určitý čas znovu shazovat bomby na britská města.

Od roku 1943 proudila nová vlna letců z Blízkého východu do Velké Británie. Tuto posilu 311. peruč velmi potřebovala. V únoru 1943 přijalo RAF celkem 170 nových československých letců. Významnou posilu představovali i vojáci, jenž se účastnili válečných operací v okolí města Tobruk, které probíhaly od října do prosince 1941.⁵⁶ Přes 100 vojáků se dostalo až na jaře roku 1943 do Velké Británie a následně vstoupili do 311. bombardovací peruč.⁵⁷

3.1.3. 312. a 313. československá stíhací peruč

Třetí československou peručí se stala 312. stíhací peruč, která vznikla 5. září 1940 v Duxfordu. Stejně jako dvě předešlé československé peručě, měla i 312. své motto: *Not many but much* (Ne mnoho, ale množství).⁵⁸ Velení měl na starosti major Frank H. Tyson, major Ján Ambruš a major Alois Vašátko. Piloti ihned začali výcvik na stíhačkách Hawker Hurricane. Aby vše probíhalo co nejrychleji, měli piloti k dispozici tlumočnicka, aby se předešlo případným chybám ve výcviku. Od 26. září se peruč přesunula na operační základnu ve Speke u Liverpoolu.⁵⁹ 312. peruč se zaměřovala především na obranu vzdušného prostoru, přístavu a města Liverpool. Kvůli obraně se nemohla zúčastnit větších bojů, a proto i celkový počet sestřelených nepřátelských letadel nebyl tak vysoký jako například u 310. československé peručě. Letci 312. peručě bránili město až do jara 1941, kdy nalétali nařizený počet operačních hodin a museli odejít na odpočinek. „Po přezbrojení na Suppermarine Spitfire Mk. V se peruč na jaře 1942 stala součástí čs. stíhací skupiny (wingu), jejímž prvním velitelem byl jmenován Alois Vašátko, zakládající příslušník

⁵⁶ LAŠTOVKA, s. 22.

⁵⁷ NOVÁK, s. 19.

⁵⁸ HURT, s. 42.

⁵⁹ BROD, ČEJKA, s. 210.

třistadvanáctky.⁶⁰ 312. peruť byla ve stíhací skupině společně s 1. a 615. britskou perutí, u kterých sloužilo mnoho československých letců. Stíhací skupina provedla celkem 14 náletů na Francii, kde se střetla s německou luftwaffe. Celkově stíhací skupina sestřelila 4 nepřátelská letadla, 5 sestřelila pravděpodobně a 2 letouny poškodila. Sama přitom ztratila 2 letouny z celkového počtu 19.⁶¹ Československá 312. stíhací peruť si mohla ke konci války připsat na své konto celkem 39 sestřelených a poškozených německých letadel. Dále zničila několik letadel na zemi, vlaky a vojenské objekty. Pět letců 312. peruti získalo od britského krále Jiřího VI. v roce 1945 čestné vyznamenání DFC. Poslední bojovou akci provedla peruť v březnu 1945, kdy již byla součástí československé stíhací skupiny. Celkově peruť ztratila 17 letců a 6 letců padlo do zajetí.⁶²

V pořadí čtvrtá a poslední československá peruť vznikla 10. června 1941. 313. stíhací peruť měla svou prvotní základnu v Cattericku, kde ji v prvních měsících od založení velel major Gordon L. Sinclair, poté major Josef Jaške a major Karel Mrázek. Jako své motto si 313. peruť zvolila: *One hawk chases away many crows* (Jeden jestřáb mnoho vran rozhání). Počáteční výzbroj představovaly letouny typu Spitfire MK.I. Letci se museli na nová letadla znovu vycvičit, neboť létali jen na Hurricanech. Přezbrojení na lepší letadla se letci dočkali již v srpnu 1941 a byly jim přiděleny Spitfiry Mk IIA. U 313. peruti měli letci k dispozici okolo 20 letadel a obsahovala na 111 členů.⁶³ Nejčastější úkol stíhacích pilotů představovala ochrana a doprovod lodních konvojů. Dále stejně jako 312. peruť přecházela i 313. k ofenzívě na evropský kontinent.⁶⁴ V prosinci 1941 se peruť připojila ke stíhací skupině, kterou tvořila 64. britská peruť a 411. kanadská peruť. Velitelem skupiny byl plukovník Harry Broadhurst. Skupina měla za cíle především Francii, Belgii a Holandsko, kdy doprovázela 2. bombardovací peruť. Celkově českoslovenští letci v této

⁶⁰ MALÝ, TRNKA, s. 7.

⁶¹ HURT, s. 34.

⁶² MALÝ, TRNKA, s. 7.

⁶³ KUDRNA, s. 9.

⁶⁴ FAJTL, F., *Létal jsem s Třistatřináctkou*, Praha 1991, s. 7.

akci sestřelili 8 německých letadel, 3 pravděpodobně a 9 poškodili. Sami pak ztratili 8 svých letců.⁶⁵

Mnoho československých, ale i spojeneckých letců, kteří se nevrátili na své základny, buď z důvodu sestřelení, nebo zajetí získali náhrobní kámen v Runny Mede u Windsoru. Celkem je na náhrobku zaznamenáno 20 455 jmen.⁶⁶

⁶⁵ HURT, s. 46.

⁶⁶ FAJTL, *Létal jsem*, s. 24.

4.1. Českoslovenští letci v RAF

Příslušníci československé armády se po vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava rozhodli odejít ze země do zahraničí. Jak již bylo zmíněno mnoho letců se rozhodlo zapojit do bojů v Polsku. Konzulát v Krakově tedy založil Zahraniční vojenskou skupinu československou, kde se mohli letci a příslušníci armády po přechodu hranic hlásit. „Do konce srpna čs. konzulát evidoval již 3.872 čs. emigrantů. Převážnou většinu z nich tvořili vojáci z povolání a záložníci.“⁶⁷ Po vypuknutí války v září 1939 odcházeli další vojáci přes polské přístavy do Francie, která je však nemohla přijmout do své armády, ale pouze k Cizinecké legii, které se letci a vojáci upsali na 5 let. Avšak po napadení Francie roku 1940 se českoslovenští letci vrátili zpět do země a stali se součástí L'Armée de l'Air. Českoslovenští letci měli v bojích o Francii překvapivé úspěchy, avšak i ztráty. Prvním sestřeleným letcem nad Francií byl Karel Körber. „Celkem do francouzské kapitulace zasáhlo do bojů 133 československých stíhačů, z nichž osmnáct padlo. Připsali si celkem 129 sestřelů, většinou dosažených ve spolupráci s jinými stíhači. Letci Alois Vašátko a František Peřina se dokonce zařadili do první desítky nejúspěšnějších stíhačů *Armée de l'Air* (...).“⁶⁸ Po kapitulaci Francie museli všichni vojáci ze země odejít. Velká Británie, která se zapojila do bojů o Francii, se snažila co nejvíce uprchlým letcům pomoci. Operace Dynamo měla za cíl přemístit britské a spojenecké vojáky do Velké Británie. Ti vojáci a letci, kteří se neúčastnili operace Dynamo přeletěli „se svými jednotkami Středozevní moře do severní Afriky a poté se z Casablancy přes Gibraltar dostali loděmi k anglickým břehům“.⁶⁹ Přesun vojáků na území Velké Británie probíhal až do roku 1941. Poté byli letci a pozemní personál přijímáni do služeb Královského letectva. Stejně jako

⁶⁷ LAŠTOVKA, s. 21.

⁶⁸ MICHL, J., *Cizinci v RAF, Stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii*, Praha 2006, s. 53.

⁶⁹ HURT, s. 8.

Francouze, tak i Brity zarážela četnost německých jmen, která nově přichozí českoslovenští letci měli. Mnoho letců se proto snažilo svá jména počeštit, nebo si volili jiná. Českoslovenští letci, kteří se zapojili do bitvy o Británii, dokázali britskému velení své výborné bojové schopnosti. „Během celé války uniformu RAF obléklo 358 stíhacích pilotů převážně české národnosti, kteří se na vítězství Spojenců podíleli zhruba dvěma sty sestřely letounů *Luftwaffe*.“⁷⁰ Celkem 2000 českých vojáků se zapojilo do druhé světové války ve Velké Británii. Nejvýznamnějším a nejúspěšnějším slovenským letcem byl Ján Ambruš, který se stal později velitelem 312. československé stíhací perutě. V RAF působilo přes 200 slovenských letců, zbytek se přidal na stranu Německa.

4.1.1. Profily významných československých letců

Mezi nejvýznamnější československé letce patří nepochybně Josef František. Narodil se 7. října 1913 v Otaslavicích u Prostějova. Již od dětství jej zajímala letadla, a proto se dobrovolně přihlásil k letectvu. Po složení zkoušek se zařadil k leteckému pluku č. 2 „Dr. E. Beneše“, který měl základnu v Olomouci.⁷¹ František byl velmi prudké povahy a dělalo mu velký problém udržovat kázeň a poslouchat své velitele. Od roku 1938 nastoupil k 40. stíhací letce v Praze-Kbelích. Po Mnichovské dohodě odešel se svými přáteli do Polska, kde se zapsal na konzulátu v Krakově, který měl novým letcům zařídit přesun do Francie přes přístav Gdyně. „Dne 29. 7. 1939 již stál na schůdcích lodi, když se na molu objevila skupina Poláků. Úředníci na poslední chvíli přemlouvali odplouvající Čechy ke vstupu do polského letectva.“⁷² Josefu Františkovi se v Polsku líbilo, a proto nabídku připojit se k polskému letectvu přijal. Spolu s polskými letci odjel na základnu v Deblinu, kde se měl přeučit na polskou techniku a kde jej zastihl začátek války. 2. září se stala základna

⁷⁰ MICHL, s. 53.

⁷¹ RAJLICH, *Esa*, s. 25.

⁷² Tamtéž.

cílem německých stíhačů. Poláci společně s Františkem museli odjet ze země kvůli postupujícím německým vojskům. Do Francie se dostali 20. října 1939.⁷³ Společně s polskými letci byl František přijat do L'Armée de l'Air. Po kapitulaci Francie odpluli letci na polské lodi do Velké Británie kde se stal Josef František součástí polské peruti, která se formovala na letišti Northolt. 303. polská stíhací peruť měla k dispozici především letadla Hurricaney MK. I. a velení bylo rozděleno mezi Brity a Poláky. Za anglickou stranu velel peruti major Ronald G. Kellet a za polskou to byl nejdříve major Zdzislaw Krasnodebski a poté, co byl zraněn, jej nahradil Witold Urbanowicz. Polská peruť byla během krátké chvíle přeškolená na britskou techniku a mohla se zúčastnit bitvy o Británii. Josef František v 303. polské peruti sestřelil 17 nepřátelských letadel a jedno pravděpodobně. Uvádí se, že František této bilance dosáhl hlavně pro svou neposlušnost dodržovat bojové sestavy. Za svou nekázeň jej velení několikrát potrestalo, ale také si bylo vědomo jeho schopností a nechtělo Františka z perute vyřadit. Witold Urbanowicz jej proto jmenoval hostem u perute. „Poláci Františkovu taktiku osamělého lovce označili jako ‚metodu Frantiszka‘, Britové pak jako ‚lone wolf‘ (osamělý vlk).“⁷⁴ Během bitvy o Británii si mohla 303. polská stíhací peruť zapsat celkem 126 sestřelů a díky tomu se stala jednou z nejúspěšnějších perutí během celé bitvy. Josef František zemřel 8. října 1940 při letecké nehodě. Okolnosti pádu nejsou doposud známy, uvádí se únava, nebo snaha o akrobatické kousky. „V roce 1941 byl povýšen na podporučíka polského letectva in memoriam, roku 1946 obdržel posmrtně hodnost nadporučíka čs. letectva a roku 1991 byl mimořádně povýšen na plukovníka.“⁷⁵ Je pohřben na polském hřbitově v Nortwoodu.

Dalším významným československým letcem byl Alois Vašátko. Narodil se v Čelákovících u Prahy 25. srpna 1908. Od dětství měl přání stát se učitelem. To se mu podařilo a nějaký čas po ukončení studia

⁷³ Tamtéž, s. 26.

⁷⁴ Tamtéž, s. 27.

⁷⁵ Tamtéž.

vyučoval na menšinové škole v Litoměřicích. Nicméně musel nastoupit na povinnou vojenskou službu. Od roku 1935 působil v kurzu leteckých pozorovatelů zbraní v Prostějově a později svou leteckou praxi vykonal v Olomouci, stejně jako Josef František, u 2. leteckého pluku „Dr. E. Beneše“. Zde také absolvoval pilotní výcvik a stal se velitelem 14. pozorovací letky.⁷⁶ V roce 1938, po Mnichovské dohodě, odešel do Krakova a stejně jako ostatní se přihlásil na československém konzulátu k zahraničnímu odboji. O Vašátkovu pomoc v Polsku nestáli, a proto odjel do Francie. Zde jej však francouzská vláda nemohla v době míru přijat do letectva. Až po vypuknutí války Vašátka společně s ostatními Čechoslováky do francouzského letectva přijali. Zařadil se tedy mezi stíhače a na novou techniku se přeškoloval v Chartres. Při německých náletech na Francii se Vašátkovi velmi dařilo. Během několika letových hodin se mu podařilo sestřelit 12 letounů jistě a 2 pravděpodobně. Za své služby Francii získal vyznamenání *Légion d'Honneur Chevalier a Officier* (Řád čestné legie). Po kapitulaci Francie odplul na lodi přes Casablancu do Velké Británie. V září 1940 přijel na základnu v Duxfortu, kde se formovala již druhá československá stíhací peruť – 312. Jako stíhací pilot u 312. peruti dosahoval Vašátka velmi dobrých výsledků. Brzy byl z poddůstojníka povýšen na britskou hodnost *Flight Lieutenant*, což odpovídá české hodnosti kapitána. Rok po svém příjezdu do Velké Británie povýšili Vašátka na majora a poté převzal velení 312. československé stíhací peruti po majoru Janu Klánovi. Vašátka měl za hlavní cíl sestavit vlastní československou stíhací skupinu. Po jednání s Inspektorátem československého letectva v Londýně a splnění požadavků od britského velení mohl založit v květnu 1942 československou stíhací skupinu, kterou tvořily osádky 310., 312. a 313. stíhací peruti. Navíc byl povýšen na hodnost *Wing Commander* (podplukovník).⁷⁷ Brzy po založení, začala skupina naplno pracovat. Její

⁷⁶ Tamtéž, s. 33.

⁷⁷ RAJLICH, SEHNAL, s. 25.

cíle představovala především oblast v severozápadní Francii. Z jedné bojové akce se však Alois Vašátko nevrátil. Jeho stroj se ztratil v moři 23. června 1942. Vašátko byl za své zásluhy několikrát vyznamenán, a to například Československým válečným křížem, Československou medailí Za zásluhy, Československou medailí Za chrabrost a taky mu byla udělena Pamětní medaile Československé zahraniční armády se štítky F a VB.⁷⁸

Neméně významným československým pilotem, který působil v zahraničním letectvu, byl Miloslav Jan Mansfeld. Narodil se 14. prosince 1912 v Dalovicích. Vyučil se sice automechanikem, avšak toužil po vojenské kariéře. Začínal v Prostějově a po kvalifikaci působil v Praze-Kbelích. Po obsazení Československa utekl Mansfeld do Polska a poté do Francie, kde podepsal vstup do Cizinecké legie. Do Afriky již neodplul a mohl vstoupit do francouzské armády. Po porážce Francie odplul na lodi *Neuralia* do Velké Británie, konkrétně do Liverpoolu. „Po nutné karanténě vstoupil Miloslav J. Mansfeld dne 25. července 1940 do řad RAF VR (...), kam byl přijat v hodnosti četaře.“⁷⁹ Mansfeld se musel přeškolit na britské stroje, a to konkrétně na Hurricany MK.I. Poté nastoupil v říjnu k britské 111. peruti, která měla základnu ve Skotsku. Mansfeld se zúčastnil závěru bitvy o Británii, kdy sestřelil svůj první německý letoun typu Heinkel 111. Za svou bojovou činnost získal hodnost poručíka. Mansfeld však chtěl válčit jako noční stíhač. Přihlásil se tedy k 68. noční stíhací peruti, ve které dosáhl svých největších úspěchů. Na počátku roku 1942 se B-letka 68. perutě stala oficiálně československou. Mansfeld si své úspěchy mohl připsat i díky radaru, který byl 68. peruti svěřen. Tento krok britského velení svědčil o velké důvěře, kterou mělo k československým letcům. „Český personál měl dokonce i prvního pozemního radistu (Signal Officer), jenž byl rovněž přidělen k 68. noční stíhací peruti – tímto specialistou se stal F/O Karel

⁷⁸ RAJLICH, *Esa*, s. 35.

⁷⁹ DUDA, s. 203.

Juchelka.⁸⁰ Mansfeldovi se během celé války podařilo sestřelit celkem 10 nepřátelských letadel, 2 další letadla poškodil a zničil 2 bezpilotní střely V-1. Po skončení války se vrátil zpět do Československa, kde však nepobyl dlouho. Mansfelda čekal stejný osud jako jeho kamarády po nástupu komunistů k moci. Měl nařízenou zvláštní dovolenou a následně jej propustili z armády. Mansfeld však patřil mezi ty šťastnější, kterým se podařilo opustit Československo a vrátit se do Velké Británie. Za tento čin byl v Československu označen za kolaboranta a jeho jméno vymazaly úřady ze všech záznamů. Mansfeld nastoupil zpět k RAF, kde působil až do roku 1970. Zemřel 22. října 1991 v Londýně.

Stejný osud po návratu ze zahraničí do Československa čekal i Josefa Duda. Narodil se 9. srpna 1905 v Praze a po maturitě směřoval do československé armády, kde byl „14. září 1923 přiřazen k Pěšímu pluku č. 9 Karla Havlíčka Borovského“.⁸¹ Poté si Duda podal přihlášku k československému vojenskému letectvu. Po podepsání Mnichovské dohody odešel jako ostatní na československý konzulát do Polska a následně do Francie. Zde se stal součástí L'Armée de l'Air a získal hodnost *Le Captaine-Pilote*. Ve Francii měl za úkol cvičit československé piloty na novou techniku. Účastnil se však i samotné bitvy o Francii, kdy sestřelil jeden nepřátelský stroj. Do Anglie odjel Josef Duda v srpnu 1940 a 17. srpna se zařadil do Královského letectva.⁸² Od listopadu stejného roku sloužil Josef Duda u 312. stíhací peruti, kde vykonával stejnou práci jako ve Francii, tedy cvičil nové letce. Od roku 1941 působil na Inspektorátu československého letectva a stal se majorem. Ke koci války měl československou hodnost podplukovníka a britskou hodnost Group Captain, což odpovídá hodnosti plukovníka. Do Československa se vrátil v červnu 1945 a československé velení rozhodlo, aby „pplk. let. J. Duda zatím převzal velení Vojenského leteckého učiliště (VLU)

⁸⁰ Tamtéž, s. 205.

⁸¹ Tamtéž, s. 127.

⁸² Tamtéž, s. 141.

v Prostějově“.⁸³ Stejně jako Miloslavu Mansfeldovi i Josefu Dudovi byly po nástupu komunistů k moci odebrány všechny hodnosti a musel opustit velení v Prostějově. Josef Duda zemřel 7. prosince 1977 v Prostějově. „V roce 1990 FMNO vrátilo Josefu Dudovi hodnost plukovníka, v témže roce jej prezident Václav Havel povýšil do hodnosti brigádního generála a v roce 2002 jej dekoroval nejvyšší poctou České republiky – udělení Řádu bílého lva III. třídy in memoriam za vynikající velitelskou a bojovou činnost.“⁸⁴

Leo Anderle a Josef Stránský se řadili mezi výborné velitele letek. Leo Anderle se narodil 24. května 1913 v Nosálovicích. Po vyučení na zámečníka a poté automechanika vystřídal několik zaměstnání, například pracoval pro firmu Baťa v Otrokovicích. Poté musel absolvovat základní vojenskou službu, kterou vykonával v Brně u Automobilové roty 14. Nicméně chtěl létat, proto přešel k Leteckému pluku č. 2 do Olomouce a následně se vyučil na Vojenské letecké škole v Prostějově, kdy po jejím absolvování přešel na základnu v Praze-Kbelích. Mnichovská dohoda ho přinutila k odchodu do zahraničí a boji proti nacistickému Německu. Přes Polsko se dostal do Francie a stejně jako jeho kamarádi musel podepsat vstup do Cizinecké legie. Odjel na základnu do Alžíru, kde se přeškoloval na francouzské stroje typu Marcel Bloch MB-200.⁸⁵ Po napadení Francie Německem se připojil k bombardovací skupině. Francie v červnu 1940 kapitulovala, a tak odplul na lodi Neuralia do Velké Británie. RAF nutně potřebovalo nové letce, proto byl Anderle již 26. července přijat do Královského letectva. O tři dny později se stal součástí připravované 311. československé bombardovací perutě, která sídlila v Honingtonu. Zúčastnil se bombardování francouzského přístavu Le Havre, které proběhlo v říjnu 1940. Pro něj to byla první bojová zkušenost na anglické půdě.⁸⁶ 311. peruť měla za úkol bombardovat německá města a těchto

⁸³ Tamtéž, s. 143.

⁸⁴ Tamtéž, s. 148.

⁸⁵ MIKULKA, J., MIKULKA, R., *S RAF proti Hitlerovi, Letci z Vyškova, Ivanovic na Hané a okolních obcí v době druhé světové války*, Vyškov 2007, s. 12.

⁸⁶ Tamtéž, s. 13.

akcí se zúčastnil i Anderle, který zastával pozici druhého pilota. Jeho činnost u 311. perutě skončila v září 1941, kdy si zažádal přeložení k 138. peruti určené pro zvláštní úkoly. RAF mu dovolilo přesun k britské peruti, neboť v ní potřebovalo československé letce pro připravované akce nad Protektorátem. Anderle se začal zaučovat, jak na nové stroje typu Armstrong Whirtworth Whitley Mk.V, tak i na výsadekářské operace. Měl za úkol dopravit parašutisty, nebo zásoby do okupované Evropy. První akce, které se zúčastnil, nesla název SILVER A, která měla za úkol vysazení tří parašutistů na území Protektorátu. Výsadekářská akce se však několikrát nepodařila. Nakonec v prosinci 1941 společně se členy operace SILVER A seskočili na území Protektorátu i parašutisté operace SILVER B a ANTHROPOID. Jeho členové se zúčastnili atentátu na Heydricha. Anderle se poté nad území Československa dostal ještě v roce 1942, kdy vysazoval další skupinu parašutistů. Od listopadu 1942 byla část 138. perutě převelena na africký kontinent. Již od září 1941 získala peruť nové bombardovací letouny typu Hurricane II.B.⁸⁷ Anderleho osádka zde byla také převelena a využívala ke svým akcím nové stroje. Při jedné akci 10. prosince, se již nevrátila na svou základnu. Jména všech členů osádky jsou zaznamenána na památníku v egyptském El-Alameinu.⁸⁸ Anderle byl za své úspěchy několikrát vyznamenán Československým válečným křížem, Československou medailí Za chrabrost a také britským Záslužným leteckým křížem – DFC. V roce 1991 byl povýšen in memoriam na plukovníka.

Již zmíněný Josef Stránský se narodil 10. prosince 1914 v Borové. Ve svých 22 letech se přihlásil dobrovolně do Vojenské akademie a o dva roky později byl přeložen k Leteckému pluku 5 v Brně.⁸⁹ Po okupaci Československa se spolu s ostatními příslušníky československé armády dostal přes Polsko a Francii do Velké Británie, kam dorazil v červenci 1940. Nejprve se zařadil k 24. peruti a poté byl přeložen v roce 1941 k

⁸⁷ NĚMEČEK, s. 223.

⁸⁸ MIKULKA, MIKULKA, s. 16.

⁸⁹ ČERNÝ, s. 8.

311. československé bombardovací peruti. Zúčastnil se bombardovacích akcí, které probíhaly nad okupovanou Evropou. Od roku 1942 obdržel hodnost kapitána a získal velení u B letky patřící k 311. peruti. Cílem B letky představovaly německé ponorky. Za poškození ponorky U-106 získal Stránský britské vyznamenání DFC. Josefa Stránského po vykonání potřebných letových hodin přeřadilo velení v březnu 1944 k 21. britské bombardovací peruti, kde se stal také velitelem A letky. „21. peruť byla tehdy součástí elitního 140. bombardovacího křídla 2nd Tactical Air Force a její výzbroj tvořily letouny DH98 Mosquito FB.MK.VI. Křídlo se specializovalo především na precizní denní, ale i noční nálety proti železničním, silničním, letištním a dalším vybraným cílům.“⁹⁰ Josef Stránský prováděl se svou osádkou především noční operace. 21. června se již z operace nevrátil. Letoun našli na pobřeží Francie a oba letce pohřbili na francouzsko-britském hřbitově. Stránský získal několik vyznamenání – Československý válečný kříž, Československou medaili Za zásluhy a Pamětní medaili československé zahraniční armády. V roce 1991 jej prezident povýšil do hodnosti plukovníka in memoriam.⁹¹

Karel Mrázek, další významný československý letec, se narodil 29. listopadu 1910 v Náchodě. Od roku 1932 navštěvoval leteckou vojenskou školu v Brně a následně působil v letech 1933–1934 v Nitře jako podporučík letectva. Roku 1938 se rozhodl pro odchod z Československa. Přes Polsko a Francii se na lodi Neuralia 2. července 1940 doplavil do Velké Británie.⁹² Po složení přísahy Jeho Veličenstvu králi vstoupil Mrázek do služeb RAF a do září pobýval na základně v Duxfodru, kde sídlila 310. československá stíhací peruť pod vedením Alexandra Hesse. Od září nastoupil k 46. peruti, které velel major John R. MacLachlan. Mrázek „se od 18. září 1940 jako jediný Čechoslovák v peruti aktivně zapojil do nejurputnější fáze (...) bitvy o Británii“.⁹³ Během

⁹⁰ Tamtéž, s. 63.

⁹¹ Tamtéž, s. 66.

⁹² DUDA, s. 173.

⁹³ Tamtéž, s. 173.

bitvy sestřelil několik letadel, nebo je jen poškodil. Německá luftwaffe jej sestřelila celkem dvakrát. Od roku 1941 působil u 257. stíhací peruti a poté u československé 313. peruti, která od června měla za úkol chránit přístavy a lodní konvoje. Od prosince 1941 měla 313. peruť novou základnu v Hornchurch. Jejím velitelem se stal 15. prosince Karel Mrázek povýšený na hodnost majora. 313. peruť se spojila s 64. britskou a 411. kanadskou peruti a tím vytvořily Hornchurchskou stíhací skupinu. Ta se zúčastnila operace Fuller, za kterou získala 313. peruť 27. května 1942 Československý válečný kříž 1939.⁹⁴ Po smrti Aloise Vašátka převzal Karel Mrázek jeho místo velitele Československé stíhací skupiny, které velel až do roku 1943. Po válce se vrátil do Československa, avšak roku 1948 ztratil všechna vyznamenání a byl degradován. V roce 1989 však Mrázek získal nejen zpět svá vyznamenání, ale získal i Řád generála M. R. Štefánika. Zemřel 5. prosince 1998 v Jablonci nad Nisou.

Mezi méně známé letce patřil Václav Pánek. Narodil se 5. října 1915 v Ústí nad Orlicí. Svou leteckou kariéru začal Pánek v Hradci Králové, kde patřil k 1. leteckému pluku T. G. Masaryka. V srpnu 1939 odjel do Polska. „V této souvislosti je nutné říci, že ještě před vypuknutím války bylo z Polska vypraveno celkem pět lodních transportů. První 26. května, poslední 19. srpna 1939, všechny s cílovou zemí Francie.“⁹⁵ I Pánek odjel s jednou lodí do Francie a po její kapitulaci do Velké Británie. V červenci složil přísahu a nastoupil k RAF, konkrétně k 311. československé bombardovací peruti, kterou vedl podplukovník Karel Mareš. Svůj první operační let absolvoval v srpnu 1941, kdy jeho skupina měla za cíl bombardovat Hannover.⁹⁶ Pánek se svou osádkou měl dále za cíl i města v Itálii, především Milán, Turín a Janov. V březnu 1942 získal již třetí Československý válečný kříž, a poté v dubnu nastoupil k 24. britské dopravní peruti, u které sloužil pouhé tři měsíce. Tato peruť měla za úkol „převahu nových bojových i dopravních letadel z USA a

⁹⁴ Tamtéž, s. 175.

⁹⁵ HAVEL, J., “--in memoriam--”: *Letci RAF*, Cheb 1993, s. 6.

⁹⁶ Tamtéž, s. 9.

Kanady do Velké Británie i zámořských oblastí“. Dále musela peruč zajistit přepravu vojáků a přepravu stíhacích peruč, které se stěhovaly na nové základny.⁹⁷ Pánkovi se však u peruti nelíbilo a proto přešel k 138. britské peruti zvláštního určení. Stal se součástí osádky, které velel plukovník Leo Anderle. 10. prosince se celá osádka vydala z Egypta na Maltu, avšak na ostrov nikdy nedorazila. Pánkovo jméno vyryli na památník v El-Alameinu spolu s dalšími členy osádky. V roce 1947 získal Pánek hodnost štábní rotmistr – letec v záloze in memoriam a po roce 1989 získal další vyznamenání.

Václav Jícha, František Doležal a Bohumír Fürst všichni výborní letci, kteří ještě stihli zasáhnout do bitvy o Británii. Václav Jícha, který se narodil 10. února 1914 v Dnešticích, chtěl létat již od svého mládí. Přes modelářství a vyučení v letecké škole se dostal k letectvu v Praze-Kbelích. Stejně jako většina letců z Prahy se i Jícha po obsazení Československa rozhodl odejít přes Polsko do Francie a spolu s Miloslavem Mansfeldem na lodi Neuralia odjel do Velké Británie. Jíchu přijalo velení do RAF v srpnu 1940 a poté se zařadil k 310. peruti, kde však nepobyl příliš dlouho. Jícha působil nejprve u 1. britské perutě a následně u 17. perutě, ve kterých se zúčastnil bitvy o Británii.⁹⁸ Nově založená 313. peruč potřebovala nové letce, a tak i Jícha odešel od britské jednotky k československé. Roku 1942 povýšil Jícha na nadporučíka a poté musel odejít na povinný odpočinek, jelikož splnil počet odlétaných hodin. Do bojů se Jícha již nezapojil a pracoval jako testovací pilot. Během války sestřelil 7 nepřátelských letadel jistě a 1 letoun poškodil. Václav Jícha zemřel 1. února 1945 při dopravním letu, který směřoval do Skotska.

František Doležal se zúčastnil bitvy o Británii u 19. britské stíhací perutě. Doležal se narodil 14. září 1909 v České Třebové. V roce 1939 odešel Doležal z Československa do Velké Británie. V srpnu 1940 se stal

⁹⁷ PAJER, M., *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, Cheb 2004, s. 24.

⁹⁸ RAJLICH, *Esa*, s. 84.

součástí nově založené 310. perutě. Kvůli velkému počtu letců u 310. byl Doležal přeložen právě k 19. peruti, kde létal jako jeden z prvních Čechů na Spitfirech. Během bitvy o Británii sestřelil celkem 2 letouny jistě a další 2 pravděpodobně.⁹⁹ Doležal se na konci října 1940 navrátil k 310. peruti a po zranění velitele jednotky Webera v roce 1941 nastoupil na jeho místo. Za velmi dobré vedení perutě a úspěchy získal Doležal britské vyznamenání DFC. Po vykonání služby v RAF odcestoval František Doležal do USA, kde studoval na univerzitě v Kansasu. V roce 1945 se vrátil do Československa, avšak 4. října havaroval při služebním letu u Bučovic. František Doležal získal za své výkony Československý válečný kříž, Československou medaili Za chrabrost a mnohé další. Roku 1991 získal hodnost plukovníka in memoriam.

Poslední významný československý letec byl Bohumír Fürst, který se narodil 1. října 1909 v Opatovicích. Absolvoval leteckou školu v Prostějově, kde od roku 1932 začal vyučovat. „Do zahraničního odboje Bohumír Fürst uprchl 23. 6. 1939 u Těšína. S podepsaným závazkem na službu v Cizinecké legii pak 26. 7. odplul lodí ‚Castelholm‘ z Polska do Francie. Stal se velitelem poslední skupiny čs. letců, která byla přes Marseille odeslána k 1. pluku Cizinecké legie v Sidi-bel-Abbés. Teprve 25. 10. 1939 byli tito letci převeleni k L'Armée de l'Air.“¹⁰⁰ Po kapitulaci Francie odjel Fürst do Velké Británie, kde si své jméno změnil na Fiřt, jelikož Angličané se na německy znějící jména dívali s nejistotou a považovali letce za špiony. Fiřt nastoupil k 310. peruti, ve které se zúčastnil bitvy o Británii a sestřelil 3 letouny jistě a 1 pravděpodobně. Od roku 1941 vykonával pozici instruktora u 52. operační peruti a poté působil u 24. dopravní.¹⁰¹ Po konci války se vrátil do Československa, avšak stejně jako ostatní letci byl i on degradován a odešel z armády. Zbytek života kontrolovala Fiřta Státní bezpečnost. Zemřel 2. ledna 1978

⁹⁹ Tamtéž, s. 91.

¹⁰⁰ RAJLICH, *Esa*, s. 126.

¹⁰¹ MIKULKA, MIKULKA, s. 34.

v Ledči nad Sázavou. V roce 1991 získal jako František Doležal hodnost plukovníka in memoriam.

4. 2. Zahraniční letci v RAF

Nejen českoslovenští vojáci a letci, ale i Poláci, Dánové, Norové, Nizozemci, Belgičané a svobodní Francouzi se chtěli dostat z okupované Evropy a bojovat proti nacistickému Německu. Nejvíce vojáků přicházelo do Velké Británie v červenci 1940 a vzápětí se letci stali součástí RAF. Britové nejdříve do svých perutí přijímali Poláky, kteří byli nejzkušenější a také jazykově nadanější než ostatní zahraniční letci. Ostatní se po prověrkách postupně řadili do britských perutí a po naplnění kapacit povolilo RAF založení zahraničních. Stíhací velitelství RAF se rozdělilo v roce 1940 územně na 4 skupiny, ke kterým nové perutě zařazovalo.

4.2.1. Poláci

Napadení Polska v září 1939 znamenalo vypuknutí druhé světové války. „V polovině září 1939, na rozkaz vrchního velení začal koordinovaný ústup celých leteckých jednotek do Rumunska. Polští stíhači během těchto několika mála dnů na svých zastaralých strojích sestřelili 126 letadel nepřítele.“¹⁰² Většina polské armády se poté přesunula do Francie. Vojáci představovali „asi 60 procent celkového počtu polské exilové armády“, kterou vedl generál Sikorski.¹⁰³ Bitvy o Francii se zúčastnilo celkem 136 polských letců. Když Francie kapitulovala, odjeli polští letci do Velké Británie, vstoupili do Královského letectva a jako první zahraniční letci se zúčastnili i bitvy o Británii. 17. července sestřelil Antoni Ostowicz svůj první nepřátelský letoun. Poláci měli v RAF také nejvíc svých perutí. Celkem se druhé světové války účastnilo 7 polských perutí a do bojů se zapojilo na 1813 polských pilotů. Celkem 4 perutě se zaměřovaly na bombardování.¹⁰⁴ Nejznámějším

¹⁰² MICHL, s. 21.

¹⁰³ Tamtéž, s. 21.

¹⁰⁴ PAJER, *Ve stínu*, s. 131.

polským pilotem se stal Witold Urbanowicz, který se po příjezdu do Velké Británie stal součástí 145. britské stíhací perutě. Následně Urbanowicz doplnil nově vzniklou 303. polskou stíhací peruč, ve které sestřelil celkem 13 nepřátelských letadel. V roce 1941 se stal velitelem 1. polské stíhací skupiny a jako jediný Polák se zúčastnil bojů proti Japoncům. Urbanowicz se po skončení války vrátil do Polska, avšak zde jej čekal stejný osud jako československé letce. Podařilo se mu uniknout do USA, kde v roce 1996 zemřel. Stanislaw Skalski patřil mezi další významné polské letce. Během obrany Polska se mu podařilo sestřelit celkem 5 německých letadel a 2 bombardéry poškodil. Stejně úspěchy čekali Skalského v bitvě o Británii, kdy sestřelil celkem 5 německých Messerschmittů Bf 109.¹⁰⁵ Dalším polským letcem, který dosáhl výborných výsledků, byl Antoni Glowacki. Sloužil u 501. britské perutě a v srpnu 1940 sestřelil 5 nepřátelských letadel. Glowacki měl další úspěchy u 303. polské perutě. Po válce zůstal ve Velké Británii. Mezi významné polské letce patřil i Witold Lokuciewski. Do roku 1941 Lokuciewski sestřelil 7 nepřátelských letadel a za své úspěchy získal britské ocenění DFC. Roku 1942 jej sestřelili a do konce války zůstal v zajateckém táboře. Do Polska se vrátil v roce 1947 a pro své levicové názory nebyl pronásledován komunistickým režimem. Matěj Pavlovič se přidal k polským letcům ke konci roku 1940. Bojoval spolu s Josefem Františkem u 303. polské stíhací perutě. Pavlovič se nikdy nestal stíhacím esem, avšak podílel se na zničení několika nepřátelských letadel. Zemřel při bojové operaci v roce 1941.¹⁰⁶

4.2.2. Svobodní Francouzi

První červencové dny roku 1940 směřovala britská flotila k francouzským břehům. Operace „Catapult“ měla za úkol zničení francouzských lodí před tím, než padnou do rukou Němců. Během

¹⁰⁵ MICHL, s. 28.

¹⁰⁶ HURT, s. 75.

operace však nebyly zničeny všechny lodě, a tak se opakovala. Při ní zemřelo 1297 francouzských námořníků, tedy mnohem více, než v dosavadním průběhu války. Tento incident znamenal pozastavení odchodu francouzských dobrovolníků do Velké Británie. Ti, kteří se rozhodli odejít do služeb Královského letectva spadali pod Charlese de Gaulla. Bitvy o Británii se zúčastnilo velmi málo francouzských letců. Avšak i přesto získali Francouzi svou vlastní peruť, která měla pořadové číslo 341, která si stejně jako československá peruť zvolila své motto: *Friendship* (Přátelství). Digier Béguin se zařadil mezi nejúspěšnější francouzské letce, když sestřelil celkem 7 nepřátelských letadel. Jean Demozay sloužil převážně u britských perutí. Na začátku bitvy o Británii sloužil u 1. britské perutě, ale pouze jako tlumočnick. V listopadu 1940 Demozay jako cvičný pilot sestřelil svůj první nepřátelský letoun a při náletech na Londýn i 1 německý bombardér. Od roku 1941 se Demozay stal dokonce velitelem 91. britské stíhací perutě. Zemřel při letecké nehodě roku 1945. Demozay sestřelil celkem 21 nepřátelských letadel a získal i Československý válečný kříž.

4.2.3. Norové, Dánové

V dubnu roku 1940 začala operace „Weserübung“, která měla za cíl obsazení Norska a Dánska. Obě země se útoku bránily, avšak Dánsko padlo během jednoho dne a stejně tak i jeho letectvo. Norsko bojovalo až do července 1940 a to za pomoci Velké Británie a Francie. Poté byli norští letci přepraveni do Velké Británie, avšak nebylo jich mnoho. Do bitvy o Británii se Norové nezapojili, své letecké dovednosti předvedli až v roce 1941, kdy Helge Mehre sestřelil první nepřátelský letoun. I Norové získali svou vlastní peruť. Ta vznikla v červenci 1941 v Cattericku jako 331. norská stíhací peruť. První sestřel měl na svědomí jediný dánský pilot v peruti Jak Birksted. Mezi nejlepší norské stíhače, kteří sestřelili dohromady 11 nepřátelských letadel, patřili Svein Heglund a Helmer

Grundt-Spang. Do konce války vznikly další dvě norské perutě, ze kterých se utvořila 132. norská stíhací skupina. Norové v Královském letectvu sestřelili celkem 240 letadel. Dánové měli v RAF velmi malý počet letců. Celkem 4 letci se zapojili v britských službách do války. Dva z nich však sestřelila luftwaffe nad Francií – Joergen Thalbitzer a Axel Svendsen.¹⁰⁷

4.2.4. Belgičané, Nizozemci

Jak Belgičané, tak Nizozemci neměli v RAF příliš výrazné úspěchy. Celkem 26 belgických letců působilo v Královském letectvu a mohli si připsat 29 sestřelených letadel. Z belgických pilotů nejvíce vynikali Jacques A. L. Phillipart a hrabě Yvan Georges du Monceau de Begendael, který během bitvy o Británii sestřelil celkem 5 německých letadel. Belgičané měli i své perutě, avšak kvůli nedostatku letců si museli do svých perutí vypůjčovat cizí letce. Nizozemci měli k dispozici malé množství pilotů. Do bitvy o Británii vůbec nezasáhli a uplatnili své letecké dovednosti až na konci války. Nizozemská 322. stíhací peruť měla za cíl hlavně bezpilotní pumy V-1. „Nejúspěšnějším stíhačem v tomto neosobním boji se stal Frans Rudolf Burgwal, který ušetřil Londýn od dopadů dvaceti střel V-1.“¹⁰⁸ Žádný nizozemský letec se nestal stíhacím esem. Celkově působilo v RAF 76 nizozemských letců, kteří sestřelili 10 letadel a zničili 78 bezpilotních pum V-1.

¹⁰⁷ MICHL, s. 100.

¹⁰⁸ Tamtéž, s. 105.

Závěr

Pobyt československých letců v zahraničí během druhé světové války přesně vystihují autoři Jiří Rajlich a Jiří Sehnal ve své knize *Stíhači nad kanálem* slovy: „Po šesti dlouhých a strastiplných letech se českoslovenští stíhači z Velké Británie vrátili do vlasti jako vítězové. Po celou tu dobu nesli na svých křídlech symbol dočasně porobeného národa. Teprve 13. srpna 1945 pro ně válka definitivně skončila. Odcházeli do války jako první, ale vrátit se mohli až jako poslední. Bojovali od začátku do konce.“¹⁰⁹

Všichni letci, kteří přežili druhou světovou válku a vrátili se zpět do Československa nečekali, co jim přinesou následující roky. Vojáci, kteří měli vyšší hodnosti, se dále podíleli na vedení československé armády, nebo vedli svůj vlastní letecký pluk. Ostatní chtěli v klidu dožít se svými rodinami, které si během války prožily mnohá příkoří od gestapa. Dva roky po válce zesílili komunisté své totalitní praktiky ve veřejném i politickém životě. V únoru 1948 převzali vládu komunisté, kteří vzápětí obrátili pozornost k českým válečným letcům. Ústřední výbor Komunistické strany Československa vydal směrnici k odvolání důstojníků a rotmistrů z povolání. Řada vojáků byla přeložena do zálohy, někteří byli degradováni do hodností vojín-úderník. Následovaly vykonstruované politické procesy, kdy muži, kteří bojovali za svobodu Československa, byli odsuzováni k dlouholetým pobytům ve vězení. Z dnešního pohledu se to zdá nepochopitelné. Několik vojáků dokázalo ještě v únoru emigrovat do demokratických zemí. Většina odcestovala zpátky do Velké Británie, kde se znovu přihlásili k RAF. Zde buď vykonávali aktivní leteckou službu, nebo vyučovali nové generace letců. Ostatní odjížděli do Ameriky nebo Austrálie. V Československu se poté komunisté postarali, aby jména těch, kteří odešli, byla navždy vymazána ze všech záznamů a pamětí lidí. Každý letec odsouzený za velezradu strávil ve vězení minimálně 5 let. A ani po propuštění neměl žádný z nich lehký život. Režim jimi dále opovrhoval a tak museli bývalí letci hledat práci například ve skladech, nebo jako řidiči. Všichni museli čekat dalších 40 let, aby se dočkali patřičného uznání. Po roce 1989 byla řada letců rehabilitována a mnohým z nich v průběhu let prezident republiky udělil čestná vyznamenání. Některým in memoriam.

¹⁰⁹ RAJLICH, SEHNAL, s. 203.

Veškerá literatura, která byla potřebná ke zhotovení práce, má společný závěr a to ten, že všichni českoslovenští letci, vojáci, mechanici a pozemní personál byl pro Velkou Británii velkým přínosem. Vznik Královského letectva znamenal pro Velkou Británii bezpochyby krok vpřed. Samotný vývoj RAF probíhal velmi rychle, a Velká Británie tak získala potřebnou leteckou sílu, aby mohla bojovat proti případným nepřítelům. Po vypuknutí druhé světové války však probíhala fáze tak zvané podivné války, ale po obsazení Belgie a napadení Francie nezůstala Velká Británie mimo bojové akce. Nasazení britských jednotek u Dunkerque a přeprava vojáků do Velké Británie znamenaly především pro zahraniční letce nový impulz k boji. Čeští a slovenští letci, které velení Královského letectva přijalo do svých řad, vzpomínají ve svých memoárech na tuto událost jen v pozitivěch. Za zmínku stojí František Fajtl, který na pobyt ve Velké Británii vzpomínal velmi rád, a o svých zážitcích sepsal několik knih. Nezapomněl se v knihách zmínit o svých kamarádech a spolubojovnících. Během bitvy o Británii dokázalo RAF zdokonalit svou bojovou taktiku a především vycvičit nové letce ke všem operacím. Tento fakt musela uznat i německá luftwaffe. Českoslovenští letci prokázali v bojových akcích nejen své odhodlání bojovat za osvobození Československa, ale i ostatních zemí Evropy. Velká Británie po skončení války uctívala všechny ty, kteří bojovali na její straně, a každý rok uctívá jejich památku.

Cílem bakalářské práce bylo připomenout osudy československých letců ve Velké Británii. Založení československých perutí znamenalo pro vlastenecké letce jistou dávku optimismu a sebevědomí. Naopak každá nová bojová akce, ze které se letci nevrátili, znamenala vždy černý den pro jednotlivou československou peruť. I přes ztráty svých kamarádů však přicházeli noví letci, například z cizineckých legií, aby se připojili k perutím a doplnili jejich stavy. Každý jednotlivec, který bojoval ve Velké Británii proti Německu, představoval obrovskou sílu celého leteckého sboru. Stejně tak každý letec nebo voják, který bojoval v prvních fázích války na straně Polska a Francie znamenal pro Velkou Británii značnou výhodu. Právě tito letci, kteří měli již bojové zkušenosti ze září 1939 a posléze z jara 1940, byli velkým přínosem jak v průběhu bitvy o Británii tak i po zbytek celé války.

Resumé

The Bachelor's thesis will address the participation of Czechoslovak airmen in the Battle of Britain during the World War II. In the introduction, the work will focus on the history of the British Navy, and the subsequent establishment of the Royal Air Force and its development. The Royal Air Force was founded in 1918 and attended the final phase of the World War I.

The work will then focus on the beginning of the World War II and the departure of the first Czechoslovak airmen to Poland, France and finally to Britain. Some Czechoslovak pilots in British squadrons also participated in the Battle of Britain. The biggest battle took place on the 15th September 1940 and entered into British history as the day Battle of Britain. After the Battle of Britain the Czechoslovak government in exile and the Czechoslovak leaders wanted to start their own Czechoslovak Squadron. This was established in the year of 1940 and 1941. The 310th and the 311th Czechoslovak Fighter Squadrons were founded first and the Czechoslovak Bomber Squadron followed. The last two squadrons, 312th and 313th were established as a fighter Squadron. The paper will then describe the most important Czechoslovak airmen who left Czechoslovakia in 1938 and the subsequent signing of the Munich agreement in 1939. Each profile will describe the airman's life in Czechoslovakia and abroad, working in foreign armies. In the conclusion will discuss how the foreign pilots had to leave their country for Great Britain after the occupation.

Seznam použité literatury

BOWYER, Chaz. *Dějiny RAF*. Columbus : Praha 1995.

BROD, Toman; ČEJKA, Eduard. *Na západní frontě*. Naše vojsko : Praha 1965.

ČERNÝ, Karel. *S RAF proti ponorkám*. Obec Havlíčkova Borová : Havlíčkův Brod 2004.

DUDA, Zbyněk Miloslav. *Legenda československého letectví*. ANLET, o.s. : Praha 2011.

FAJTL, František. *Vzpomínky na padlé kamarády*. Horizont : Praha 1991.

FAJTL, František. *Létal jsem s Třistatřináctkou*. Naše vojsko : Praha 1991.

GROEHLER, Olaf. *Letecká válka 1939–1945*. Panorama : Praha 1981.

HAVEL, Josef. “--In memoriam--.”: *Letci RAF*. Naše vojsko : Cheb 1993.

HAWTON, Hector. *The men who fly*. Thomas Nelson and sons LTD : London 1944.

HESS, Alexander. *Byli jsme v bitvě o Británii*. Naše vojsko : Praha 1993.

HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. Computer press : Brno 2005.

JULLIAN, Marcel. *Bitva o Británii červenec až září 1940*. Naše vojsko : Praha 2004.

KUDRNA, Ladislav. *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*. Naše vojsko: Praha 2006.

LAŠTOVKA, Vojtěch. *Letci RAF z Domažlicka proti nacismu 1939–1945*. Český les : Domažlice 2005.

MALÝ, Milan; TRNKA, Bohuš. *Třistadvanáctá peruč RAF a jižní Čechy*. Jihočeské muzeum : České Budějovice 2005.

MICHL, Jan. *Cizinci v RAF, Stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii*. Ares : Praha 2006.

MIKULKA, Jiří; MIKULKA Radek. *S RAF proti Hitlerovi, Letci z Vyškova, Ivanovic na Hané a okolních obcí v době druhé světové války*. Radek Mikulka : Vyškov 2007.

NĚMEČEK, Václav. *Vojenská letadla III*. Naše vojsko : Praha 1992.

NESBIT, Roy Conyers. *Historie R.A.F v obrazech*. SVOJTKA a VAŠUT : Olomouc 1995.

NOVÁK, Valentin. *Letcem v Anglii, Z bojů volyňských Čechů na Středním východě, v Tobruku a anglickém letectvu*. Sdružení Čechů z Volyně a jejich přátel : Volyně 2003.

PAJER, Miloslav. *Křídla míří na Německo*. Svět křídel : Cheb 1994.

PAJER, Miloslav. *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*. Svět křídel : Cheb 2004.

PAJER, Miloslav. *Ve stínu slávy*. Svět křídel : Liberec 1992.

RAJLICH, Jiří. *Esa na obloze*. Naše vojsko : Praha 1995.

RAJLICH, Jiří; SEHNAL Jiří. *Stíhači nad kanálem*. Naše vojsko : Praha 1993.

VÁŇA, Josef. *Příslušníci československého letectva v RAF*. AVIS : Praha 1999.

Přílohy



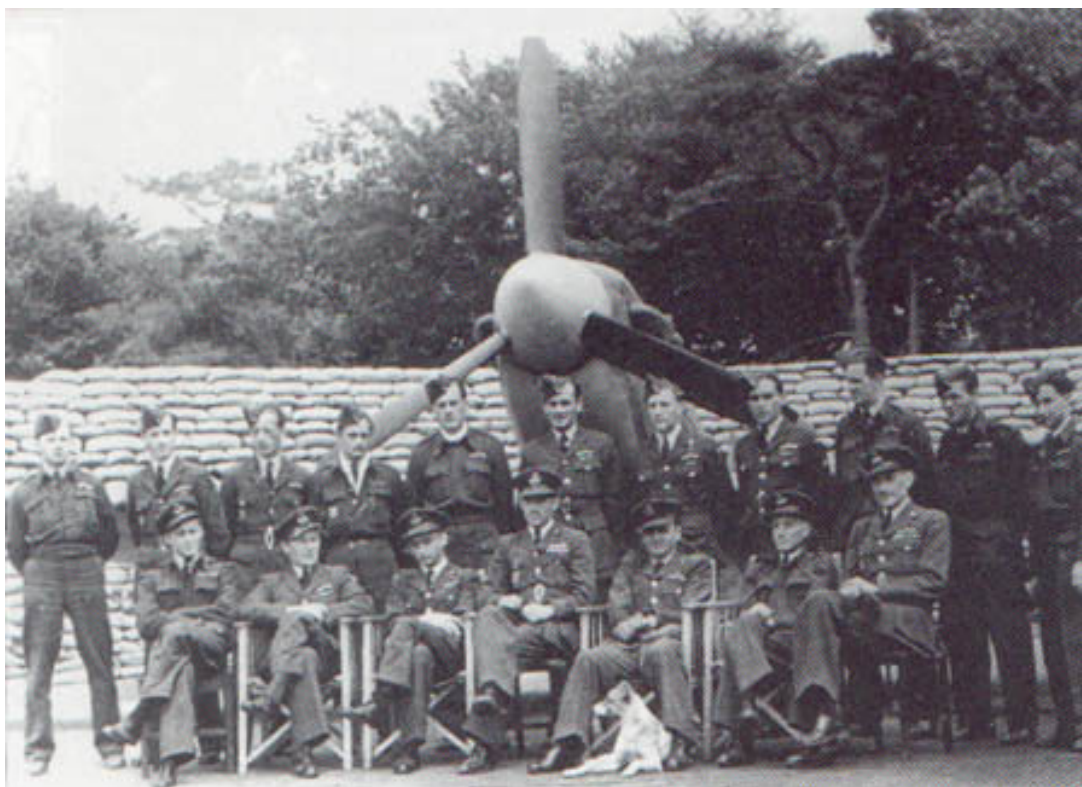
310. čs. stíhací peruč 1940 ¹¹⁰



312. čs. stíhací peruč v pohotovosti, v pozadí Alois Vašátko ¹¹¹

¹¹⁰ HURT, s. 10.

¹¹¹ DUDA, s. 278.



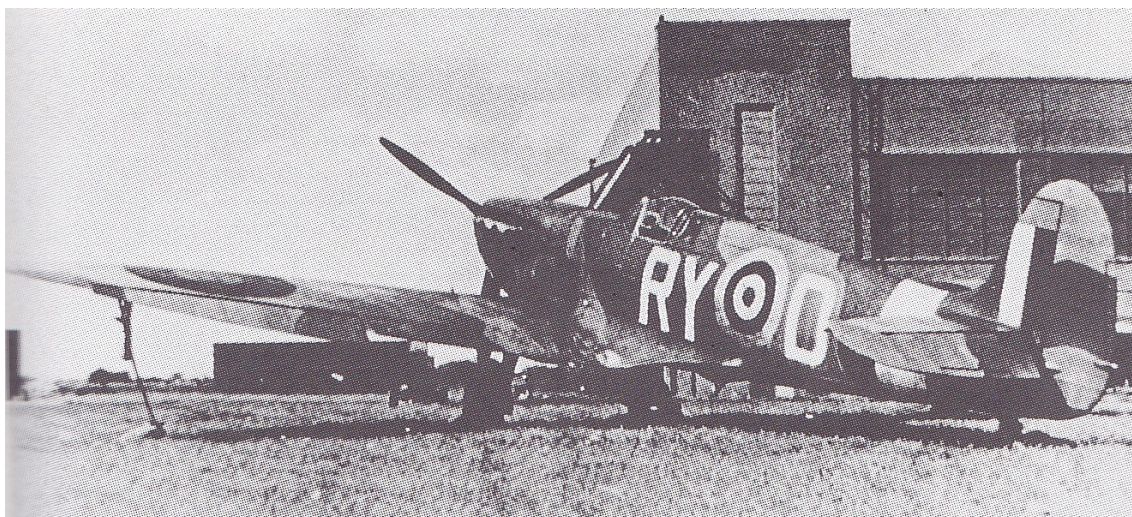
313. čs. stíhací perut' 1942 ¹¹²



Základna 313. čs. peruti Caterrick ¹¹³

¹¹² HURT, s. 49.

¹¹³ FAJTL, *Létal jsem*, nestránkováno.



Spitfire Mk.I ¹¹⁴



Bohumír Fiřt 1940 ¹¹⁵

¹¹⁴ RAJLICH, SEHNAL, nestránkováno.

¹¹⁵ HURT, s. 11.



Alois Vašátko ¹¹⁶



Josef František ¹¹⁷

¹¹⁶ RAJLICH, SEHNAL, nestránkováno.

¹¹⁷ HURT, s. 75.

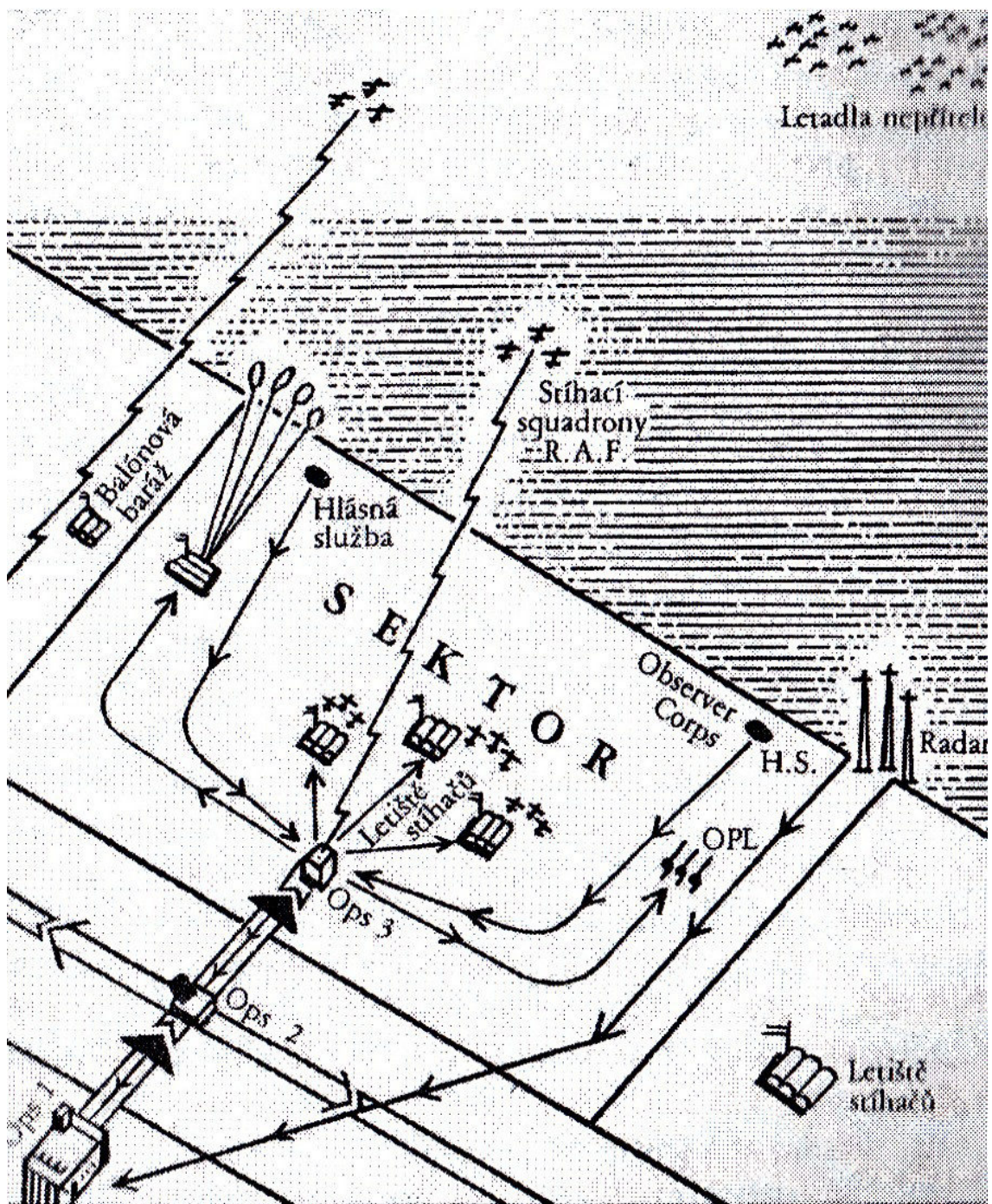


Schéma řídicího, kontrolního a navádějícího systému RAF během bitvy o Velkou Británii ¹¹⁸

¹¹⁸ FAJTL, *Vzpomínka*, s. 153.