

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Českoslovenští letci v bitvě o Británii

Petra Kudrnovská

Plzeň 2013

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor České dějiny

Bakalářská práce

Českoslovenští letci v bitvě o Británii

Petra Kudrnovská

Vedoucí práce:

PhDr. Roman Kodet, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2013

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

Plzeň, duben 2013

.....

Tímto bych chtěla poděkovat PhDr. Romanu Kodetovi, Ph.D. za cenné rady a odborné vedení mé bakalářské práce.

Obsah

1	ÚVOD	1
1.1	CÍLE A STRUKTURA PRÁCE	1
1.2	ROZBOR LITERATURY A PRAMENŮ.....	3
2	CESTA DO VELKÉ BRITÁNIE	5
3	JEDNOTKY ČESKOSLOVENSKÝCH LETCŮ	10
3.1	STÍHACÍ PERUTĚ	10
3.2	BOMBARDOVACÍ PERUŤ.....	16
3.3	POZEMNÍ PERSONÁL	19
4	VÝZNAMNÍ PILOTI	20
4.1	STANISLAV FEJFAR	20
4.2	JOSEF FRANTIŠEK	23
4.3	ALOIS VAŠÁTKO.....	28
4.4	FRANTIŠEK FAJTL.....	31
5	CELKOVÝ PODÍL ČESKOSLOVENSKÝCH LETCŮ V BITVĚ O BRITÁNII	37
6	ZÁVĚR	39
7	BIBLIOGRAFIE	41
8	RESUMÉ	43

1 Úvod

Bitvu, jež proběhla mezi 10. červencem a 31. říjnem roku 1940, nazval Winston Churchill, britský ministerský předseda, bitvou o Británii. Jelikož veškeré bojové operace byly prováděny ze vzduchu, jednalo se o první čistě leteckou bitvu v dějinách. Proti sobě se zde postavili dva velice silní soupeři – britští stíhači Královského letectva RAF (Royal Air Force) pod velením velitele stíhacího letectva Hughu Dowdinga a německé letectvo Luftwaffe pod velením Hermanna Göringa. Po třech měsících vytrvalých bojů letci téměř z celého světa bojující za Velkou Británii bitvu vyhráli a alespoň dočasně přinesli euforii britskému obyvatelstvu, jež bylo neúnavně bombardováno německými bombardéry. Proto také děkovná slova Winstona Churchilla, že „dosud nikdy v dějinách lidstva neprokázala tak malá hrstka jedinců tolik služeb tak mnohým,“¹ patřila i československým letcům, kteří se této slavné a rozhodující bitvy zúčastnili.

Druhá světová válka, ve které se účastnili i českoslovenští vojáci, se neodmyslitelně zapsala do dějin celého světa a do povědomí každého z nás. Její součástí byla i bitva o Británii, jež vyhráli vojáci spojenečtí a českoslovenští piloti tvořili nemalou součást v jejich řadách. Toto je jeden z důvodů, proč jsem si vybrala právě toto téma.

1.1 Cíle a struktura práce

Cílem této bakalářské práce je podat komplexní přehled o činnosti československých letců (primárně stíhacích) od jejich útěku z Československa do Polska a posléze do Francie. Nejdůležitějším bodem však zůstává činnost letců ve Velké Británii, zvláště pak v bitvě o ni. Pozornost je zaměřena na československé letecké jednotky – perutě, v nichž letci bojovali, na stroje, které měli k dispozici. Stranou

¹ HESS Alexander, *Byli jsme v bitvě o Anglii*, s. 5.

pozornosti nezůstaly ani osudy čtyř jednotlivých letců, kteří se bitvy o Británii zúčastnili – Stanislava Fejfara, Josefa Františka, Aloise Vašátka a Františka Fajtla. V práci nechybí ani zhodnocení jejich činnosti či porovnání s jinými perutěmi.

Bakalářská práce je rozdělena do čtyř hlavních kapitol, z nichž dvě jsou dále děleny na jednotlivé podkapitoly. První část se zabývá politickou situací na domácí scéně a únikem letců do Polska, kde byli odmítnuti. Rovněž se věnuje podmínkám, jež letci museli splnit pro boj ve Francii a následné evakuaci do Velké Británie poté, co Francie podepsala kapitulaci.

Druhá část je rozdělena na podkapitoly, ve kterých se zabývám leteckými jednotkami, jež na území Velké Británie vznikly a bojovaly v největší letecké bitvě v dějinách. Nechybí ani popis jejich činnosti až do konce jejich existence. V této kapitole se rovněž zabývám výzbrojí, jež měli českoslovenští letci k dispozici a její srovnání s letouny nepřátelského Německa.

V následující kapitole se věnuji osudům jednotlivých letců, kteří se se svými úspěchy podíleli na spojeneckém vítězství. U každého je popsán stručný životopis do doby československé okupace Německem, cesta do Polska, Francie a následně do Velké Británie. Pochopitelně se věnuji i jejich činnosti v době bitvy o Británii a popisují zde i jejich osudy poté, co skončila.

V poslední části jsem provedla analýzu úspěšnosti československých leteckých perutí s porovnáním s jinými jednotkami a neopomněla jsem ani zdůraznit úspěchy Josefa Františka, nejúspěšnějšího letce československé národnosti.

1.2 Rozbor literatury a pramenů

Ve své práci jsem použila dva hlavní druhy pramenů – archivní materiály a literaturu, mezi nimiž nechyběly ani cizojazyčné texty. Archivní materiály v podobě kanadských listů mi poskytly informace o vzniku československých perutí a celkový přehled jejich bojové činnosti. Literaturu bych dále rozdělila do dvou skupin na memoáry samotných účastníků bitvy o Británii a odbornou literaturu vycházející ze studia listin z archivů České republiky, ale i archivů zahraničních.

Do první kategorie bych měla zařadit především dílo Františka Fajtla, úspěšného letce, jenž své svědectví podal v několika knihách. První z nich byla publikace *Sestřelen!*, ve které dokázal barvitě popsat své příhody po jeho sestřelení v květnu 1942 nad Francií. Popsal zde své pocity a vylíčil myšlenky, které měl sestřelený letec nad nepřátelským územím. Zaznamenal do své knihy naprosto odlišné charaktery a chování Francouzů z okupované části Německem a z části neokupované a neopomněl popsat strach, ale ani přesvědčení a silnou vůli, která ho na jeho dlouhé pouti zpět do Velké Británie provázela. Další dílo Františka Fajtla, které mi pomohlo utvořit si ucelený pohled na jeho činnost a působení u 313. československé stíhací perutě, byla práce *Létal jsem s Třístatřináctkou*. Tato publikace obsahovala Fajtlův vzpomínky na jeho činnost před odletem do Sovětského svazu.

Dílo Stanislava Fejfara, *Deník stíhače*, jak byla kniha nazvána, obsahuje osobní informace o československém letci, které si sám zapisoval. Jeho názory mě i po více než 70 letech od doby napsání nepřestaly překvapovat svojí duchapřítomností. Je skutečně zvláštní, jak letec poznamenal, že před 70 lety měli Britové poněkud jiné priority: „*Vždyť zde má větší cenu pes, miláček každé rodiny, než syn neb dcera. Přejedeš-li autem psa, je to horší provinění, než přejet člověka. Vždyť zde je ještě zákon: za zabití labutě – trest smrti. Za zabití člověka – doživotní žalář.*“²

² FEJFAR Stanislav, *Deník stíhače*, s. 120.

Do druhé kategorie bych především zařadila díla Jiřího Rajlicha. Kniha *Na nebi hrdého Albionu*, část první – rok 1940 mi poskytla informace o činnosti československých letců v průběhu bitvy o Británii. Studie Jiřího Rajlicha, jenž na podrobném zkoumání osudů československých letců založil svoji kariéru, mi umožnily sepsat úspěchy jednotlivých perutí od jejich založení po konec jejich existence, přiblížily mi osudy jednotlivých letců a poskytly především cenné statistické údaje v této práci použité.

Další použitou knihou tohoto známého autora je publikace *Josef František: pokus o pravdivý příběh československého stíhače*, kde se čtenář mohl dozvědět o životě nejznámějšího československého esa v bitvě o Británii. Kniha mi osvětlila, proč tento významný letec bojoval po boku Poláků a poskytla mi také statistické údaje o Františkových úspěších. Potřebné informace mi poskytla také kniha *Generál Fajtl*, jež spolu s Jiřím Rajlichem vypracovala Jitka Režná, dcera významného stíhače. Tato práce popisuje nesnadný život Františka Fajtla nejen ve Velké Británii, ale také život letce – spisovatele i po válce. Rozsáhlá publikace nabízí možnost prostudovat nejen číselné údaje, ale vylíčila také zajímavý osud československého pilota, jímž se v práci rovněž zabývám.

V neposlední řadě bych ráda zmínila knihy Ladislava Kudrny – *Na zemi a obloze západní Evropy a Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény* – první z uvedených titulů poskytl pohled na život letců od jejich útěku z Československé republiky, přes pobyt v Polsku a evakuaci do Francie až po jejich setrvání v britském Královském letectvu do konce druhé světové války v roce 1945. Spisovatel zde také popsal osudy letce Stanislava Fejfara, kterému je v práci věnována jedna samostatná podkapitola. Druhý z titulů byl pro mne neméně důležitým zdrojem. Tato kniha mi ukázala, jak důležité byly pro naše letce pouhé symboly, které jim dokázaly pozdvihnout morálku (ať už se jednalo o vyvěšenou československou vlajku na britském letišti nebo symboly v emblemech jejich perutí), jak důležitá pro ně byla morálka samotná.

2 Cesta do Velké Británie

Vyhlášení mnichovských podmínek z roku 1938 (postoupení československého pohraničí Německu) pobouřilo většinu československého obyvatelstva, především ozbrojené síly. Německá vláda proto nemohla zrušit československé letectvo naráz (protože by se jistě přidalo na stranu zahraničního odboje), proto se rozhodla přebírat letiště postupně a letcům prozatím ponechávala osobní zbraně i část letecké výzbroje (v létě 1939 byla československá armáda po obsazení zbytku Československa rozpuštěna i administrativně).³ Velitel německého letectva Hermann Göring letcům (pocházejících Sudet, tedy těch, jenž měli německé občanství) nabídl možnost zařazení do služeb německého letectva – Luftwaffe. Tato spolupráce však byla přerušena německým velením, když bylo zjištěno, že českoslovenští letci ilegálně přecházejí hranice do zemí, o kterých si mysleli, že se dostanou do válečného konfliktu s Německem.

Tyto většinou organizované odchody začaly na přelomu března a dubna 1939 a směřovaly do Polska.⁴ Byly organizovány domácím odbojem Obranou národa či Svazem letců. Polsko však z počátku o československé letce nejevilo zájem (natož pak o vytvoření samostatné československé jednotky, když se později, koncem července 1939, zhoršovaly polské diplomatické vztahy s německými, polská armáda projevila o československé vojáky, zvláště pak letce, zájem a někteří letci zde skutečně zůstali), a tak československý konzulát sídlící v Krakově rozhodl o přesunu letců do Francie, která je však mohla přijmout pouze jako pěší vojáky na pět let do své Cizinecké legie a pouze v případě války by je zařadila do letectva (což byl příslib pouze verbální, Velká Británie pak zaujala odmítavý postoj k jakémukoliv zařazení československých vojáků do britských jednotek – obě země však jednaly

³ KUDRNA Ladislav, *Na zemi a obloze západní Evropy*, s. 11.

⁴ Tamtéž, s. 13.

podle platných mezinárodních dohod).⁵ S tím letci nesouhlasili, nevěděli, kdy válka začne nebo zda vůbec propukne. Přesto přihlášku do francouzské Cizinecké legie s nejistotou podepsali – viděli v tom východisko ze své špatné finanční situace (v opačném případě by byli odesláni zpět do Protektorátu Čechy a Morava přes německé hranice).

„Ani po pádu Polska příliv uprchlíků neustal. Unikali do zahraničí tzv. balkánskou cestou, tedy většinou přes Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii, Řecko a Blízký východ do Francie.“⁶ V srpnu 1939 bylo ve Francii již 470 letců a tento počet se stále zvyšoval (v době kapitulace Francie se na jejím území nacházelo 1000 československých letců).⁷ Při vstupu do Cizinecké legie v Marseille byla leteckým důstojníkům snížena hodnost a pro některé z nich se novým působištěm stalo africké město Sidi-Bel-Abbès (například pro Stanislava Fejfara). Francouzské a britské vyhlášení války Německu dne 3. září 1939 bylo pro letce příjemnou změnou – piloti se mohli začít přeškolovat na francouzskou leteckou techniku, většinou na letoun Moran Saulnier M.S.406. Po přeškolení byli začleněni k francouzským leteckým jednotkám ve Francii, Africe i Sýrii a důstojníkům byly navráceny původní hodnosti.

Na území Francie vznikla pouze jedna samostatná československá stíhací letka operující v sestavě Groupe de Chasse I/6 (zkráceně GC I/6, jež byla na konci ledna 1940 prohlášena za bojeschopnou, samostatná letka byla ustanovena až 5. června). Letce trápil nejen nedostatek bojové činnosti, ale rovněž nízké finanční ohodnocení, které se promítalo do osobního života. To se mělo vyřešit až 1. dubna 1940, od kdy se výplata československých letců rovnala výplatě francouzských, netýkalo se to však těch, kteří do Francie odešli dříve a zapsali se do Cizinecké legie (což byla naprostá většina letců). Tento problém měl být vyřešen takzvaným československým statutem (vydaným již v lednu 1940), jenž

⁵ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 9.

⁶ Tamtéž, s. 9.

⁷ KUDRNA Ladislav, *Na zemi a obloze západní Evropy*, s. 17.

tyto příslušníky zbavil pětiletého závazku a přiznal jim charakter příslušníků československé armády (avšak až po vytvoření samostatné československé letecké jednotky).

Úspěšnost československých letců v takzvané Podivné válce (3. září 1939 – 10. květen 1940) nebyla vysoká. Sestřelili pouze dva německé letouny, ale sami ztratili osm letců a jednoho mechanika.⁸ V nastalé bitvě o Francii se naplno projevila špatná organizace francouzského letectva: vyčerpaní letci stále drželi pohotovost a bojově vzlétali, zatímco nově vycvičení čekali v záloze. Letouny se stávaly čím dál více zaostalejšími za německými, které měly navíc i početní převahu (která by se vynulovala, kdyby Francie nasadila i letouny v záloze). Špatná komunikace a často i odporující si rozkazy měly za následek německé vítězství. 5. června 1940 byl den, kdy začala bitva o Paříž a českoslovenští letci byli vysláni na „protitankovou“ misi, v nichž ničili především německé tanky. Nový ministerský předseda Francie, maršál Phillipe Pétain, však požádal 17. června o příměří.

Českoslovenští letci za svého působení ve Francii podle francouzských norem⁹ pro přiznání sestřeleného stroje sestřelili 129 německých letounů jistě a 25 pravděpodobně, zatímco podle britského systému sestřelili jistě 78 letounů a 14 sestřelili pravděpodobně. Měli tudíž 12% podíl na celkových úspěších francouzského stíhacího letectva.¹⁰ Nejúspěšnějším československým letcem ve Francii se stal Alois Vašátka, jenž sestřelil 12 letounů jistě a dva pravděpodobně, čímž se stal pátým nejúspěšnějším letcem ve Francii. Na francouzském území zahynulo celkem 26 československých pilotů.¹¹ Po kapitulaci Francie se někteří letci evakovali sami ve svých letounech (pokud měly dostačující

⁸ Tamtéž, s. 41.

⁹ Francouzský systém uznal sestřelený letoun každému, kdo se na jeho sestřelu podílel, zatímco britský systém každému uznal pouze část sestřeleného letounu.

¹⁰ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, s. 11.

¹¹ KUDRNA Ladislav, *Na zemi a obloze západní Evropy*, s. 85-86.

dolet) do Velké Británie, stáhli se do jihofrancouzských přístavů nebo unikli do severní Afriky a odtud lodí ke břehům Anglie.

Britského ministerského předsedu Nevilla Chamberlaina vystřídal Winston Churchill, jenž smír s Německem považoval za nereálný. Velká Británie si byla vědoma toho, že právě na letcích bude záviset úspěch obrany válkou ohrožené země, proto pro československé letce připravila poměrně dobré podmínky. „*Na rozdíl od Francie, kde byli naši letci již od prvních dnů konfrontováni s nepořádkem a ležérností ve vztahu k válečným událostem, byla Británie úplně jiným světem,*“¹² popisuje situaci Ladislav Kudrna. Velká Británie zapojila letce do Královského letectva RAF VR,¹³ na čemž měl velký podíl i brigádní generál Karel Janoušek, který však nechtěl, aby českoslovenští letci byli zařazováni do britských leteckých jednotek, ale aby se zformovala samostatná československá peruť s britskými instruktory. Tak byl 10. července 1940 vydán rozkaz k vytvoření 310. československé stíhací peruti, dne 29. července 1940 následovalo zformování 311. československé bombardovací peruti a o měsíc později, 29. srpna, vznikla 312. československá stíhací peruť. 10. května 1941 byla založena 313. československá stíhací peruť, která však do bitvy o Británii nezasáhla.¹⁴ Současně byl zřízen Inspektorát československého letectva, což byl koordináční a styčný orgán pro československé letecké jednotky a brigádní generál Karel Janoušek byl jmenován inspektorem československého letectva ve Velké Británii.

Po přeškolení na britský typ stíhaček Hawker Hurricane Mk.I, po vydání stejných uniforem jako měli letci britští (s nášivkou na rameni, která sdělovala jejich státní příslušnost, ve Francii měli letci uniformy československé) a po lekcích anglického jazyka se českoslovenští letci

¹² Tamtéž, s. 90.

¹³ RAF VR – Royal Air Force Volunteer reserve – dobrovolnické zálohy v britském Královském letectvu.

¹⁴ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, s. 31.

mohli účastnit bojů proti Luftwaffe, která měla připravit podmínky pro vylovení německé armády na březích Velké Británie v rámci operace Seelöwe (Lvoun), která byla připravována na 15. září 1940. Tento den se však zapsal a dodnes je ve Velké Británii slaven jako The Battle of Britain Day – Den bitvy o Británii. „*Hermann Göring, velitel Luftwaffe, se společně s další velící generalitou letectva rozhodl, že tento den jeho stíhači smetou „zbytky“ RAF z britské oblohy nad Londýnem. Výsledkem však byly naprosto neúnosné německé ztráty, kdy Luftwaffe odepsala 56 strojů. Britové přišli o 30 stíhaček a 12 pilotů.*“¹⁵ V tento památný den byl úspěšný také československý letec Josef František, který bojoval s 303. polskou stíhací perutí.

Letci již měli vyřešenou otázku svého finančního ohodnocení a úspěchy v celé válce jim zajistily kariérní postup a dobrý ohlas jednotek, ve kterých bojovali.

¹⁵ <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/0803-078-100.pdf>, 30. března 2013.

3 Jednotky československých letců

Na území Velké Británie vznikly celkem čtyři československé letecké jednotky – perutě, z nichž 310., 312., a 313. peruť byly stíhací a 311. peruť bombardovací. Stíhací perutě pak dohromady tvořily jedno samostatné křídlo (wing). Velitelská místa v perutích zpočátku zastávali jak českoslovenští, tak britští velitelé, kteří jednotku opustili ve chvíli, kdy ji ti českoslovenští zvládali vést sami (především problém jazykové bariéry). Patrně nejčastějším úkolem pilotů stíhacích jednotek byly takzvané sweepy, které z anglického překladu slova sweep znamenají „zametat“, čímž byly označovány všechny druhy bojových letů za kanál La Manche.

3.1 Stíhací perutě

310. československá stíhací peruť (No 310th Fighter Squadron) vznikla (jako první z československých perutí) na rozkaz ministerstva letectví z 10. července 1940¹⁶ (tedy první den bitvy o Británii) a hned 12. července se její personál, tvořený z evakuovaných letců z okupované Francie, přesunul na svou první základnu Duxford v hrabství Cambridgeshire. Peruť tak spadala pod operační oblast 12. skupiny Fighter Command.

Prvním velitelem této nově vzniklé perutě se stal Squadron Leader (S/Ldr, v československém ekvivalentu major) Alexander Hess a s ním britský velitel S/Ldr George D. M. Blackwood. Celkem se pak ve velení prostřídalo další 7 velitelů, přičemž posledním byl S/Ldr Jiří Hartman, DFC.¹⁷ Odznak se honosil českým dvouocasým lvem v červené barvě na pozadí meče s nápisem „WE FIGHT TO REBUILD“ – bojujeme, abychom budovali.¹⁸

¹⁶ <http://www.raf.mod.uk/history/bobno310sqn.cfm>, 21. ledna 2013.

¹⁷ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 64.

¹⁸ KUDRNA Ladislav, *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*, s. 16.

Po přeškolení na britský typ stíhaček Hawker Hurricane Mk. I byla peruť 17. srpna 1940 začleněna mezi bojové jednotky. Svůj první křest ohněm prodělala o devět dní později, kdy si mohla připsat tři úspěchy (a zároveň 3 neúspěchy – dva vlastní letouny byly sestřeleny a jeden poškozen): „První akce přišla dvacátého šestého, když peruť zaútočila na formaci Dornierů Do 17...“¹⁹ V bitvě o Británii, tedy od srpna (kdy byla založena) do konce října 1940 vykonala peruť 938 bojových letů s celkovým časem 971 operačních hodin. „Přiznané skóre činilo 40 a ½ sestřelu jistého, 11 pravděpodobných a šest poškozených strojů nepřítele. Za totéž období musela peruť odepsat 14 Hurricanů zničených a 12 poškozených. Čtyři její piloti padli a osm utrpělo zranění.“²⁰

V březnu 1941 se mohla peruť pochlubit novými typy stíhaček – Hurricane Mk. II. Do 26. června tohoto roku pak peruť operovala především v noci, čehož využívalo i německé letectvo, poté se na necelý měsíc přesunula do Suffolku, kde se náplní její práce stalo hlídání lodních konvojů. Poněkud fádňí dozor ukončil přesun do severního Skotska na odpočinek a na přezbrojení novými stroji, kterými se staly Spitfiry. V polovině prosince již byla peruť přezbrojena na Spitfire Mk.VC a přesunula se zpět na jih Anglie, konkrétně na letiště Perransporth, kde spadala pod 10. skupinu Fighter Command. Mnoho úspěchů zde však nezaznamenala. Aby mohla společně s již vzniklou 312. a 313. československou stíhací perutí vytvořit samostatné křídlo, přesunula se 7. května 1942 na leteckou základnu Exeter – útvar se poté jmenoval Exeter (Czechoslovak) Wing.

Zde se náplní práce staly nebezpečnější operace nad okupovanou částí Francie. Úspěchy na sebe nenechaly dlouho čekat a „třístadesítka“ si mohla na své konto připsat další sestřely. Piloti se však z úspěšných dnů neradovali příliš dlouho. Německá Luftwaffe totiž přezbrojila své

¹⁹ Kanadské listy, složka: Antonín Liška LP 2345, Archiv města Plzně.

²⁰ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1. 1940*, Praha: Naše vojsko 2003, s. 57.

jednotky mnohem vyspělejšími letouny, což způsobilo větší ztráty nejen letadel, ale především pilotů RAF.

V červnu 1943 se tak celé vyčerpané křídlo opět přesunulo na sever Skotska, odkud se po nabrání nových sil po třech měsících přesunulo na základnu Ibsley (vznikl tudíž Ibsley Czechoslovak Wing), kde se z bojů svedených s německými letouny zjistilo, že britské letectvo potřebuje přezbrojit.

8. listopad 1943 bylo pro stíhací perutě důležité datum. Tento den bylo křídlo začleněno mezi jednotky účastnící se plánované invaze do západní Evropy, a tak se od 21. května 1944 (již s novými Spitfiry LF.Mk.ICX) 310. perut' účastnila masového útoku proti pozemním cílům v Normandii. Ani z tohoto pobytu v Evropě (blíže k vlasti) se však letci neradovali dlouho – 3. července 1944 se československé křídlo přesunulo zpět ke vzdušné obraně Velké Británie do Lympne v jižní Anglii a poté na operační odpočinek na letišti Digby. Zde se 8. srpna 1944 odehrálo poslední vzdušné vítězství této perutě. O necelých 20 dní později se perut' vrátila na jih ke 312. československé stíhací peruti, kde převážně prováděla doprovody bombardérům. Také se v březnu 1945 účastnila spojeneckého překročení Rýna.

Po ukončení války československá vláda zakoupila Spitfiry LF.Mk.IXE, se kterými českoslovenští letci všech stíhacích perutí dosedli 13. srpna 1945 na pražském letišti v Ruzyni. 310. československá stíhací perut' byla nejdéle existující československou perutí v rámci RAF. Za své působení vykonala 9 027 bojových letů s odlétanými 15 673 operačními hodinami. Sestřelila 55 letounů jistě, 20 pravděpodobně a 33 letounů poškodila, ze svých řad však ztratila 31 pilotů.²¹ Nejúspěšnější československá perut' oficiálně zanikla 15. února 1946.

²¹ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 63.

312. československá stíhací peruť (No 312th Fighter Squadron) položila své základy 29. srpna 1940 na leteckém depu v Cosfordu, samotný vznik se datuje k 5. září 1940 na letišti Duxford. Piloti opět přicházeli z okupované Francie a od 9. září 1940 se mohli přeškolovat na britské Hurricany Mk. I.

Velení bylo dublované po dobu osmi měsíců. Během existence „třistadvánáctky“ se ve velení peruti vystřídalo celkem 11 velitelů – prvními byli S/Ldr Ján Ambruš ve spolupráci se S/Ldr Frankem H. Tysonem a posledním byl S/Ldr Hugo Hrbáček, DFC.²² Ve znaku 312. československé stíhací peruti se nacházel letící čáp s nápisem „NON MULTI SED MULTA“ – ne mnozí, ale mnoho.²³

26. září se peruť přesunula na severozápadní Speke u Liverpoolu, kde spadala pod 9. skupinu Fighter Command a kde byla 2. října uznána za bojeschopnou. O necelý týden později již měla na kontě první úspěch, kterého dosáhla při obraně Liverpoolu. Další činy tak úspěšné rozhodně nebyly – pod vedením S/Ldr Jána Ambruše 13. října zaútočila peruť na dvě britská letadla typu Blenheim Mk.IF. Jeden letoun sestřelila a druhý poškodila v domnění, že se jedná o německý Junkers Ju 88.

K poslednímu dni bitvy o Británii „312. peruť zasáhla pouze okrajově a výsledky její činnosti byly nejednoznačné. Vykonal pouhých 85 bojových vzletů v čase 58 operačních hodin.“²⁴ Do této chvíle ztratila čtyři stroje a pět jich měla poškozených.²⁵

Tři dny před štědrým dnem roku 1940 se B-letka přesunula na letiště Penrhos, kde setrvala až do 20. dubna 1941, zatímco A-letka se 3. března přesunula na Rhosneigr. Společně se pak opět setkaly na ostrovní základně Jurby, kde dále podnikaly především noční lety.

²² Tamtéž, s. 73.

²³ KUDRNA Ladislav, *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*, s. 16.

²⁴ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 66.

²⁵ Tamtéž.

K přezbrojení na Hurricane Mk.II došlo po dalším přesunu, tentokrát na letecké základně Kenley, odkud peruť startovala na sweepy nad Němci okupovanou část Evropy, kde si svou pověst vylepšila. Po dalších přesunech se koncem listopadu 1941 přezbrojila na výkonnější Spitfiry Mk.V a poté byla 3. května 1942 umístěna na základnu Harrowbeer, odkud operovala jako součást Exeter (Czechoslovak) Wing, kde si mohla připsat další úspěšné sestřely. Po německém přezbrojení na modernější Focke-Wulfy Fw 190 (a z toho vyplývající menší úspěšnosti československého křídla) se celá peruť přesunula na jeden z ostrovů Orknejského souostroví, odkud prováděla méně náročné operace.

21. září 1943 se 312. stíhací peruť přesunula na základnu v Ibsley, kde se potkaly všechny tři československé stíhací perutě a odkud začaly vést své operace jako Ibsley (Czechoslovak) Wing. Zde se přezbrojila na Spitfiry LF.Mk.IXC, na kterých dosáhla dalšího úspěchu. Dne 28. června 1944 se peruť přesunula i s celým křídlem do spojenci obsazené části Francie, odkud prováděla další operace, opět na lepších strojích. Tato jejich povinnost však netrvala dlouho – brzy poté byla peruť opět převelena, tentokrát zpět do Velké Británie. Po několika dalších přesunech a přezbrojení 312. stíhací peruť skončila 27. února 1945 na základně Manston v Kentu, odkud doprovázela britské bombardéry nad severní Evropu a odkud dne „19. dubna 312. peruť letěla na svou poslední operaci, *Ramrod*²⁶ do Helgolandu.“²⁷

Po dlouho očekávaném konci války se 312. československá peruť i se svými vlastními Spitfiry přilétla na ruzyňské letiště a posléze 22. září 1945 na letiště Planá u Českých Budějovic. Od zformování této perutě po její poslední operaci musela vykonat 17 472 bojových vzletů v celkovém čase 10 364 operačních hodin, při nichž dosáhla 14 sestřelů nepřátelských letounů, devět pravděpodobných a 16 letounů poškodila.

²⁶ Ramrod – operace, při které stíhači měli chránit bombardéry (letící zničit cíl) před nepřátelskými útoky.

²⁷ Kanadské listy, složka: Antonín Liška LP 2345, Archiv města Plzně.

Zaplatila za to životem 17 pilotů.²⁸ Oficiální zánik 312. stíhací perutě v rámci RAF je datován k 15. únoru 1946.

Výzbroj, kterou mělo britské stíhací letectvo k dispozici během bitvy o Británii, téměř vždy pouze doháněla německý technický náskok.

Hawker Hurricane Mk.I byl sice odolný, ale těžký a pomalý oproti německému Messerschmittu Bf 109E. Aby tento letoun porazil, musel se pilot spoléhat na spolupráci kolegů, využít momentu překvapení nebo čekat na taktickou chybu nepřítele. Hurricane byl sestrojen s motorem Merlin III o 1030 koních, který mu dodával rychlost 528 kilometrů za hodinu. Objem palivové nádrže umožňoval letounu uletět vzdálenost až 810 kilometrů.²⁹ Aby stroj mohl vystoupat do výšky 6100 metrů, potřeboval k tomu 8,1 minuty. Rozměry britského letounu byly o mnoho větší než rozměry letounu německého. Rozpětí letounu britského letectva bylo o 2,29 metrů delší než letounu Luftwaffe, délka se lišila o 79 centimetrů a výška letounů o 159 centimetrů.³⁰

Letoun Supermarine Spitfire Mk.I vzhledem k odlehčené konstrukci dorovnal síly s německým soupeřem. Tento letoun mohl letět 579 kilometrů za hodinu a palivové nádrže mohly pojmout 378 litrů paliva. Motor, rovněž Merlin III, zajišťoval dolet do 930 kilometrů. Rozměry britského letounu Spitfire byly menší než letounu Hurricane, přesto německé stroje nepřekonaly.³¹ Nový typ Spitfire Mk.II měl sice výkonnější motor, ale nově přidaná výzbroj v podobě kanónů na křídlech přidala letounu na váze, což srovnalo jeho rychlost s předešlým typem.

Hurricane Mk.II dostal nový motor, který mu zajistil lepší rychlost i stoupavost a měl nových dvanáct kulometů, přesto na německý stíhací

²⁸ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část I.*, s. 72.

²⁹ HOLMES Tony, *Hurricane I vs BF 110*, s. 24.

³⁰ HOLMES Tony, *Spitfire vs Bf 109*, s. 31.

³¹ Tamtéž, s. 31.

stroj nestačil. Nový typ letounu – Spitfire Mk.V byl jediným letounem, který ve všem převyšoval německého soupeře Messerschmitt Bf 109E. Proto se německá Luftwaffe vyzbrojila novým typem stíhacího letounu Messerschmitta – Bf 109F, než jej z části nahradila výkonnějšími Focke-Wulfy Fw 190. Velká Británie reagovala přezbrojením na Spitfiry Mk.IX, které se německému stroji opět vyrovnaly.³²

Do obecných rozdílů mezi britskými Spitfiry a německými Messerschmitty se dále mohl řadit výhled, který měla britská letadla výrazně lepší než německá. Prostor v kabině Spitfirů byl oproti nepřátelským letounům větší a řízení stroje pohodlnější. Měsíční výroba Messerschmittů Bf 109 v roce 1940 čítala pouze 140 kusů, zatímco Britové vyrobili 500 kusů stíhaček Hurricane a Spitfire měsíčně.³³ Nižší počet nepřátelských letounů byl však nahrazen piloty, jejichž zkušenosti byly větší než zkušenosti pilotů spojeneckých.

3.2 Bombardovací peruč'

311. československá bombardovací peruč' (No 311th Bomber Squadron) byla jedinou československou bombardovací peručí. Vznikla 29. července 1940 na Cosfordu u Wolverhamptonu a o čtyři dny později se přemístila na letiště Honington, kde spadala pod velitelství třetí skupiny Bomber Command.

Jako první se velení peruti se ujal W/C John F. Griffiths, DFC, jako první československý velitel pak W/C Karel Mareš. Peruč' za své působení vystřídala celkem deset velitelů, přičemž posledním byl W/C Jan Kostohryz, DSO, který do své pozice nastoupil v září 1944.³⁴ Ve svém znaku měla peruč' dvě zkřížené husitské zbraně a nápis NA

³² MICHL Jan, *Cizinci v RAF*, s. 18-19.

³³ DEIGHTON Len, *Stíhač: Bitva o Británii*, s. 120.

³⁴ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 92.

MNOŽSTVÍ NEHLEĎTE, jasně odkazoval na bojovníky z patnáctého století.³⁵

Po výcviku pilotů, kteří neměli tolik zkušeností, peruť získala dvoumotorové stroje Vickers Wellington Mk.I. Vzhledem k probíhající bitvě o Británii byla nová peruť nasazena do operační činnosti předčasně a proto již v noci z desátého na jedenáctého září 1940 provedla svou první akci, ačkoliv ještě nebyla plně prohlášena za bojeschopnou. To mělo za následek poměrně vysoké ztráty, což vedlo k jejímu stažení z operační činnosti (22. října 1940), aby mohla doplnit síly. Dne 8. prosince se vrátila a svou činnost vykonávala po další dva roky. 25. dubna 1942 provedla poslední akci v rámci Bomber Command (bombardování Dunkerque). Do této chvíle peruť ztratila pouhých 1,8 % strojů.³⁶

Ztráty na životech však takto nízké nebyly. Z tohoto důvodu byla 311. československá bombardovací peruť přeřazena a mezi 28. a 30. dubnem 1942 přesunuta na letiště Aldergrove na severu Irska, kde operovala v rámci 15. skupiny Coastal Command. Náplní práce se stalo ničení nepřátelských ponorek či jiných plavidel a doprovod britských konvojů.

Po dalších přesunech a přeškolení se peruť počátkem června 1942 přesunula na novou základnu Talbenny, odkud mohla operovat nad Biskajským zálivem a odkud si jednotka přinesla ne jeden úspěch. „*Peruť si v rámci Coastal Command počínala natolik úspěšně, že na přelomu let 1942–1943 byla dokonce vyhodnocena jako vůbec nejlepší jednotka Coastal Command.*“³⁷ V květnu 1943 proto byla přezbrojena na čtyřmotorový Consolidated Liberator GR.Mk.V a po třech měsících

³⁵ KUDRNA Ladislav, *Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény*, s. 16.

³⁶ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 88.

³⁷ Tamtéž s. 88.

výcviku mohla slavit další úspěch – mimo jiné potopila i německou loď Alsterufer s nákladem vzácných kovů.

311. československá bombardovací peruť byla 22. února 1944 převelena na základnu Predannack, odkud měla bránit německým plavidlům proplout Lamanšským průlivem. Po úspěšné invazi spojeneckých vojsk do Evropy se peruť počátkem srpna naposledy přesunula na letiště Tain na sever Skotska, kde si 5. května 1945 přisvojila svůj poslední úspěch. 25. června byla převedena k 301. skupině Transport Command, kde se jejím úkolem stal transport československé armády a jiných složek působících ve Velké Británii do Československa. Po ukončení transportu se bombardovací letadla vrátila zpět do Velké Británie na letiště Valley.

Během svého působení v britském letectvu zaznamenala 311. československá bombardovací peruť celkem 3113 bojových vzletů s celkovým počtem 26 719 operačních hodin, z nichž se 250 letců nevrátilo.³⁸ To byla polovina veškerých ztrát československých leteckých jednotek působících na západní frontě. Jediná československá bombardovací peruť přestala existovat 15. února 1946.

Bombardovací letadla „hrála v bitvě o Británii jen vedlejší úlohu,“³⁹ popisuje situaci československých bombardérů Jiří Rajlich. Přesto jejich činnost k bitvě o Británii neodmyslitelně patří. Mezi používané typy bombardérů patřili především: Vickers Wellington Mk.I, jenž měl velmi odolnou konstrukci a létal poměrně vysokou rychlostí i s velkým nákladem pum. Druhým typem byl Consolidated Liberator GR.Mk.V jenž peruť obdržela až v roce 1943. Německé bombardovací síly používaly Dornier Do 17, Junkersy Ju 87, zvané Stuky či Ju 88 nebo Heinkely He 111. Vzhledem ke snaze o větší bezpečnost leteckých posádek, prováděli Britové letecké útoky především v noci.

³⁸ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 91.

³⁹ Tamtéž, s. 119.

3.3 Pozemní personál

Pozemní personál měl v bitvě o Británii a v celé druhé světové válce vůbec velmi důležitou roli, která je často opomíjena. Dalo by se říci, že úspěch pilotů a posléze celých perutí byl vázán právě na mechaniky, kteří opravovali poničené stroje nebo doplňovali munici a palivo. Dobrý stav letounů zajišťoval i dobré vztahy mezi pozemním personálem a piloty.

310. československá stíhací peruč měla celkem 160 mechaniků, zbrojířů a specialistů, kteří zajišťovali dobrý stav 26 letounů pro 32 pilotů, které peruč měla.⁴⁰ Druhá československá stíhací peruč měla stav leteckého i pozemního personálu menší.

Za zajímavost stojí například pozemní personál 313. stíhací peručě (jež však byla vytvořena až po bitvě o Británii), který byl téměř bez výjimky britského původu, navíc tvořený lidmi, kteří prošli pouze zrychlenými kurzy bez praxe. Tomu odpovídala i kvalita odvedené práce – personál této československé peručě se řadil mezi nejhorší ze všech peručí, čemuž odpovídala i špatná atmosféra mezi ním a piloty, kteří nedostatek v praxi mechaniků pocítili jako první. To se nabytými zkušenostmi v průběhu války změnilo a v roce 1943 se pozemní personál 313. československé stíhací peručě stal vůbec nejlepším v celém Velitelství stíhacího letectva RAF.⁴¹

⁴⁰ DEIGHTON Len, *Stíhač*, s. 325.

⁴¹ RAJLICH Jiří, *313. stíhací peruč*, s. 11.

4 Významní piloti

Účastníky bitvy o Británii byli ti, kdo „v období od 10. července do 31. října 1940 v rámci obrany Velké Británie vykonali nad britskými ostrovy a přilehlými vodami alespoň jeden bojový let.“⁴² Z československých stíhačů jsou vybráni čtyři z nich, kteří tento statut splnili.

4.1 Stanislav Fejfar

Stanislav Fejfar se narodil 25. listopadu 1912 ve Štikově u Nové Paky rodičům Josefovi a Marii Fejfarovým. Po dokončení povinné školní docházky ve Smiřicích a v Nové Pace začal docházet na Vyšší průmyslovou školu v Pardubicích, kterou úspěšně zakončil 20. června 1932 maturitou. Předtím, než se dobrovolně rozhodl nastoupit vojenskou kariéru u letectva, musel od 1. října 1932 absolvovat prezenční vojenskou službu u Leteckého pluku 1 v Praze. Za týden po nástupu ho však poslali na školu pro důstojníky letectva v Prostějově, kterou ukončil 15. června 1933 a jako četař aspirant nastoupil na Vojenskou akademii v Hranicích na Moravě, kterou v červenci 1935 rovněž úspěšně dokončil.⁴³

Polské hranice překročil 8. června 1939 (již jako poručík), aby tak demonstroval svůj nesouhlas a odpor k nastalé politické situaci. Československý konzulát na území Polska se rozhodl poslat bojechtivé piloty do Francie, kde by se stali členy Cizinecké legie. Po podepsání potřebných dokumentů pro vstup do legie mu byla snížena hodnost na seržanta a 9. srpna 1939 byl odeslán do Afriky.⁴⁴ Po napadení Polska Německem se začal přeškolovat na francouzskou techniku – Morane Saulnier MS.406 a byl přeřazen k francouzskému koloniálnímu letectvu

⁴² RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 689.

⁴³ <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/0803-078-100.pdf>, 30. března 2013.

⁴⁴ Tamtéž.

do doby, než se vrátil zpět do Francie, odkud si odnesl své první úspěchy. Pro Stanislava Fejfara byl 12. červen 1940, kdy byl svědkem bombardování letiště Girmene, ze kterého utíkalo civilní obyvatelstvo včetně starců, žen a dětí, dnem prozření: *„Na toto, na tento výsledek Mnichova by se měli jít podívat ti, kteří tenkrát rozhodovali. Dnes myslím jsou v teplíčku a snad jenom „litují“. A to je vše. Každý očekává, že Amerika a Rusko pomůže! Proč? Proč by měli napravovat chybu těch, kteří dvacet roků spali na vavřínech světové války, kteří nic nedělali, jenom se bavili a debatovali. A tím mysleli, že ubrání vlast před expanzí Germánů.“*⁴⁵

Za svou činnost ve Francii byl Stanislav Fejfar dekorován francouzským i československým vyznamenáním a 29. června 1940 byl povýšen do hodnosti nadporučíka.⁴⁶ Den před kapitulací francouzské vlády (16. června 1940) již byly podniknuty kroky k vlastní přepravě do Velké Británie, kam doplul 12. července 1940. Organizací a pořádkem britského Královského letectva byl mile překvapen. 6. srpna byl přidělen k 310. československé stíhací peruti, ale ještě předtím, než k jednotce nastoupil, musel se přeškolit na britský typ stíhacího letounu Hurricane.

Ihned po přeškolení zahájil zkušený pilot svou operační činnost a dne 9. září 1940 sestřelil v bitvě o Británii svůj první nepřátelský letoun – Messerschmitt Bf 110. Na další úspěch nečekal dlouho, mohl si ho nárokovat v den, který se nazývá Dnem bitvy o Británii, tedy 15. září 1940 a o tři dny později se mohl pyšnit v Hornchurche sestřeleným bombardérem Junkersem Ju 88. Toto byl poslední úspěch Stanislava Fejfara v tomto leteckém střetnutí.⁴⁷ Dne 29. října, dva dny před koncem bitvy, mu lékaři diagnostikovali vážný zánět čelních dutin.⁴⁸

⁴⁵ FEJFAR Stanislav, *Deník stíhače*, s. 73.

⁴⁶ <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/0803-078-100.pdf>, 30. března 2013.

⁴⁷ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 327.

⁴⁸ KUDRNA Ladislav, *Na zemi a obloze západní Evropy*, s. 162.

Následující období nebylo pro úspěšného letce nikterak příjemné, bolestivý zánět čelních dutin mu znemožnil bojové létání a z operace, kterou prodělal tři dny před vánočními svátky, byl propuštěn až ke konci března následujícího roku. Poté mohl vykonávat pouze administrativní činnosti na Inspektorátu československého letectva v Londýně. Dne 21. července 1941 byl přeřazen k velení B-letky 313. československé stíhací perutě a byl již povýšen na britskou hodnost Flight Lieutenant (československý ekvivalent kapitána).⁴⁹

12. února 1942 se Stanislav Fejfar zúčastnil útoků proti operaci Cerberus, jenž měly za úkol zničit tři německé bitevní křižníky (mezi nimiž byl i křižník Princ Eugen). Navzdory tomu, že celkové ztráty Královského letectva byly vysoké, 313. stíhací peruť nezaznamenala ani jedinou.⁵⁰ Počátkem března byl Fejfar na měsíc opět vyřazen z operační činnosti z důvodu zdravotních problémů s čelními dutinami. Po jeho návratu vykonával svou službu nepřetržitě až do 17. května 1942, kdy se již téměř třicetiletý letec z operačního letu nevrátil.⁵¹

Za příčiny Fejfarovy ztráty mohou být považovány následující skutečnosti: Stanislav Fejfar měl k 17. květnu 1942 nalétáno celkem 256,55 hodin a měl být na odpočinku, který se uděluje po 200 nalétaných hodinách.^{52,53} Dalším důvodem mohla být msta v podobě osobního boje s nepřítelem za sestřelení přítele, pilota Františka Fajtla (jenž byl sestřelen 5. května 1942). Za své zásluhy však dostal mnohá československá, francouzská i britská vyznamenání a im memorian byl v roce 1991 jmenován plukovníkem.

⁴⁹ <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/0803-078-100.pdf>, 30. března 2013.

⁵⁰ Tamtéž.

⁵¹ EYCK Van Manuel F., *Zemřeli jsme pro Anglii*, s. 76-77.

⁵² Z operační činnosti z Francie si odlétal 96,30 hodin, které mu však britské letectvo nezapočítalo.

⁵³ <http://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/0803-078-100.pdf>, 30. března 2013.

4.2 Josef František

Josef František se narodil 7. října 1914 v Dolních Otaslavicích u Prostějova jako třetí dítě rodičům Josefovi a Alžbětě Františkovým. Po úspěšném absolvování povinné školní docházky se vyučil automechanikem a tuto práci vykonával až do roku 1934, kdy se přihlásil do Školy pro odborný dorost letectva. Po ukončení studií narukoval na prezenční vojenskou službu (byl přidělen do Olomouce k Leteckému pluku 2, kde se projevil jeho sklony k neukázněnosti, díky kterým se velmi často ocital ve vojenském vězení). *„Věděli jsme, že v tomto směru je František nepolepšitelný. Zavolali jsme si ho a Schneeberger udeřil na jeho nejcitlivější místo:*

*„Budete-li dělat dobrotu, podám návrh, abyste byl odeslán do stíhacího výcviku,“ řekl mu. To zapůsobilo. Z Františka se stal stíhač,*⁵⁴ vzpomíná na mladého letce František Fajtl. Pro své letecké schopnosti byl tedy vybrán do stíhacího kursu ve Kbelích u Prahy, kde se prokázal výbornými výsledky. Vzhledem k nastalé okupaci Československa Německem byl 1. dubna 1939 propuštěn do civilu. K tomuto okamžiku měl odlétaných 1055 letů s celkovým časem přes 400 hodin.⁵⁵

Hrdý František se rozhodl, že své schopnosti nabídne armádě jiného státu, který se mohl dostat do v konfliktu s Německem, a tak ilegálně, v noci ze 13. na 14. červen 1939, utekl do Polska, kde se hlásil na československém konzulátě v Krakově. Tam bylo rozhodnuto, že se českoslovenští vojáci přesunou do Francie, což ovšem obnášelo pětileté upsání se Cizinecké legii. Osudovým momentem se mu stalo rozhodnutí, které učinil 29. července 1939. V tento den se přemístil do polského přístavu Gdyně, odkud měl být s ostatními vojáky transportován do Francie. Na poslední chvíli, když už byl Josef František na schůdkách na parník, který jej měl převézt, přišlo k lodi několik polských důstojníků a

⁵⁴ FAJTL František, *Vzpomínky na padlé kamarády*, s.19.

⁵⁵ RAJLICH Jiří, *Josef František*, s. 65.

přemlouvali vojáky, aby vstoupili do polského letectva. Těžké rozhodování mezi pětiletým závazkem nebo okamžitým létáním, ale na zastaralých strojích, Františkovi usnadnila mince, která mu ukázala stranu s orlem. Tím si zpečetil své další kroky, které měly být po boku Poláků. Po lékařských prohlídkách a dalších formalitách vstoupil do polského letectva, které si až příliš pozdě začalo uvědomovat užitečnost cizích státních příslušníků ve svých řadách.

Přeškolení na polskou leteckou techniku probíhalo v Dęblinu, kde se také významný letec poprvé setkal s krutostí začínající války. Již během první akce projevila odvalu a smysl pro přátelství, když při evakuační přepravě letadel na letiště Sosnowice Wielkie u Parczewa došlo letounu jeho kolegy palivo a byl donucen nouzově přistát na bramborovém poli jen několik málo kilometrů od německých tanků. Josef František neváhal a vzal kamaráda na křídlo svého stroje a hodinu s ním letěl na zmíněné letiště.

Po vojenské porážce Polska bylo Františkovi jasné, že jeho příští kroky budou směřovat do zahraničí, do Rumunska. Po příletu tam jej internovali do internačního tábora, odkud však i se svými kamarády uprchl do Bukurešti, kde se nacházelo polské velvyslanectví, které jim zařídilo potřebné cestovní dokumenty nutné k cestě do Francie. K francouzskému pobřeží dopluli 20. října 1939. Přestože František zažádal o zařazení do některé z československých leteckých jednotek, po incidentu s československými důstojníky však raději stále zůstal v polských službách.

V dochovaném zápisníku letů je uvedeno, že Josef František ve Francii nalétal „... v období od 11. března do 16. dubna 1940 [...] celkem 10 hodin a 35 minut, a to převážně na zastaralém stíhacím letounu Dewoitine D-500.“⁵⁶ Studie Jiřího Rajlichy vyvrací legendu o tom, že by

⁵⁶ Tamtéž, s. 143.

měl František sestřelit už ve Francii 7 až 11 nepřátelských letounů. Dokonce tvrdí, že z francouzského nebe si neodnesl ani jedno vítězství.⁵⁷

Až do porážky Francie a německé okupace pobýval v Clermont-Ferrandu, odkud 18. června 1940 odplul do britského Falmouthu, kam dorazil o 3 dny později. Tam ho s hodností seržanta (Josef František si v životopisu „přilepšil“ – povýšil si hodnost, přidal nalétané hodiny i pár let praxe navíc).⁵⁸ přidělili k B-letce 303. polské stíhací peruti na letiště v Northoltu.

Po přeškolení na britský typ stíhaček Hurricane Mk.I, kde byl pro Františka nový zatahovací podvozek, se polská peruť stala operační a aktivně se účastnila bojů na jihu Velké Británie. Dne 2. září 1940 se tedy Josefu Františkovi snad vůbec poprvé podařilo zvítězit nad německým letounem – stíhačkou Messerschmitt Bf 109, která se i se svým pilotem zřítily k zemi. Další Františkovy úspěchy na sebe nenechaly dlouho čekat, jeden se odehrál hned následujícího dne a další dva sestřely si poznamenal k 5. září 1940. Pátý sestřel si úspěšný letec nárokoval již den poté, i když byl jeho vlastní stroj poškozen stíhačkami Němců.

303. polská stíhací peruť se ve Velké Británii uvedla s třiceti osmi sestřely za jeden jediný týden své působnosti a Josef František se se svými pěti sestřely umístil na vrcholu nejúspěšnějších letců této peruti. Pro svou statečnost (a především úspěchy) byl navrhnout na vyznamenání Záslužnou leteckou medailí (DFM), které 1. října 1940 schválil i samotný britský panovník Jiří VI. K samotnému vyznamenání však nikdy nedošlo.

Dne 9. září 1940 se nad Croydonem (jižní část Londýna) odehrála letecká bitva se stovkami stroji na obou stranách. Po tomto skutečně nemalém a nerozhodném boji měl František na kontě další dva sestřely,

⁵⁷ Tamtéž, s. 147-151.

⁵⁸ Tamtéž, s. 83.

byť on sám musel nouzově přistát u Brightonu. O dva dny později se nad Londýnem strhla další bitva, odkud si nárokoval další tři sestřely. Poté nastal pro Anglii významný den 15. září 1940 a s ním i jedenácté vítězství. Důležitým dnem pro československého hrdinu se ale stalo 18. září, kdy byl jako první československý letec oceněn nejvyšším polským řádem Virtuti Militari V. třídy za 10 úspěšných sestřelů.⁵⁹ Byl to mimochodem první a zároveň poslední řád, kterým byl letec dekorován. Ještě téhož dne se na jeho kontě objevil dvanáctý sestřel.

Po přibližně týdenní „pauze“ se Josef František zasloužil o další dva sestřely (26. září 1940) a druhý den měl úspěšnost stejně vysokou. Zde ale rozhodně stojí za zmínku, že druhý (v pořadí sestřelených 16.) letoun jakoby se vzdával, chtěl přistát na letišti, čemuž chtěl Josef František vyhovět. V domnělé chvíli nepozornosti se však německá stíhačka Messerschmit Bf 110 opět vznesla ve snaze uletět, čemuž bystrý letec udělal přítrž a zaútočil na ni. Nyní přistál vedle hořících trosek letadla, z nichž vytáhl padák, který mu posloužil jako důkazový materiál pro svou sázku, kterou uzavřel kvůli nedostatku financí s polským seržantem. Sázku však prohrál – Josef František sice donutil přistát německý letoun na britském letišti, avšak na jiném, než měli dojednané v podmínkách. Navíc se na sestřelu tohoto stroje účastnilo více pilotů, z nichž každý chtěl mít (a také má) v záznamech svůj vlastní sestřel. Ještě týž den byl opět navržen k vyznamenání DFM & bar (přičemž první návrh byl stále ve schvalovací proceduře).

„Již určitý čas jich [sestřelů] měl nejvíce z celé Třistatrojky a dnes svůj náskok před ostatními jen zvýšil. Jestliže tato byla perutí es, pak on byl esem es.“⁶⁰, komentuje jeho úspěchy Jiří Rajlich. Svůj poslední sestřel učinil Josef František posledního září 1940, kdy jeden Messerschmitt Bf 109 zmizel v plamenech a druhý sestřelil pouze

⁵⁹ RAJLICH Jiří, *Josef František*, s. 238–239.

⁶⁰ Tamtéž, s. 275.

pravděpodobně. Tímto vítězstvím jeho velice rychle vzrůstající kariéra skončila. Faktem ale zůstává, že tento pilot dokázal v pouhých dvaceti osmi dnech (mezi 2. a 30. zářím) sestřelit 17 letounů jistě a jeden pravděpodobně.⁶¹ Do konce války se jen několika československým a polským letcům podařilo toto skóre překonat.

Františkovy úspěchy se neobešly bez problémů s nadřízenými, kteří si stěžovali na jeho neukázněnost, obzvláště pak od druhé poloviny září. Jednalo se o nedodržování rozkazů při leteckých akcích, kdy místo toho, aby držel formaci, odletěl si „v klidu“ sestřelit nepřátelské letadlo. To pochopitelně narušovalo morálku celé perutě. A protože nechtěli o svého nejlepšího letce přijít, musel být připraven kompromis. S tím přišel polský velitel F/O W. Urbanowicz, který ustanovil Josefa Františka „hostem perutě“ – tím získal nedisciplinovaný letec mnohá privilegia.

Jistá volnost jistě přišla Josefovi Františkovi vhod, koneckonců i díky tomu byl tak úspěšný. Avšak čas strávený v pohotovostním režimu si vybral svoji daň. Na konci září si jeho polští přátelé začali všimnout psychických změn z přepjatých nervů, které popisovali jako strach z pobytu na zemi. Jeho špatný psychický i fyzický stav, únava a zpomalené reflexy, nedisciplinovanost, touha po volném letu na vlastní pěst nebo akrobacie nad domem své dívky – to všechno mohou být důvody, proč se vynikající letec Josef František ze svého posledního letu z rána 8. října 1940 nevrátil.⁶² Pouhý den po svých dvacátých šestých narozeninách (a pouhé tři dny do plánované dovolené) opět zmizel v oblacích, tentokrát již nadobro. Jeho havarovaný letoun i s nehybným tělem našli na jižním předměstí Londýna. Již nikdo nezjistí pravou příčinu smrti tohoto leteckého esa. Důstojný pohřeb se všemi poctami se uskutečnil 10. října 1940 na hřbitově polského letectva v Northwoodu.

⁶¹ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 443– 444.

⁶² Tamtéž, s. 444.

„Jako Čech byl příslušníkem polské 303. stíhací peruti, která byla vůbec nejúspěšnější jednotkou britského Fighter Command v Bitvě o Británii, a se svými 17 sestřely byl František jejím nejúspěšnějším střelcem. Tím se stal nejen nejúspěšnějším československým, ale i jedním z nejlepších spojeneckým účastníků bitvy o Británii. Stal se legendou československého, polského i britského letectva.“⁶³ Nešetří chválou Jiří Rajlich.

Na jeho počest byla 12. října 1975 na základní škole v Otaslavicích, kam jako malý chodíval, odhalena pamětní deska, 9. října 2004 byl zbudován pomník u jeho rodného domu. Většinu vyznamenání včetně povýšení na plukovníka dostal *in memoriam* (1. června 1991).

4.3 Alois Vašátka

Alois Vašátka se narodil 25. srpna 1908 v Čelakovicích jako druhý syn rodičům Aloisovi a Anně Vašátkovým. Na počátku první světové války v roce 1914 se ho a jeho dalších dvou sourozenců ujal strýc z Litohradu u Rychnova nad Kněžnou. Obecnou i měšťanskou školu navštěvoval v Týništi nad Orlicí, po jejich ukončení nastoupil na učitelský ústav v Hradci Králové, který zakončil v roce 1927 maturitou. Na prezenční vojenskou službu narukoval 1. října 1928 – byl přidělen ke Dělostřeleckému pluku 3 v Litoměřicích. Další studia ve škole důstojníků dělostřelectva v záloze mu 1. prosince 1929 zajistila hodnost podporučíka.⁶⁴

Kariérní růst mladého Vašátka byl velice rychlý – v roce 1931 získal hodnost poručíka dělostřelectva a o tři roky později dokonce sám vyučoval na dělostřeleckém učilišti. Dne 1. října 1935 byl jmenován

⁶³ RAJLICH Jiří, *Josef František*, s. 7.

⁶⁴ VRÁNA Adolf, *Letec Alois Vašátka*, s. 8.

nadporučíkem dělostřelectva, avšak na vlastní žádost byl přeřazen k letectvu. Zde byl 1. března 1939 jmenován polním pilotem-letcem.⁶⁵

Nastalá politická situace pojící se s mnichovskými podmínkami donutily Aloise Vašátka k útěku do zahraničí – do polského Krakova na československý konzulát a později do francouzské Cizinecké legie, kde mu byla odebrána hodnost. Po napadení Polska Německem se přesunul do výcvikového střediska stíhacích pilotů v Chartres, kde si na amerických stíhacích letounech typu Curtiss odlétal chybějící počet hodin do potřebné praxe. Dne 6. března 1940 byl z Cizinecké legie propuštěn a byla mu navrácena původní hodnost. Cesta na frontu však byla časově prodloužena přeškolením na francouzský letoun Bloch, který však ve své peruti Les Cigognes (Čápi), kam byl důstojník Vašátka zařazen, nepoužívali.

V polovině května 1940 byla pilotovi uznána spoluúčast na sestřelu nepřátelského letounu Messerschmitt Bf 109 a na letišti St. Dizier, odkud peruť operovala, si mohl připsat další úspěchy. Dne 30. dubna 1940 byl Alois Vašátka pro svou úspěšnost jmenován kapitánem a dne 12. června si ke svým úspěchům přičetl sestřel německého letounu, dvanáctý v řadě (čímž se stal nejúspěšnějším československým letcem ve Francii)⁶⁶ a na území Francie poslední.⁶⁷ Pro přiblížování se fronty k letecké základně St. Dizier se musela peruť přemístit na letiště v Avallonu a posléze i na další a vzdálenější základny.

Po francouzské kapitulaci se celá peruť včetně Aloise Vašátka evakuovala do Afriky, kde byl kapitán dekorován francouzskými vyznamenáními a počátkem července 1940 se přesunula do Velké Británie, kam doplula 5. srpna. O pět dní později se přesunula do Cosfordu, kde byla vytvářena 312. československá stíhací peruť a po

⁶⁵ Tamtéž, s. 9.

⁶⁶ <http://www.cs-letci.com/ww2/fra/osobnosti/av.htm>, 19. března 2013.

⁶⁷ VRÁNA Adolf, *Letec Alois Vašátka*, s. 90.

dalším přesunu na letiště Duxford se letec začal přeškolovat na britský typ stíhacího letounu Hurricane s vidinou brzkého nasazení do bitvy o Británii. Dne 26. září 1940 se peruť přesunula na základnu v Liverpoolu. „*Co tam budeme dělat?*“ namítl někdo, *„nebudeme od Němců moc daleko?“* *„Neplette se,“* odpověděl náš tlumočnick. *„Je tam velice živo. Nemějte obav, že by tam Němci nepřiletěli.“*⁶⁸ Alois Vašátko si zde opravdu mohl přičíst další úspěch. Za svou činnost byl 1. listopadu 1940 povýšen do hodnosti štábního kapitána a dne 17. prosince získal ocenění Československého válečného kříže 1939 od samotného prezidenta Československé republiky, Edvarda Beneše.⁶⁹

Velitelem peruti se Alois Vašátko (mezi přáteli také přezdíváný „Amos“) stal 5. června 1941.⁷⁰ Následoval sled přesunů a činnost bojového nasazení na jihu Velké Británie se střídala s činností relativního odpočinku na severu země. Mezitím přišel s plánem na vytvoření samostatného československého křídla z jednotek československých stíhacích pilotů a již uskutečnil první kroky k jeho realizaci, když 312. stíhací peruť opět navštívil prezident Edvard Beneš a dekoroval Vašátka druhým a třetím Československým válečným křížem a medailí Za chrabrost.⁷¹

Dne 3. května 1942 byl Squadron Leader (velitel peruti v hodnosti majora) Vašátko jmenován Wing Commanderem (velitelem křídla, jemuž odpovídá hodnost podplukovníka) československého stíhacího křídla, které se poprvé sešlo na letecké základně v Exeteru. Tohoto dne měl čerstvě jmenovaný velitel velké štěstí – z hotelu, kde byl ubytovaný, se tento den stěhoval do vlastního bytu. Tato změna mu zachránilo život, jelikož na hotel byla večer shozena německá bomba a nikdo z jeho

⁶⁸ Tamtéž, s. 119.

⁶⁹ Tamtéž, s. 129-132.

⁷⁰ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu, část 1.*, s. 73.

⁷¹ VRÁNA Adolf, *Letec Alois Vašátko*, s. 157.

obyvatel nepřežil. Štěstí mu však prodloužilo život pouze na následující polovinu druhého měsíce.

Při zpáteční cestě z doprovodu bombardérů nad nepřátelské letiště Lannion (23. června 1942) se zkušený pilot Alois Vašátko srazil s německým pilotem stroje Focke-Wulf Fw 190. Oba stroje se zřítily do moře, avšak německý letec, na rozdíl od spojeneckého, stihl vyskočit padákem.⁷² Tělo Aloise Vašátka nebylo nikdy nalezeno.

Za dobu svého působení ve válečném letectvu Francie a Velké Británie si letec nárokoval 14 sestřelů jistých, čtyři pravděpodobné a jeden letoun poškozený.⁷³ Po své smrti byl několikrát povýšen (naposledy 8. března 1992 na generálmajora im memorian) a oceněn vysokými vyznamenáními.⁷⁴

4.4 František Fajtl

František Fajtl se narodil 20. srpna 1912 v Doníně na Lounsku jako třetí dítě rodičům Františkovi a Marii Fajtlovým. Obecnou školu navštěvoval ve Vrbně nad Lesy, školu měšťanskou pak v Peruci a Lounech. V roce 1928 nastoupil (i přes nelibost otce) na Českou obchodní akademii v Teplicích-Šounově, kterou úspěšně dokončil složením maturity 24. června 1932. Na prezenční vojenskou službu narukoval 1. října téhož roku k Pěšímu pluku 9 v Mostě, avšak již po týdnu začal být školen na důstojníka pěšího vojska v záloze. Byl přeřazen k minometné četě na východním Slovensku, poté k Pěšímu pluku 4 v Sabinově.

K 1. lednu 1933 byl povýšen na svobodníka a 1. května na desátníka. Vojnu ukončil v září 1933 jako četař aspirant, avšak rozhodl se vojenský život neopouštět a nastoupil na Vojenskou akademii, kde druhý ročník absolvoval na Vojenském leteckém učilišti v Prostějově.

⁷² EYCK Van Manuel F., *Zemřeli jsme pro Anglii*, s. 80.

⁷³ <http://www.cs-letci.com/ww2/fra/osobnosti/av.htm>, 19. března 2013.

⁷⁴ Za zmínku stojí, že britským vyznamenáním – záslužným křížem DFC, měl být dekorován v den svého úmrtí.

Pilotem-letcem byl jmenován po vykonaných 391 letech s pouhými 72 hodinami a to 1. července 1935.⁷⁵ Den poté (v rámci ukončení Vojenské akademie) získal hodnost poručíka letectva. Jeho disciplinovanost a smysl pro organizaci nezůstaly bez povšimnutí, proto se již 1. dubna 1938 stal prvním důstojníkem 5/2. letky v Olomouci (v této hodnosti měl na starosti i zatím „neznámé eso“ v bitvě o Británii – Josefa Františka) a ve stejném roce absolvoval i stíhací kurz ve Stichovicích, díky čemuž byl 1. září převelen ke stíhacím pilotům.

Zostřující se politická situace na středoevropské scéně, přijetí mnichovských podmínek a následná okupace Československa Německem a zrušení československé armády – to vše donutilo Františka Fajtla (již jako poměrně zkušeného letce) uvažovat o útěku do země, která by mohla ocenit pomoc při bojích s Německem. Proto využil pomoc tajného domácího odboje – Obrany národa, který ilegálně přepravoval československé vojáky do zahraničí, a dostal se tak do Polska. 24. června 1939 se se svými přáteli prezentoval v Krakově na československém konzulátě. Jelikož však Polsko nejevilo přílišný zájem o posilu svého vojska, bylo rozhodnuto, že se českoslovenští piloti přesunou do Francie, kde vstoupí na pět let do Cizinecké legie (kde jim mnohdy snížili získané hodnosti – poručík Fajtl se stal seržantem).

Než se vyřídily potřebné formality ve Francii, vypukla válka a podle úplného znění dohody o vstupu do Cizinecké legie mohli být českoslovenští vojáci zproštěni tohoto závazku. František Fajtl se 16. ledna 1940 přesunul do Chartres, kde se přeškolil na francouzská letadla, byla mu navrácena původní hodnost a dokonce byl k 1. květnu jmenován nadporučíkem letectva.⁷⁶ Po napadení Francie se stal operačním letcem. Místo vytouženého vítězství ho však čekala

⁷⁵ RAJLICH Jiří, REŽNÁ Jitka, *Generál Fajtl*, s. 29.

⁷⁶ Tamtéž, s. 109.

francouzská kapitulace a 24. června 1940 i následná evakuace přes africký Oran k břehům Velké Británie.

21. července 1940 byl odeslán do československého leteckého depa v Cosfordu, kde byl o deset dní později přijat do RAF VR, byla mu přidělena nová šedomodrá uniforma a hodnost Pilot Officer, jenž odpovídala československému poručíku letectva. Po rozkazu k odeslání k 6. operačně-výcvikové jednotce (6.OTU) se velice rychle přeškolil na britskou techniku, především Hurricany a poté se stal členem 1. britské stíhací perutě v Northoltu. Již 25. září 1940 však byl převelen k B-letce 17. britské stíhací peruti v Debdenu,⁷⁷ která v bitvě o Británii sestřelila 67 nepřátelských letounů.⁷⁸

Na svůj první úspěch musel František Fajtl čekat do 2. října 1940, kdy se mu ve spolupráci s britskými letci podařilo sestřelit německého nepřítele – letoun Dornier Do 17.⁷⁹ Podobný úspěch slavil i 24. října a 13. listopadu, kdy se podílel na poškození nepřítele. Za tyto činy v bitvě o Británii mu byla udělena československá medaile Za chrabrost. František Fajtl byl 27. prosince 1940 povýšen do hodnosti Flying Officer (odpovídala československé hodnosti nadporučíka), avšak kvůli zánětu slepého střeva mohl do svého Hurricanu Mk. I usednout až 15. dubna 1941, v polovině května se pak peruč měla přezbrojit na lepší typ letounů – Spitfiry.

Mezitím však přišel rozkaz (který jen nerad poslechl) přemístit se k 313. československé stíhací peruti do Cattericku, jež se zformovala necelé tři týdny předtím a jež jako první ze všech československých perutí používala Spitfiry (byť staršího typu Mk.I). Po označení perutě za bojeschopnou byla přesunuta na letiště Leconfield, kde se náplní práce letců stalo krytí lodních konvojů. 25. srpna 1941 byla peruč přezbrojena

⁷⁷ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 450.

⁷⁸ RAJLICH Jiří, REŽNÁ Jitka, *Generál Fajtl*, s. 157.

⁷⁹ RAJLICH Jiří, *Na nebo hrdého Albionu*, 1. část, s. 450.

na lepší Spitfiry Mk.II a den poté byla převelena do Portreathu, kde nové letouny mohla vyzkoušet při sweepech za kanál La Manche.

Za svou činnost a spíše odvalu a statečnost byl ještě několikrát dekorován různými oceněními, dokonce byl 27. dubna 1942 převelen k vedení čistě britské peruti v hodnosti Squadron Leader (československý ekvivalent majora).⁸⁰ Tato 122. stíhací peruť (Bombay) však sídlila na stejném letišti jako „třistatřináctka“, tudíž se pro něj režim téměř nezměnil.

Díky událostem, které se odehrály 5. května 1942, napsal později František Fajtl své první a nejznámější dílo – knihu Sestřelen! Při útoku na severofrancouzské Lille byl po dlouhém boji poražen. Spíše náhodou unikl Němcům, kteří po něm vyhlásili pátrání a dal se na dlouhou a strastiplnou cestu zpět do Velké Británie. Překvapivé bylo zjištění, že Francouzi v Němci okupované části Francie byli sestřelenému letci více nápomocní a ochotní, než ti, kteří žili v části neokupované. Tam nejenže měl problémy obstarat si vodu, ale ještě více nocleh, který také potřeboval. Po přechodu Pyrenejí do neutrálního Španělska se nechal zajmout a uvěznit ve sběrném táboře Miranda, odkud byl po devíti týdnech propuštěn a převezen zpět do Anglie.

Po více než třech měsících putování byla třicetiletému pilotovi přidělena mimooperační administrativní činnost, během které byl oceněn britským Záslužným leteckým křížem (DFC) a vyšší hodností.⁸¹ Avšak s hodností se 27. září 1943 musel rozloučit, stal se opět Squadron Leaderem u 313. československé stíhací peruti na základně v Ibsley, což mu bylo bližší. Vytoužená působnost u 313. stíhací peruti však přerušil 15. leden 1944 a s ním přichází telegram, že se má dostavit na Inspektorát československého letectva v Londýně. Tam mu k jeho

⁸⁰ RAJLICH Jiří, REŽNÁ Jitka, *Generál Fajtl*, s. 279.

⁸¹ Tamtéž, s. 337–338.

nelibosti oznámili, že byl vybrán k velení stíhací peruti operující z východní fronty.

31. ledna 1944 byl proto zproštěn služby v rámci RAF a 21. února vyplula jeho loď i s dalšími dvaceti letci z přístavu Glasgow. Po dlouhé cestě se 2. dubna ocitli v Moskvě, kde poznali odlišnou mentalitu lidí, kteří žijí v nedemokratickém režimu. V polovině dubna pak odjeli na letiště Ivanovo, kde se přeškolili na ruské stíhačky typu Lavočkin La-5FN, které byly téměř celé ze dřeva a František Fajtl se tak 3. května stal velitelem nově vzniklé 128. československé samostatné stíhací letecké peruti. Později (1. června) byla peruť přeorganizována na 1. československý samostatný stíhací letecký pluk, v jehož čele opět stanul štábní kapitán František Fajtl.⁸²

Celý pluk byl ke dni 15. září převelen na pomoc slovenským povstalcům při Slovenském národním povstání proti fašismu na letiště Tri Duby. Odtud nadále operoval (s omezeným množstvím pohonných hmot, bomb i střeliva a přesto s úspěchy) do 25. října 1944. Po porážce povstalců odletěli letci (poněkud komplikovanou cestou) zpět do Sovětského svazu. Z této doby napsal František Fajtl svoji další knihu – První doma, kdy se poprvé po pěti letech vrátil zpět do domoviny, kde však nebyl nasazen do operačních letů, jelikož řídil boje na dálku nebo se věnoval štábní činnosti. „*Letíme domů, a všichni! Své velké finále budeme hrát na domácí půdě! To bude zadostiučinění!*“⁸³ domníval se Fajtl.

Na východní frontě pluk doplnil ztracené stavy z náročné cesty a škpt. Fajtl dostal rozkaz vybudovat 1. československou smíšenou divizi v SSSR, jejíž výcvik měl začít v Przemyslu, kam se postupně dostali (většinou slovenští) letci prchající ze své vlasti. Z důvodu, jako například špatná komunikace mezi sovětským a československým velením, později

⁸² RAJLICH Jiří, REŽNÁ Jitka, *Generál Fajtl*, s. 400–411.

⁸³ FAJTL František, *První doma*, s. 129.

především mezi českým a slovenským, nebo i samotných personálních problémů jako například ustanovení do funkcí, byl rozkaz zrušen a František Fajtl zůstal velitelem pouze svého 1. československého stíhacího leteckého pluku.

Mezitím se ale fronta posunula dále na západ, kam se ke 4. březnu 1945 přesunul i pluk majora Františka Fajtla spolu s celou divizí, konkrétně na letiště Iwonicz-Krościenko, kde pokračoval ve svém bojovém výcviku. Poté se 13. dubna přesunul na základnu Poręba, která byla od fronty vzdálená dvacet kilometrů. Zde byl již zkušený letec opět bojově nasazen a to do doby, než Německo podepsalo 7. května 1945 kapitulaci a druhá světová válka v Evropě skončila. O dva dny později se letec přesunul do své domoviny a ve třetí dekádě července se 1. československá smíšená divize v SSSR vyprostila z operační podřízenosti Rudé armády.

Major František Fajtl měl k tomuto okamžiku „*celkem 275 nalétaných operačních hodin, z toho 15 ve Francii, 240 ve Velké Británii a 20 v Sovětském svazu.*“⁸⁴ Za svou činnost ve válce byl během života oceněn mnoha vyznamenáními československého, později českého, britského či sovětského původu, ale získal i ocenění jugoslávské či rumunské. Také byl několikrát povýšen do vyšší hodnosti. Dne 4. října 2006 Generálporučík ve výslužbě, Ing. František Fajtl, DFC zemřel ve věku 94 let. Důstojný pohřeb se všemi poctami se uskutečnil o devět dní později.

⁸⁴ RAJLICH Jiří, REŽNÁ Jitka, *Generál Fajtl*, s. 692.

5 Celkový podíl československých letců v bitvě o Británii

Z celkového počtu 2927 stíhačů, kteří se do bitvy o Británii zapojili, bylo celkem 89 Čechoslováků, kteří bojovali v československých, ale i britských nebo polských jednotkách. Dohromady tvořili čtyři procenta všech spojeneckých pilotů, přesto představovali pátou, početně nejvíce zastoupenou skupinu letců (Britové měli největší účast – 2353 pilotů, Polsko bylo zastoupeno 145 letci, z Nového Zélandu pomohlo Velké Británii 126 pilotů, z Kanady přišlo 97 dobrovolníků).^{85,86} K 31. říjnu 1940 (poslední den bitvy o Británii) měli českoslovenští piloti v RAF 56 jistých a 15 pravděpodobných sestřelů a 10 poškozených letounů. Vlastní ztráty činily 26 letounů a 31 letounů bylo poškozeno. Bitva si vyžádala život devíti stíhacích pilotů a deset pilotů bylo zraněno (nejsou zde započteny ztráty bombardovací peruti).⁸⁷

Československé letecké jednotky zdaleka neobsadily první pozice v porovnání s ostatními perutěmi a jejich úspěšnými sestřely. Zaujímají spíše průměrné až podprůměrné umístění vzhledem k ostatním stíhacím perutím, které britské Královské letectvo v době bitvy o Británii mělo. 310. československá stíhací peruť se se svými 40 ½ sestřeleného letounu umístila až na 33. místě z celkových 68 perutí. 312. československá peruť pak se svým jedním a půl sestřelem zaujímá až 58. místo.⁸⁸ Je však třeba si uvědomit, že byla až 2. října uznána za bojeschopnou, v bitvě o Británii tudíž působila necelý měsíc. Dalším faktorem, který mohl působit na nízký počet sestřelených nepřátelských letounů bylo převelení peruti na letiště v Liverpoolu, poměrně daleko od oblasti německých náletů na jihu Velké Británie.

⁸⁵ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 138.

⁸⁶ <http://www.fronta.cz/dotaz/ucastnici-bitvy-o-britanii-1940>, 1. dubna 2013.

⁸⁷ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 548.

⁸⁸ Tamtéž, s. 601.

Jako jednotlivci se však českoslovenští letci v bitvě o Británii vyznamenali. Nejúspěšnějším československým letcem se stal Josef František, jenž sestřelil 17 nepřátelských letounů a stanul tak na druhém místě v pořadí stíhacích es (zřejmě z důvodu jeho nezvladatelného charakteru, prvním byl Eric S. Lock, člen 41. stíhací perutě, jenž zneškodnil 18 letounů jistě a jeden pravděpodobně). 303 polská stíhací peruť, u které úspěšný letec bojoval, se tak vzhledem k jeho zásluhám stala nejúspěšnější perutí v této letecké bitvě – dohromady měla tato jednotka 126 ½ úspěšných sestřelů a obsadila tak první místo v žebříčku úspěšnosti.

Celková úspěšnost 89 československých letců činila čtyři procenta z celkové úspěšnosti stíhacího britského Královského letectva.⁸⁹ Stíhači však měli výbornou morálku, dokonce jednu z nejlepších a svými činy přesvědčili nejen velitele stíhacího letectva (Fighter Command) Sira Hughu C. T. Dowdinga, že jsou skutečně výbornými letci. Československých pilotů, kteří se zúčastnili bitvy o Británii není mnoho. Přesto se zapsali do její historie jako nedílná součást a stejně tak se zapsali i do dějin Československa.

⁸⁹ RAJLICH Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 138.

6 Závěr

Vítězství Velké Británie (která se bez pomoci jiných států postavila svému nepříteli a jako jediná země vydržela vzdorovat) v této bitvě znamenalo první porážku Německa na západní frontě a záviselo na mnoha faktorech, včetně taktických chyb německé Luftwaffe. Stranou pozornosti nesmí zůstat činnost spojeneckých letců z jiných států, které Británie zpočátku odmítala včlenit do svých řad. Po francouzské kapitulaci však změnila názor – uvědomila si, že právě na letcích bude záviset její další osud. Proto srdečně vítala piloty ze všech zemí, včetně Polska či Československa. Nutno dodat, že právě k pilotům z těchto dvou států zpočátku chovala značnou nedůvěru, ale jak se později ukázalo, právě tito letci v největší letecké bitvě v dějinách prokázali nejvíce odvahy a udrželi si výbornou morálku, která byla potvrzována výsledky – sestřelenými nepřátelskými letouny. O tom hovoří také oficiální záznam britského ministerstva letectví: *„Polští a čeští piloti se na bitvě plně podíleli. Mají vynikající vlastnosti: odvalu a skvělou pohotovost. Jsou věru úžasnými bojovníky.“*⁹⁰

Žádný z pilotů by však neměl takové úspěchy, kdyby nebyly jejich letouny v bojeschopném stavu. O to se staral pozemní personál, o kterém se autoři memoárových titulů zmiňují pouze okrajově, pokud vůbec. Autoři odborných publikací se věnují především osudu letců, jejich úspěchům či neúspěchům, ale na pozemní personál jakoby zapomněli. Kvalita odvedené práce pozemního personálu se promítala do stavu letounů a tudíž do vztahu mechaniků k pilotům. O tom svědčí i odvážná slova Stanislava Fejfara, jenž hodnotí práci francouzských mechaniků: *„Zlost, zuřivost se mnou lomcovala, mechaniky postavit ke zdi, jenom se flákají a honí za děvkami, ale aby mašinu dali do pořádku, to ne.“*⁹¹ Francouzská ledabylost a spíše neochota byla ve Velké Británii

⁹⁰ HESS Alexander, *Byli jsme v bitvě o Anglii*, s. 5.

⁹¹ FEJFAR Stanislav, *Deník stíhače*, s. 69.

vystřídána skutečným a profesionálním zájmem pozemního personálu, který tvořili především Čechoslováci, měl větší motivaci a odpovídala tomu i kvalita odvedené práce.

Jak již bylo zmíněno, úspěšnost československých letců v samotné bitvě o Británii tvořila čtyři procenta ze všech zúčastněných pilotů. Naši letci však neměli možnost bojovat v této bitvě od samého počátku, z Francie přicházeli postupně již v průběhu bitvy a museli prodělat přeškolení na anglický typ letounů. I tato skutečnost pozdržela jejich bojové nasazení. Přesto si od samého začátku mohli do svých deníků zapisovat úspěchy, které se více rozrostly během celé druhé světové války. Českoslovenští letci si za svou činnost ve Velké Británii získali obdiv a respekt, který byl více než zasloužený. Proto by se na tyto hrdiny nemělo zapomínat. Bez nich by dnes politická mapa Evropy vypadala jinak.

7 Bibliografie

Literatura:

DEIGHTON Len, Stíhač: Bitva o Británii – jak to skutečně bylo, Praha: Práce 1993.

FAJTL František, Sestřelen: z deníku stíhacího letce, Praha: Naše vojsko 1948.

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

FAJTL František, První doma, Bratislava: Pravda 1984.

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

FEJFAR Stanislav, Deník stíhače, Hradec Králové: Kruh 1970.

HESS Alexander, Byli jsme v bitvě o Anglii: Českoslovenští stíhači v RAF, Praha: Naše vojsko 1993.

HOLMES Tony, Spitfire vs Bf 109: Bitva o Británii, Praha: Grada 2008.

HOLMES Tony, Hurricane I vs Bf 110: Evropa 1940, Praha: Grada 2011.

KUDRNA Ladislav, Na zemi a obloze západní Evropy: příběh českého letce Stanislava Fejfara, Praha: Naše vojsko 2007.

KUDRNA Ladislav, Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény: prostředí, společenských struktur, válečného času, morálky, věkové hranice a zabíjení, Praha: Naše vojsko 2006.

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

RAJLICH Jiří, 313. stíhací peruť, Plzeň: Mustang 1996.

RAJLICH Jiří, Josef František: pokus o pravdivý příběh československého stíhače, Cheb: Svět křídel 2010.

RAJLICH Jiří, Na nebi hrdého Albionu (1. část): válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940, Praha: Ares 1999.

RAJLICH Jiří, REŽNÁ Jitka, Generál Fajtl: slovem historika, rodiny a objektivem fotografů, Cheb: Svět křídel 2012.

VAN EYCK Manuel F., Zemřeli jsme pro Anglii: piloti 310., 312. a 313. československé perutě, kteří bojovali a zemřeli pro Anglii: 1940-1945, Praha: Naše vojsko 1993.

VRÁNA Adolf, Letec Alois Vašátko: 1087 dní odboje štábního kapitána letectva Aloise Vašátky, Praha: Toužimský & Moravec 2006.

Archivní materiály:

Kanadské listy, složka: Antonín Liška LP 2345, Archiv města Plzně.

Internetové odkazy:

<http://www.fronta.cz/dotaz/ucastnici-bitvy-o-britanii-1940>

<http://www.cs-letci.com/ww2/fra/osobnosti/av.htm>

<http://www.ustrcr.cz/data/pdf/pamet-dejiny/0803-078-100.pdf>

<http://www.raf.mod.uk/history/bobno310sqn.cfm>

8 Resumé

Tato bakalářská práce je zaměřena na podíl československých letců v bitvě o Británii, jejich význam pro obranu britských ostrovů. Jsou zde popsány politické souvislosti nasazení československých pilotů. Stranou nezůstali životní osudy čtyř stíhacích letců, kteří se komplikovanou cestou dostali do Polska, poté do Francie a nakonec do Velké Británie. Práce je rovněž zaměřena na letecké jednotky, jež vznikly na půdě Velké Británie a ve kterých českoslovenští letci bojovali s nepřítelem. Pozornost se také zaměřila i na letouny, které měli letci k dispozici.

This thesis is focused on the contribution of Czechoslovak airmen in the Battle of Britain and their importance for the defense of the British Isles. It also describes the political context of the deployment of Czechoslovak pilots. Also included fates of four fighter pilots who got complicated journey to Poland then to France and finally to Great Britain. The work is also aimed at air units, which originated in Great Britain and the soil in which the Czechoslovak airmen fought with the German enemy. Attention is also focused on planes that had flyers available.