

Univerzita Karlova v Praze

Pedagogická fakulta

Katedra dějin a didaktiky dějepisu



## **Bakalářská práce**

Příslušníci RAF z Mělnicka  
v období druhé světové války

**Autor:** Martin Dvořák

**Vedoucí bakalářské práce:** PhDr. Lubor Václavů

**Rok:** 2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci *Příslušníci RAF z Mělnicka v období druhé světové války* vypracoval samostatně a výhradně s použitím uvedené literatury.

V..... dne.....

Martin Dvořák

Na tomto místě bych chtěl poděkovat především svému vedoucímu bakalářské práce panu PhDr. Luborovi Václavů za jeho cenné rady, ochotu a připomínky k vypracování této práce. Můj další nesporný dík patří panu Ivanovi Novákovi za poskytnutí ojedinělých materiálů, taktéž za cenné rady a za to, že mě nejen k mělnickým stíhačům vůbec přivedl.

# Obsah

<b>ÚVOD</b> .....	<b>5</b>
<b>1. 1939 – 1940 PŘEDVÁLEČNÉ OBDOBÍ A POČÁTEK VÁLKY</b> .....	<b>8</b>
1.1 POČÁTEK ZAHRANIČNÍHO ODBOJE – POLSKÁ OBRANNÁ VÁLKA .....	8
1.2 OSUDY ČESKOSLOVENSKÝCH JEDNOTEK VE FRANCII .....	10
<b>2. 1940 – 1945 ZAČLENĚNÍ DO BRITSKÉHO KRÁLOVSKÉHO LETECTVA</b> .....	<b>12</b>
2.1 310. ČESKOSLOVENSKÁ STÍHACÍ PERUŤ .....	12
2.2 311. ČESKOSLOVENSKÁ BOMBARDOVACÍ PERUŤ .....	15
2.3 312. ČESKOSLOVENSKÁ STÍHACÍ PERUŤ .....	18
2.4 313. ČESKOSLOVENSKÁ STÍHACÍ PERUŤ .....	20
2.5 ČESKOSLOVENŠTÍ LETCI V CIZÍCH PERUTÍCH .....	22
<b>3. PŘÍSLUŠNÍCI RAF Z MĚLNICKA</b> .....	<b>24</b>
3.1 MECHANICI .....	24
3.1.1 Černý Miroslav .....	24
3.2. POZEMNÍ PERSONÁL .....	26
3.2.1 Špička Antonín .....	26
3.3 ZBROJÍŘI .....	28
3.3.1 Šmejkal Jaroslav .....	28
3.3.2 Vašák Josef .....	29
3.3.3 Zajíček František .....	30
3.4 ADMINISTRATIVE AND SPECIAL DUTIES .....	32
3.4.1 Šifner Karel .....	32
3.4.2 Zimmer František .....	34
3.5 BOMBARDOVACÍ PILOTI .....	35
3.5.1 Švic Miloslav .....	35
3.6 STÍHACÍ PILOTI .....	37
3.6.1 Karásek Zikmund .....	37
3.6.2 Šerhant Jan .....	39
3.6.3 Šťastný Jan .....	43
3.6.4 Uher Ladislav .....	46
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>51</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>53</b>
<b>PRAMENY A LITERATURA</b> .....	<b>54</b>
<b>RESUMÉ</b> .....	<b>57</b>
<b>KLÍČOVÁ SLOVA</b> .....	<b>57</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>58</b>
<b>KEY WORDS</b> .....	<b>58</b>
<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>59</b>

## Úvod

Hrdinství československých letců bojujících za druhé světové války na Západě bylo po více než čtyřicet let ideologicky závadným tématem. Školní osnovy na ně zapomněly, rodiny musely mlčet a samotní hrdinové se vrátili do vlasti, která je uvrhla v horším případě do věznic, v lepším případě k rutinním pracím v továrnách, kde skončili na několik dalších dekád. Ztratili svá původní zaměstnání, museli opustit řady československé armády, a dokonce byli stěhováni ze svých bytů do těch podřadnějších.

Markantní zlom nastal po listopadu 1989, kdy se většina těchto „nevhodných“ skutečností mohla konečně dostat na povrch, a začala tak náprava ideologicky pokřivené minulosti. Přestože na jejich činy bychom mohli být po právu hrdí, do osnov a školních učebnic jako kdyby se letci zapomněli vrátit. Pravdou je, že díky té čtyřicetileté izolaci se o nich ještě dnes neví tolik, kolik by si toho zasloužili.

Osudy československých letců mě fascinovaly již dříve a touto prací jsem mohl svůj zájem realizovat a spojit téma letců se svým bydlištěm. I Mělník, resp. Mělnicko totiž přispělo svými občany, kteří se vrhli do víru bojů druhé světové války. Ze 12 mužů z Mělnicka přišli někteří do Velké Británie již perfektně vycvičení a stali se v britském letectvu respektovanými osobnostmi. Žádný z nich sice neproslul jako František Fajtl či Alois Vašátko, ale přesto se i mezi Mělničany<sup>1</sup> najdou hrdinové, jejichž osud by neměl být zapomenut. Bohužel až dosud se jimi prakticky žádná regionální literatura nezabývala. Předkládaná práce se pokouší tuto vzniklou mezeru alespoň částečně zacelit a přiblížit osudy letců z nevelkého regionu.

Ke zpracování tohoto tématu mě inspirovala knížka autorů Zdeňka Najmana, Tomáše Rotbauera a Anny Staré *Českoslovenští letci v RAF. Litoměřický region*. Tato regionální publikace se mi stala vzorem i při strukturování jednotlivých životopisů. Předválečná činnost letců z Mělnicka je v mé práci zachycena pouze okrajově, proto jsem si vystačil s několika publikacemi, z nichž mi nejvíce posloužily knihy Tomáše Pasáka (*JUDr. Emil Hácha, Pod ochranou Říše* a článek *Vstup německých vojsk na české území v roce 1939*) a článek Jana B. Uhlíře (*15. březen 1939*). Další literaturu jsem použil jen pro upřesnění událostí.

---

<sup>1</sup> Nemusí se vždy jednat o rodáka přímo z Mělníka, ale z jeho přilehlého okolí; přesné rodiště je ale vždy uvedeno na začátku stručné biografie jednotlivých letců.

Činnost československých letců v Polsku v roce 1939 je velmi precizně zpracována v publikaci Josefa Váni a Jana Raila *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, která vede podrobné statistiky o počtu letců a jejich dislokaci. Vzhledem k faktu, že Polskem prošla také řada mělnických letců, nemohl jsem nechat tuto etapu bez povšimnutí.

Stejně tak je jen rámcově zachycena činnost československých letců ve Francii. Francií prošla drtivá většina mnou sledované mělnické skupiny, ale jen jeden ze stíhačů se skutečně dostal do boje. K působení letců ve Francii jsem nejvíce čerpal z publikace J. Váni a J. Raila *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*. K operační činnosti mi ale posloužila více jiná publikace, a to kniha Jiřího Rajlicha *Na nebi sladké Francie (2. vydání, nakl. Naše vojsko, 2003)*. Kromě této sekundární literatury jsem měl k dispozici i primární archivní prameny, kde jsou uvedena nejdůležitější data a mezníky v jejich činnosti.

Těžištěm práce je služba letců z Mělnicka v britském královském letectvu (dále jen RAF). Pro toto období mi nejlépe posloužilo monumentální dílo již zmíněného Jiřího Rajlicha *Na nebi hrdého Albionu*. Toto sedmisvazkové dílo mapuje činnost československých letců od příchodu do Británie až po jejich návrat do Československa. Obsahuje i neskutečné množství dobových fotografií a dokumentů. Využil jsem také práci J. Raila a J. Váni věnovanou československým letcům ve Velké Británii. V profilu Antonína Špičky, který byl členem vládního vojska, jsem čerpal z publikace Jindřicha Marka *Háchovi Melody boys*, která se zabývá převážně působením vládního vojska v Itálii a následné anabázi do Velké Británie. Kromě těchto publikací jsem použil i literaturu memoárovou, zejména pak knížky vydané jedním z nejznámějších československých stíhačů generálem Františkem Fajtlem. Všem autorům výše uvedených knih patří bezesporu ohromný dík, neboť odvedli hodný kus práce a odkryli spoustu dříve nevyhledávaných informací. Kromě sekundární literatury, i zde jsem použil primární prameny. Nejvíce jsem využil fond Československé letectvo ve Velké Británii, který obsahuje osobní karty letců, ale kromě něj jsem získal přístup k originálním dokumentům mělnických letců. Kromě dopisů, fotografií či jejich průkazů to byly také jejich rukopisné vzpomínky, které jsem měl k dispozici díky osobnímu kontaktu a důvěře jejich příbuzných a přátel.

Jedním z nejzajímavějších momentů při psaní práce pro mě bylo setkání s panem Zbyškem Nečasem, který dělal navigátora mělnickému pilotovi Janu Šerhantovi. S neuvěřitelným zájmem dokázal několik desítek minut hovořit o jejich přátelství, o nebezpečí a o dalších životních momentech. Stejně tak jsem se od dalších letců pánů Štandery, Hofrichtera, Bočka, Dubce či Zeleného, jež jsem měl tu čest poznat osobně, dozvěděl i to, co se do knížek nepíše.

Mou snahou bylo nejen vylíčit stručně osudy československých zahraničních letců z Mělnicka, ale také podnítit další bádání na regionální úrovni. V neposlední řadě jsem si při studiu dokumentů a psaní bakalářské práce s překvapením uvědomil, co všechno ještě o osudech těchto hrdinů neznáme.

# 1. 1939 – 1940 Předválečné období a počátek války

## 1.1 Počátek zahraničního odboje – polská obranná válka

Prakticky hned po okupaci začaly za účasti letců vznikat vojenské odbojové organizace, které napomáhaly dobrovolníkům k útekům. Vzhledem ke geografickým podmínkám byl jediný možný únik do Polska, které ještě stále nebylo Německem napadeno. Za pomoci různých organizací (Svaz letců, Obrana národa, Aeroklub RČS či Sokol) byl dobrovolníkům na východní Moravě umožněn transport. Veškeré transporty ale probíhaly v utajení, letci se poznávali heslem, leteckými hodinkami nebo odznakem s leteckou symbolikou.<sup>2</sup>

Po strastiplném přechodu přes hranice se ale vojákům nezačalo blýskat na lepší časy. Polská armáda o ně neměla příliš zájem. Jednak se Polsko bálo reakce Německa a jednak případných českých požadavků na vrácení Těšínska, které po Mnichově okupovalo. Vlídnost z polské strany tedy rozhodně nepřišla, což vykulminovalo někde do takové situace, že některé uprchlé vojáky vracela na území Protektorátu.<sup>3</sup>

Těm, kteří zůstali, zajistil ubytování československý konzulát v Krakově a poskytl jim i minimální kapesné a stravu. V Krakově jim byly také vydány prozatímní průkazy, které zhotovoval krakovský fotograf, jenž byl naneštěstí německým agentem. Ten v zápětí předal všechny negativy a jména vojáků gestapu, které tak mělo vcelku přesnou představu o vojenských osobách, které prošli Krakovem.<sup>4</sup>

Dne 30. dubna 1939 byla vytvořena československá vojenská skupina v Krakově, jíž velel nadpor. letectva Jiří Král. To už ale vcelku aktivně pracovala špionáž v Německu a do Polska se dostávaly první zprávy o případném útoku. S československými uprchlíky se začalo jednat daleko lépe, a jelikož Krakov už svou kapacitou nestačil nově příchozím, dostala československá vojenská jednotka k dispozici tábor v Malých Bronovicích. Do armády je ale stále nechtělo Polsko přijmout, a to z prostého důvodu - stále v otevřený konflikt s Německem jednoduše nevěřilo. Jako možné řešení se tedy jevil přesun do Francie, kde sice českoslovenští

---

<sup>2</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 8.

<sup>3</sup> Tamtéž.

<sup>4</sup> Tamtéž.



vojáci v armádě také nemohli sloužit, ale mohla je přijmout Cizinecká legie, která pro ně rezervovala 4000 míst. V období od května do konce srpna 1939 se do Francie dostalo celkem 1212 československých vojáků, z toho 477 příslušníků letectva.<sup>5</sup>

Napětí mezi Německem a Polskem stále rostlo a Polsko nakonec svolilo ke vstupu československých dobrovolníků do jejich armády. Už k 1. červenci se tak začlenilo prvních 8 slovenských letců. Ještě v závěru měsíce, 29. července, se do polského letectva přihlásilo dalších třináct letců, kteří byli jako instruktoři přiděleni na letiště Dęblin. Někteří vojáci ještě nastoupili na transporty do Francie, ale zhruba 800 mužů (z nichž bylo téměř 170 letců) zůstalo v Polsku. Na konci srpna bylo oficiálně dalších 72 letců přijato do polského letectva, zbylí čekali na přijetí v Malých Bronovicích.<sup>6</sup>

Po vypuknutí války byl 3. září 1939 zřízen Český a Slovenský legion. V něm se měli uspořádat i letecké jednotky, ale díky neuvěřitelně rychlému sledu událostí k tomu nedošlo, a tak se jen část letců zúčastnila boje. Dne 4. září byla vytvořena 1. československá pozorovací letka pod vedením škpt. B. Lišky. Jednotka se skládala asi z 60 letců a dalšího personálu. 16. září ale musela jednotka svou bojovou činnost ukončit a dalšího dne byl její personál zajat Rudou armádou.<sup>7</sup>

Někteří další piloti se připojili k pozorovacímu roji npor. Osuchowského. Z tohoto roje se dva českoslovenští piloti J. František a J. Balejka dostali do Rumunska, neboť transportovali generála Strzeminskiho a jeho štáb. Ten je vyznamenal polským Válečným křížem a usnadnil jim transport do Francie. Zbytek roje se ale musel evakuovat pěšky a většina z něj padla do sovětského zajetí.<sup>8</sup>

V Polsku vykonali českoslovenští letci asi 400 operačních letů, ztratili 4 muže a někteří další byli zraněni. Z těch, kteří byli v sovětském zajetí se většina dostala do Francie či Anglie. Československý národní výbor v Paříži se domluvil se Sovětskou vládou a už v březnu 1940 byl odeslán transport letců do Francie. Dva zbývající transporty z 12. června a 12. července se zdržely, neboť Francie mezitím kapitulovala. Složitou cestou se tak ony dva transporty přes Suez, Bombaj a Jižní Afriku dostaly až

---

<sup>5</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 10.

<sup>6</sup> Tamtéž.

<sup>7</sup> Tamtéž, s. 11.

<sup>8</sup> Tamtéž.

do Velké Británie. Od března 1941 byli poslední zbývající letci odesláni do Palestiny a odtud dále do Velké Británie.<sup>9</sup>

## 1.2 Osudy československých jednotek ve Francii

Jak je již zmíněno výše, českoslovenští dobrovolníci nemohli ve Francii vstoupit do armády, ale pouze do Cizinecké legie. Většina letců s tím souhlasila, neboť jiné východisko se nenabízelo. Jakousi útěchou jim alespoň byl slib, že po případném vypuknutí války budou zařazeni do služeb francouzské armády a z Cizinecké legie budou předčasně propuštěni. Díky zdlouhavému vyřizování nutných formalit vstoupilo do 1. pluku Cizinecké legie pouze 103 československých letců.<sup>10</sup>

3. září 1939 byla Francie vtažena do války a československé letce přesunula na letecké základny. Ti, co nevstoupili do Cizinecké legie, byli odesláni na základny přímo ve Francii. Zbylým zůstal statut příslušníků legie a pohybovali se pouze na základnách v severní Africe. Až 24. ledna 1940 přiznal tzv. československý statut všem československým vojákům příslušnost k československé armádě.

2. října 1939 byla ve Francii podepsána Dohoda o obnovení československé armády ve Francii a k ní ještě dodatek 17. listopadu v podobě Dohody o vytvoření československých leteckých jednotek.<sup>11</sup> Od prosince byli tedy piloti vysíláni na frontu.

V polovině října byli prakticky všichni výkonní letci umístěni na francouzských základnách jak ve Francii, tak v Africe. Nejsilnější skupina byla v Chartres, kterou prošlo přes 100 stíhačů. Piloti bombardérů, palubí střelci a mechanici procházeli nejvíce základnami v Toulouse, Pau a Avord. Na základně v Tours se ocitli zejména piloti vícemístných letadel, pozorovatelé, palubní radiotelegrafisté a někteří mechanici.<sup>12</sup>

První zformovaná peruť byla koncem listopadu 1939 tvořena šesticí československých stíhacích pilotů. Ta byla 15. ledna 1940 uznaná bojeschopnou a zúčastnila se bojů na západní frontě. Někteří českoslovenští piloti byli již předtím

---

<sup>9</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 12.

<sup>10</sup> Rajlich, J. *Na nebi sladké Francie*, s. 10.

<sup>11</sup> Tamtéž, s. 16.

<sup>12</sup> Váňa, j., Rail J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*, s. 14.

příslušníky polského letectva, tudíž se ve Francii dostali do polských perutí a s nimi potom i do bojů proti německé Luftwaffe.

Nejvíce letců se pochopitelně nacházelo v domovské základně v Agde, odkud ale byla část z nich v květnu 1940 přemístěna do Bordeaux, kde se od 15. dubna 1940 nacházelo československé výcvikové letecké středisko „*Depot de Guerre*“. Letci byli rozmístěni po francouzských jednotkách a podléhali francouzskému velení. Na jaře 1940 tak ve Francii na západní frontě létalo přes padesát československých pilotů, převážně stíhacích.<sup>13</sup>

V únoru 1940 se francouzské velení rozhodlo, že zformují stíhací letku složenou jen z československých pilotů a souhlasilo i s vytvořením dalších. V této době měla československá armáda ve Francii k dispozici 803 příslušníků letectva. Plány předpokládaly vytvoření 8 stíhacích a 4 bombardovacích perutí, k čemuž bylo potřeba o dalších téměř tisíc mužů více. K realizaci plánů ovšem nedošlo, neboť postup německé armády a následná kapitulace tomu zabránily. Přesto proti nacistům bojovalo více než 170 československých letců. V jedné z nejúspěšnějších jednotek, kterou byla 5. peruť, sloužilo 18 československých stíhačů, kteří za svou krátkou službu poslali k zemi 58 německých letadel.<sup>14</sup>

Českoslovenští letci si ve Francii počínali velice úspěšně. Navíc tvořili 12% celého francouzského letectva, což je o mnoho více, než později ve Velké Británii.<sup>15</sup> Přesto i tady zaznamenali ztráty, padlo zde sedmnáct pilotů v boji a dalších deset letců na zemi nebo při výcviku.<sup>16</sup>

Vybudovat samostatnou československou jednotku ve Francii sice bylo v plánech a dokonce už i oficiálně na papíře, ale u toho také zůstalo. Osudem drtivé většiny československých letců bylo po kapitulaci Francie pokračovat stále více na západ, do Velké Británie. V červnu 1940 začaly odplouvat hromadné transporty (nejen československých, ale i polských či francouzských letců) ke břehům Anglie. Tam už se ale československým letcům podařilo založit si vlastní perutě, které poté fungovaly po celou válku a piloti si v nich připsali nejeden úspěch.

---

<sup>13</sup> Tamtéž.

<sup>14</sup> Tamtéž.

<sup>15</sup> Rajlich, J. *Na nebi sladké Francie*, s. 6.

<sup>16</sup> Váňa, J., Rail J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*, s. 14 – 15.

## 2. 1940 – 1945 Začlenění do Britského královského letectva

### 2.1 310. československá stíhací peruč'

Zřejmě nejslavnější a nejúspěšnější peruč' československých letců byla hned ta první. Jejími členy se v průběhu války stali dva mělničtí rodáci, mechanik Cpl. Miroslav Černý a zbrojář Cpl. Josef Vašák. Rozkaz ke zformování této peruč', který vydalo ministerstvo letectví, byl vydán 10. července 1940 a její členové se přesunuli na svou první válečnou základnu, letiště Duxford. U peruč', které nebyly britské, bylo zvykem dublovat velitelská místa. To znamená, že na nejvyšších postech byl jak československý, tak i britský důstojník.<sup>17</sup> Od 12. července se prvním československým velitelem peruč' stal S/L Alexander Hess, jehož dubloval S/L Geroge. D. M. Blackwood. Stejně jako velitele peruč' dublovali britští důstojníci i pozici velitele A letky a B letky.<sup>18</sup>

Výcvik československých letců probíhal na tehdy nejrozšířenějších strojích Hawker Hurricane Mk.I, které k peruč' dorazily 19. července 1940. To už se ale nad Kanálem a nad Britskými ostrovy rozhořely první vážně boje, které do dějin vešly jako bitva o Británii. Podle mnohých vojenských historiků zuřila ve vzduchu tato bitva od srpna do konce října 1940 a 310. československá stíhací peruč' do ní zasahovala po celou dobu. Na jejím konci se pak mohla celá peruč' pyšnit bilancí 40 a ½ jistého sestřelu (dalších 11 pravděpodobných a 6 strojů dokázali její stíhači alespoň poškodit). Bohužel byly tyto úspěchy současně vykoupeny i tvrdou daní v podobě lidských životů. Čtyři piloti peruč' se konce války o Británii nedožili a dalších osm bylo zraněno. A druhá světová válka ještě nebyla zdaleka u svého konce.

Luftwaffe začala podnikat útoky spíše noční než denní, proto se 310. československá stíhací peruč' soustředila na rutinní patroly a byla bez větších úspěchů až do poloviny roku 1941. Od března 1941 se v jejím arzenálu objevily modernější Hurricany Mk.IIA a od 7. července byla peruč' již plně pod československým vedením bez britských důstojníků.

---

<sup>17</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 56.

<sup>18</sup> Tamtéž.

V závěru roku ale došlo k několika přesunům přes Skotsko, aby se v polovině prosince peruť usadila na jihu Anglie, kde opět hlídkovala nad pevninou i mořem. Tentokrát již s novým typem stíhaček – Spitfire MK.VB, s kterým letci perutě bojovali ještě další dva roky.<sup>19</sup>

Později byla peruť přesunuta na leteckou základnu Exeter, kde vzniklo spojením s dalšími československými stíhacími perutěmi tzv. *Exeter (Czechoslovak) Wing*. Od této doby tedy operují jednotky napříč perutěmi společně a nejčastěji provádějí útoky nad severozápadní Francií. Svou největší společnou akci roku 1942 provedla 310. československá stíhací peruť s 312. československou stíhací perutí 19. srpna, kdy svedla řadu úspěšných soubojů a nezaznamenala jedinou ztrátu. V dalších měsících se ale začala projevovat zastaralost Spitfirů Mk.VB a Mk.VC, které už se svým výkonem nemohly vyrovnat modernějším verzím stíhaček Focke Wulf Fw 190.

Po tomto méně šťastném období muselo být celé křídlo v červnu 1943 na chvíli odvoláno a odveleno k odpočinku ve Skotsku. Do bojů se piloti vrátili na podzim téhož roku, přesto ale stále na zastaralých Spitfirech Mk.VB/VC. To se záhy projevilo při dalších akcích, zejména 24. září 1943, kdy stíhači doprovázeli svaz britských bombardérů Mitchell nad francouzský přístav Brest, který byl oblíbeným cílem britského letectva. Tam padl za oběť německým Messerschmittům Bf 110 jeden člen 310. československé stíhací perutě a dokonce dva příslušníci 313. československé stíhací perutě.

Dne 8. listopadu 1943 se dosavadní Wing přeformoval v lépe ovladatelný útvar *No 134<sup>th</sup> (Czechoslovak) Airfield*, neboť již byla naplánovaná invaze do západní Evropy, při níž se počítalo s československými letci. Praktickou stránkou nového uspořádání bylo hlavně to, že všichni pozemní personál se soustředil do tzv. *Maintenance Wingu*, a velitelům perutě tak prakticky odpadla starost o tento personál a plně se mohli soustředit na bojovou činnost. Od 10. dubna 1944 se reformoval *Maintenance Wing*, jehož sekce byly zrušeny a rozdělily se do tzv. *Servicing Echelonů* (SE). Byli celkem tři a byly označeny čísla 6310, 6312 a 6313 podle příslušnosti k peruti.

Pro bojovou činnost byl vlídný začátek roku 1944. Od 7. ledna byl *No 134<sup>th</sup> Airfield* podřízen 2. taktické letecké armádě (2. TAF) a konečně obdržel tolik

---

<sup>19</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 56.

očekávanou výzbroj. Dne 20. ledna totiž dostala 310. československá stíhací peruť (a i další dvě stíhací perutě) zbrusu nové Spitfiry LF.Mk.IXC, na kterých pak podnikala stále častější nálety na okupovanou Evropu. 21. května 1944 se peruť dokonce zúčastnila útoku proti pozemním cílům v Normandii. Z krvavého útoku se ale tři piloti nedokázali vrátit.<sup>20</sup>

I přes určité ztráty si českoslovenští stíhači takřka neodpočinuli, podnikali jeden let za druhým, až dokonce stanuli na dobytém území Francie. Úspěšné období narušilo až velení. To 3. července 1944 vyňalo československý útvar z 2. TAF a ten byl nucen se vrátit ze základen ve Francii na základny britské. Přesto ve své činnosti letci nadále pokračovali a denním chlebem jim byly doprovody britských bombardérů nad Evropu a likvidace bezpilotních německých střel V-1. V červenci 1944 došlo ale k dalšímu přesunu na letiště Digby, kde se navíc piloti museli vrátit do svých starých Spitfirů LF.Mk.VB. Při operaci 8. srpna 1944 sestřelila dvojice pilotů německý noční stíhací letoun Dornier Do 217 a jak se ukázalo, šlo o poslední úspěšný sestřel, který provedli českoslovenští piloti na západní frontě.

Od konce srpna se 310. československá stíhací peruť vrátila na jih Anglie, kde operovala společně s 312. československou stíhací perutí. Jejich hlavním úkolem byly opět doprovody britských bombardérů na cíle v Nizozemí, Francii, Belgii a hlavně Německu. Jejich poslední leteckou základnou se 27. února 1945 stalo letiště Manston. Kompletní československé křídlo se zúčastnilo překročení Rýna 24. března 1945 a 25. dubna doprovázelo britské Lancastery a Hallifaxy až nad Fríské ostrovy.

Když přišel konec války, čekali vojáci na povolení k návratu domů. Čas si krátili především cvičnými lety, kdy simulovali s americkými letouny souboje. 15. června 1945 došlo k tragické události, když se dva stroje 310. československé stíhací perutě srazily, přičemž jeden z pilotů nedokázal svůj stroj včas opustit. W/O Jindřich Landsman se tak nešťastně stal posledním československým stíhačem padlým ve službách RAF za druhé světové války.

Všechny československé perutě byly ještě před odchodem přezbrojeny na Spitfiry LF.Mk.IXE, na kterých přeletěly do Československa a 13. srpna 1945 přistály na ruzyňském letišti. Dne 15. února 1946 byla 310. československá stíhací peruť

---

<sup>20</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 56-63.

oficiálně rozpuštěna a přestala existovat. Z jejího torza ale vznikl 10. a 12. letecký pluk československého letectva.

310. československá stíhací peruť se stala naší nejúspěšnější jednotkou v RAF. Za svou pětiletou činnost uskutečnila 9027 bojových vzletů a připsala si na své konto 55 potvrzených sestřelů (plus čtyři sestřelené V-1), 20 sestřelů pravděpodobných a 33 poškozených nepřátelských letadel. Za svobodnou Evropu ale položilo život 31 jejích pilotů, 29 stíhačů bylo zraněno a 4 přešli do zajetí. Přesto ale peruť dosáhla svého slibu a hesla „*We fight to rebuild*“, které bylo v erbu jejich oficiálním mottem, nad nímž byl po celou dobu „ve skoku“ červený dvouocasý lev.<sup>21</sup>

## 2.2 311. československá bombardovací peruť

Jedinou československou bombardovací perutí byla právě 311. československá bombardovací peruť. S oficiální platností začala peruť působit 29. července 1940 a její první domovskou základnou se stalo letiště Honington. Peruť tvořili českoslovenští letci, kteří byli do Anglie evakuováni z Francie okupované německou armádou.

Ani bombardovací peruti se z počátku nevyhnulo povinné dublování velitelských funkcí, proto se prvním velitelem stal W/C John F. Griffiths a spolu s ním W/C Karel Mareš (krycím jménem Toman). Zformování perute proběhlo ale daleko obtížněji, než tomu bylo u perutí stíhacích. Nevýhodou československých bombardovacích letců bylo, že měli oproti stíhačům minimální bojové zkušenosti z Francie. Nejprve tedy bylo nutné personál řádně vyškolit a vycvičit. Výcvik československých osádek proběhl na dvoumotorových letounech Vickers Wellington Mk.I, Mk.IA/C. Nejrychleji vycvičené osádky tak mohly v noci z 10. na 11. září 1940 uskutečnit první bojovou akci namířenou na bruselské nádraží.<sup>22</sup>

Šest osádek A letky se v polovině září přesunulo z Honingtonu na letiště East Wretham, kam se dále přesouvaly nové vycvičené jednotky. Ještě v polovině října byla peruť bojeschopná pouze z poloviny, přesto byla už nasazená do akcí. Zejména v prvních týdnech utrpěla velké ztráty, které začaly peruť decimovat, a tak musela být 22. října 1940 z operační činnosti na čas stažena. Svou aktivitu znovu obnovila v noci

---

<sup>21</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 56-63.

<sup>22</sup> Tamtéž, s. 86-87.

z 8. na 9. prosince 1940 a následující dva roky v ní poctivě pokračovala. V rámci *Bomber Command* se stalo poslední akcí bombardování města Dunkerque pětici bombardérů v noci z 25. na 26. dubna 1942.<sup>23</sup>

Do této chvíle podnikla peruť 1029 operačních letů a napadla celkem 77 cílů v Německu, Itálii, Francii, Belgii a Nizozemsku. V rámci těchto bojových misí ztratila peruť 19 letounů (v rámci *Bomber Command* se jednalo pouze o 1,8% ztrát), 20 strojů bylo vážně poškozeno, ale přistálo (v horším případě havarovalo) na vlastním území a 33 letounů utrhlo pouze menší poškození. Počty lidských obětí jsou ale samozřejmě daleko vyšší. Německé protivzdušné obraně a jejím nočním stíhačům podlehl 94 z celkem 318 nasazených mužů, 34 bylo zajato a 30 utrpělo zranění.<sup>24</sup>

Pro Čechoslováky to byly citelné ztráty, v důsledku čehož byla peruť přerazena do svazku *Coastal Command* a mezi 28. a 30. dubnem 1942 se přesunula na letiště Aldegrove v Severním Irsku. S novou základnou přišel i nový výcvik a nové cíle; peruť odted' vyhledávala a ničila nepřátelské ponorky a plavidla. První vycvičené osádky se dostaly ke svým úkolům již 22. května 1942.<sup>25</sup>

Dlouho se ale na základně v Aldegrove neohřály a peruť přešla ve dnech 10. až 12. června 1942 do podřízenosti 19. skupiny *Coastal Command* na základnu Talbenny v jižním Walesu. Úkoly zůstaly stejné, jen lokalita se změnila na operační prostor nad Biskajským zálivem. I tady však sklídila československá peruť úspěch, neboť 27. července 1942 vážně poškodila německou ponorku U-106 a 10. srpna téhož roku dokonce ponorku U-578 prokazatelně potopila. Zdánlivě to vypadá na jednoduché akce, ale Německo příliš nezhálelo a posílalo proti bombardovacím svazům stále více stíhaček, kterým musely osádky bombardérů čelit. 311. československá bombardovací peruť si ale vedla natolik úspěšně, že na přelomu let 1942-1943 byla vyhodnocena jako nejlepší jednotka *Coastal Command*.<sup>26</sup>

V březnu roku 1943 doplnily výzbroj novější Wellingtony Mk.X, ale pro věhlas československé perute jim byly přiděleny čtyřmotorové letouny Consolidated Liberator GR.Mk.V. Peruť byla dočasně odvelena z bojů, aby se mohla na nové stroje přeškolit. Od 27. května 1943 probíhalo školení na základně Beaulieu v jižní Anglii a 4. srpna byl

---

<sup>23</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 86-87.

<sup>24</sup> Tamtéž, s. 87-88.

<sup>25</sup> Tamtéž, s. 88.

<sup>26</sup> Tamtéž.



její výcvik ukončen. Za bojeschopnou byla uznána 27. srpna a ještě týž den zahájily dva stroje operační činnost. Hned první akce začala ovšem tragicky, když se jedno z letadel pod velením W/C Jindřicha Brejčeta, současného velitele perutě, nevrátilo. Jeho funkci převzal W/C Vladimír Nedvěd, MBE, DFC.<sup>27</sup>

Další měsíce byly úspěšné. V listopadu 1943 si perut' připsala další potopenou ponorku, tentokrát U-966, a v závěru prosince dokonce poslala ke dnu německou hladinovou loď *Alsterufer*, která dovážela extrémně důležité vzácné kovy, kterých se Německu nedostávalo. Velmi aktivně se zapojila i do invazních operací památného června 1944. Během invaze do okupované Evropy podnikla perut' za 28 dní 131 bojových vzletů a do seznamu potopených ponorek si 24. června 1944 připsala další zásah, a to ponorky U-971.

Po skončení první fáze invaze se 311. československá bombardovací perut' připojila k sestavě 18. skupiny *Coastal Command* a přesunula se ve dnech 7. až 9. srpna 1944 na svou poslední základnu Tain v severním Skotsku. Osádky začaly operovat nad Severním mořem, Baltem a přilehlém okolí. Letcům se podařilo potopit 29. října 1944 další ponorku (U-1060) a svého posledního vítězství dosáhli krátce před ukončením války 5. května 1945, kdy potopili své poslední plavidlo (pravděpodobně U-3523).<sup>28</sup> Kapitulace Německa však neznamenala pro 311. československou bombardovací perut' konec. Ta operovala i nadále, hledala prchající ponorky a doprovázela je do spojeneckých přístavů. Definitivní konec přišel až 4. června 1945. Za své období v *Coastal Command* provedla perut' 2102 bojových letů a ztratila 16 letounů a dalších 27 bylo natolik poškozeno, že většina byla odepsána. Celkem 104 československých letců se nevrátilo a 29 utrpělo vážně zranění.

Po ukončení bojového nasazení začala 311. československá bombardovací perut' s transportem československých vojáků zpět do Československa. Proto byla perut' z Tainu přesunuta do Manstonu, kde se nacházely zbylé tři perutě a začal transport v upravených Liberatorích. Na rozdíl od britských stíhaček, které československá vláda zakoupila pro nově se formující armádu, odkoupení Liberatorů odmítla a ty se tak

---

<sup>27</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 90.

<sup>28</sup> Tamtéž, s. 91.

v průběhu prosince vrátili zpět do Británie. Dne 15. února 1946 přestala oficiálně 311. peruť existovat.<sup>29</sup>

Za svou válečnou činnost vzlétli příslušníci 311. československé bombardovací peruť k 3113 bojovým letům. Za své pětileté období však peruť ztratila 250 letců a 34 jich bylo zajato. Z mělnických rodáků byli v jejích řadách zbrojíř LAC Jaroslav Šmejkal, „vladař“ AC<sub>2</sub> Antonín Špička a pilot P/O Miroslav Švic, který spolu s kralupským rodákem P/O Stanislavem Zeinertem, nepřežil nehodu jednoho z Wellingtonů.

### 2.3 312. československá stíhací peruť

I přesto, že už na území Velké Británie vznikly dvě československé peruť, československých letců stále přibývalo. Z transportů z Francie vznikl 29. července 1940 základ pro pozdější 312. československou stíhací peruť. Z větší části šlo o elitu mezi československými piloty, neboť většina z nich strávila poměrně dlouhou dobu ve francouzském letectvu a měla zkušenosti s bojem proti německým jednotkám (letci této peruť měli daleko více zkušeností než příslušníci 310. československé stíhací peruť).

Do bojů bitvy o Británii už ale stíhači příliš zasáhnout nestihli. Peruť byla oficiálně zformovaná 29. srpna 1940 a již 2. října byla uznána bojeschopnou. Prvního vítězství dosáhli její stíhači již 8. října 1940, když nad Liverpoolem sestřelili nepřátelský Ju 88A-1. Fatálním přehmatem byl ale útok 13. října na dvojici britských Blenheimu Mk.IF, které piloti zaměnili za německé Ju 88. Jeden Blenheim dokázal s poškozením přistát, druhý se však v plamenech zřítíl do moře. Jejich příspěvek do bitvy o Británii se tedy zdá být trochu kontroverzní, ale nutno dodat, že tito elitní stíhači operovali u Liverpoolu, nikoliv u Londýna; tedy hodný kus od dějiště největších bitev. Navíc je obecně přijímáno, že tzv. bitva o Británii skočila posledním říjnovým dnem, čili letci 312. československé stíhací peruť neměli ani celý měsíc na své větší prosazení.<sup>30</sup>

Poté prošla peruť řadou základen, které ji předurčily k méně záživným misím a peruť se stále nemohla výrazněji zviditelnit. Zlom přišel 29. května 1941, kdy proběhl

---

<sup>29</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 90-91.

<sup>30</sup> Tamtéž, s. 65 – 74.

přesun na leteckou základnu v Kenley, jižně od Londýna. 312. československá stíhací peruč byla přiřazena k 11. skupině *Fighter Command* a v její výzbroji se objevily nové Hurricany Mk.IIB. Úkolem se jim stal většinou doprovod Blenheimů a Stirlingů nad Francií, kde nebyla nouze o vzdušné souboje s německými Messerschmitty Bf 109, ve kterých si stíhači 312. československé stíhací peruč vydobyli svou pověst.

Od 19. srpna 1941 odpočívala peruč na severu, ve Skotsku, kde se přeškolovala na nové stíhačky typu Spitfire. Od té doby vystřídali letci ještě několik základen, ale 3. května už se začlenila i 312. československá stíhací peruč do československého stíhacího křídla po bok 310. a 313. československé stíhací peruč. Velitelem *Exeter (Czechoslovak) Wingu* se stal W/C Alois Vašátko, který do té doby velel právě 312. československé stíhací peruč. Největšího úspěchu pak „Třistadvánáctka“ dosáhla 19. srpna 1942 při operaci *Jubilee*, namířené proti francouzskému městu Dieppe. Největší letecké bitvy roku 1942 se zúčastnila s ohromujícím výsledkem, když proti Fw 190 měli čs. stíhači bilanci 0-2-2 (potvrzených sestřelů – pravděpodobných sestřelů – poškozených strojů) a proti Do 217 2-0-1, přičemž sami měli jen jeden poškozený stroj. Obdivuhodný výsledek to byl zejména proto, že RAF jako celek utrpěla v této operaci více ztrát než německá Luftwaffe.<sup>31</sup>

Ovšem i na 312. československou stíhací peruč dolehl problém se zastaralostí Spitfirů Mk.VB/VC, které svým výkonem přestávaly najednou německým stíhačkám stačit. Proto byla odvelena k odpočinku a jednodušším hlídkám. Od 21. září 1943 se peruč nacházela v Ibsley, kde spolu s 310. a 313. československou stíhací peručí utvořila *Ibsley (Czechoslovak) Wing*, ale opět vykonávala jednodušší doprovodné úkoly, neboť stále českoslovenští letci nedostali modernější letouny. Nahánění německých stíhaček tak bylo v rukou britských peručí. Ovšem v lednu roku 1944 v rámci 2. TAF se konečně velení dospělo i k přezbrojení československých jednotek, které byly od nynějška vyzbrojeny Spitfiry LF.Mk.IXC. S novou výzbrojí přišla i intenzivnější bojová činnost. Největší výkonnosti dosahovaly peručě při invazi do Evropy, které se i 312. československá stíhací peruč úspěšně účastnila. Celé křídlo poté nějaký čas operovalo i přímo z francouzského území poblíž Caen, ale pak bylo celé odvoláno a přiřazeno ke Vzdušné obraně Velké Británie. Tentokrát přišel odpočinek k duhu, vždyť při invazi se

---

<sup>31</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 68.

trhaly měsíční rekordy v počtu nalétaných hodin a výjimkou nebyly tři i čtyři akce denně. Svou výzbroj tedy 312. československá stíhací peruč předala svému nástupci a odteď spíše podnikala průzkumné lety, doprovázela bombardéry či útočila na pozemní cíle v Nizozemí.

Koncem února 1945 se všechny československé stíhací perutě sešly na základně Manston v Kentu. Luftwaffe už prakticky nekladla žádný velký odpor, takže stíhací doprovázeli bombardéry takřka bez možnosti vzdušného souboje. O to více ale museli čelit protiletectvému dělostřelectvu, kterému ještě někteří z nich v závěru války podlehli.

Dne 13. srpna 1945 přistáli letci na ruzyňském letišti v nově zakoupených Spitfirech LF.Mk.IXE. A jako ostatní československé perutě byla i 312. československá stíhací peruč 15. února 1946 rozpuštěna. Za své válečné tažení vykonala 17 472 bojových vzletů a zničila 14 nepřátelských letadel, k tomu měla 9 pravděpodobných sestřelů a 16 poškozených letounů. 17 letců z jejích řad zahynulo (jeden z nich byl Brit) a šest jich bylo zajato. Z mělnických rodáků se ve službách „Třistadvanáctky“ ocitli zbrojří F/Sgt František Zajíček, stíhací piloti F/Sgt Zikmund Karásek a F/O Jan Šťastný, který při jedné z bojových misí zemřel.

## 2.4 313. československá stíhací peruč

Poslední československá stíhací peruč byla zformovaná až 10. května 1941, neboť plno československých pilotů ještě létalo u britských peručí a bylo rozhodnuto, že se pro ně utvoří nová samostatná československá peruč. Ovšem československého personálu nebyl zas tak výrazný nadstav, takže musel být doplněn britskými rezervami. Z počátku se tento tah nejevil příliš šťastně, ale po doškolení personálu se jeho aktivita tak zvýšila, že v květnu 1943 byl dokonce pozemní personál 313. československé stíhací perutě vyhlášen jako nejlepší v celém *Fighter Command*.<sup>32</sup>

Prvních pět měsíců byly znovu nejvyšší funkce v peručí přiděleny jak československému, tak britskému důstojníkovi. Jelikož se v řadách 313. perutě pohybovali již relativně zkušené piloti (nejenže většina už předtím létala u britských peručí, ale někteří si přinesli zkušenosti i z Francie), proběhlo přeškolení na Spitfiry

<sup>32</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 74-82.

Mk.I, které byly v její výzbroji, velmi rychle a již měsíc po založení byla jednotka bojeschopná. 26. srpna 1941 se peruť přesunula na jih Britských ostrovů na základnu Portreath a v rámci Portreathského křídla podnikala s bombardéry až do konce roku útoky na strategické cíle v Bretani, přičemž neutrpěla žádné ztráty a jen dva stroje byly poškozené.

Mezi 13. a 15. prosincem 1941 došlo k přesunu do sestavy 11. skupiny *Fighter Command* na základnu Hornchurch. V rámci Hornchurchského křídla si vydobyla pověst profesionální a nemilosrdné jednotky. Jako jediná z československých perutí se pak zúčastnila operace *Fuller*, protiakce k německé operaci *Cerberos*. V rámci operace *Fuller* měla být napadena flotila nejnebezpečnějších německých bitevních kolosů *Scharnhorst*, *Gneisenau* a *Prinz Eugen*, plujících z Brestu do Německa (tento únik křižníků Němci pojmenovali právě jako operace *Cerberos*). Němcům se ale operace přesto podařila a způsobila britskému letectvu navíc mnohé ztráty. Navzdory tomu ale 313. československá stíhací peruť odolala palbě a neztratila ani stroj; pouze jeden se rozbil při přistání. Kromě této operace však většinou peruť manévrovala nad Belgií a severní Francií, kde se setkávala s nebezpečnou německou eskadrou JG 26 *Schlageter*. Ta opět začala mít navrch, když její výzbroj v podobě stíhaček Fw 190 začala převyšovat svými výkony britské Spitfiry Mk.VB. Přesto však 313. československá stíhací peruť dosahovala skvělých výsledků a byly jí svěřovány jedny z nejtěžších úkolů.

Dne 8. června 1942 se začlenila do československého *Exeter Wingu*, úkol zůstával stejný, jen začala peruť operovat nad Bretaní. Situace s výzbrojí se ale opět stala neakceptovatelnou a i 313. československá stíhací peruť se musela odebrat k odpočinku, lehčím úkolům a doplnění personálu. Jelikož už ale nebylo kde brát československé příslušníky, řady pilotů doplňovali britští stíhači. Jelikož pozemní personál už byl tak jako tak relativně britský a britští piloti pak tvořili do konce války 30-70% stavu pilotů, „...nelze nesouhlasit s tvrzením, že 313. peruť začínala být československou jednotkou pouze podle názvu.“<sup>33</sup>

Zbytek historie 313. československé stíhací perutě se podobá ostatním československým perutím. Vysněného přezbrojení se jí dostalo až 22. ledna 1944 pod hlavičkou *No 134<sup>th</sup> (Czechoslovak) Airfield* a největší vyřízení přišlo s červnovou invazí

---

<sup>33</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 78.

téhož roku. Bojových vzletů měla ale v rámci invaze více než 310. i 312. československá stíhací peruť, byť ke střetnutím se stíhači Luftwaffe už docházelo zřídka. Po absolutním vyčerpání bylo celé křídlo odveleno a vystřídáno jiným. Zasloužený odpočinek a doplnění stavů přišlo vhod i 313. československé stíhací peruti. Poté už se peruť spokojila s doprovodem bombardérů do stále více osvobozované Evropy.

Ačkoli fungovala poslední československá peruť o rok méně než její dvě sesterské, vypracovala se na váženou jednotku. Celkem si na svůj štít připsala 12 jistých sestřelů letounů plus jednu V-1, sedm pravděpodobných a 14 1/2 letounů poškozených. Sama za to zaplatila 30 padlými, nezvěstnými nebo zajatými piloty (4 z nich byli Britové). S velkou slávou byli zbylí letci 13. srpna 1945 přijati na letišti v Ruzyni. Jako zbylé československé perutě, byla i 313. československá stíhací peruť 15. února 1946 rozpuštěna. Jedním z mělnických rodáků, kdo mohl zřejmě „Třistatřináctkou“ projít byl Sgt Ladislav Uher, který před jejím vytvořením létal u 257. britské perutě společně s S/Ldr Karlem Mrázkem. Ten 17. května 1941 přijal místo velitele A letky u 313. československé stíhací perutě, Sgt Uher se ale rozhodl zůstat u 257. britské perutě. Nejmladší československou peruti tak prošel jen Sgt František Zajíček, který alespoň chvíli působil v jejím *Servicing Echelonu 6313*.

## 2.5 Českoslovenští letci v cizích perutích

Ve Velké Británii sice vznikly čtyři samostatné československé perutě, ale to ovšem neznamenal, že v nich je pouze československý personál a opačně, že v cizích (zejména britských a polských) perutích nejsou Čechoslováci. V cizích perutích působili naopak českoslovenští letci velice schopně a úspěšně, dokonce někteří se stali i jejími veliteli. A v 1. britské a 68. britské peruti bylo navíc tolik Čechoslováků, že z nich byly utvořeny československé letky.<sup>34</sup>

Důvod, proč se někteří českoslovenští stíhači dostali do cizích perutí, je vcelku jednoduchý - Britové prostě nebyli. Na počátku bitvy o Británii, tedy v létě 1940, přišla RAF o spoustu britských stíhačů a zálohy řídly. Čechoslováci (ale současně s nimi i Poláci či Francouzi) sem přicházeli v takovém počtu, že i přes utvoření vlastních perutí

---

<sup>34</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 96.

jich byl stále nadstav a proto doplňovali řady britských perutí a zúčastnili se tak nejkrvavějších soubojů počátku války. Tím je vysvětlen i jejich úspěch v podobě mnoha sestřelů. Luftwaffe v prvních třech letech měla dost letadel i pilotů, a tak útoky moc nešetřila. A právě v této době se do vzduchu dostávali velmi často i českoslovenští stíhači jako příslušníci britských perutí. Naopak československým perutím od roku 1943 velmi ubýval personál a doplňovali jej britští příslušníci, proto ale byly perutě nasazovány na spíše klidnější oblasti, kde nebyl kontakt s nepřítelem na denním pořádku.<sup>35</sup>

Do konce roku 1940 se v britských perutích nacházelo 63 československých stíhačů, kdežto u 310. a 312. čs. stíhací peruti to bylo dohromady 66. Prvním mezníkem velkého přesunu bylo vytvoření 313. čs. stíhací perutě v květnu 1941, kdy mnoho československých stíhačů opustilo svá dosavadní působiště a přešlo do nově vzniklé jednotky. Neodešli však všichni. Prakticky až do konce války si své dominantní postavení udrželi Čechoslováci u 68. noční stíhací perutě. Tu tvořili prakticky z poloviny po celou válku českoslovenští stíhači. O jejich významu v peruti hovoří nad všechny statistiky oficiální odznak peruti, na kterém je sova a pod ní motto „*Vždy připraven*“.

Českoslovenští stíhači tedy nepůsobili zdaleka jen u čs. perutí. A ta nejznámější a nejproslulejší jména najdeme právě v perutích cizích. Nikoho tedy nemůže překvapit, že třetí nejúspěšnější stíhač celé bitvy o Británii Sgt Josef František, DFM & bar létal s 303. polskou stíhací perutí, u které si připsal svých sedmnáct vzdušných vítězství. Nebo že na krátkou dobu se stal velitelem 122. britské perutě Čechoslovák S/L František Fajtl a 127. peruti zase velel S/L Otto Smik. I nejúspěšnější československý stíhač za druhé světové války F/L Karel M. Kuttelwascher, DFC & bar dosáhl na všech svých osmnáct vítězství u 1. britské perutě.<sup>36</sup> No a konečně i dva ze čtyř mělnických stíhačů neprošli československou perutí. F/L Jan Šerhant, který pro svůj vyšší věk nemohl létat u denních stíhačů, vstoupil alespoň do řad nočních stíhačů již zmíněné 68. noční stíhací perutě. A Sgt Ladislav Uher byl příslušníkem 257. britské stíhací perutě, za kterou také v jedné z jeho misí položil život.

---

<sup>35</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 1. část, s. 96-98.

<sup>36</sup> Tamtéž, s. 97.

### 3. Příslušníci RAF z Mělnicka

#### 3.1 Mechanici

##### 3.1.1 Černý Miroslav

Miroslav Černý se narodil 16. listopadu 1911 v obci Nebužely v okrese Mělník. Po absolvování 3 let na měšťanské škole pokračoval dále ve studiu na odborné státní košíkářské škole<sup>37</sup>, která byla od roku 1897 přímo v Mělníku.<sup>38</sup>

V roce 1933 byl odveden ke své vojenské presenční službě. Ještě před vypuknutím druhé světové války pracoval od roku 1935 jako zřízenec a poslíček ve Svazu letců RČS (viz obr. 1), sídlící v ulici Na Poříčí č. 37 v Praze.<sup>39</sup>

Jelikož byl Miroslav Černý svědkem ilegálních odchodů letců za hranice Protektorátu a byl do celého procesu jakožto zřízenec Svazu zasvěcen, rozhodl se rovněž pro útěk, ke kterému došlo 6. února 1940.<sup>40</sup> Útěk se mu přes nepřízeň počasí, i přes své zatčení a věznění v Maďarsku, podařil a uprchl po tzv. východní cestě až do Jugoslávie, kde podepsal závazek vstupu do Cizinecké legie. Doprovázen byl čet. asp. Fialou, pplk. dělostřelectva Liškou a mjr. Novákem.<sup>41</sup>

11. dubna 1940 dorazil do Francie a jako voják se prezentoval u jednotek v Agde.<sup>42</sup> Vybaven byl pouze skromnou znalostí angličtiny a prodělaným kurzem mechaniků v Prostějově, což mu předurčilo stát se mechanikem již ve Francii. V Agde zůstal Miroslav Černý více než měsíc a 21. května byl přemístěn na základnu v Bordeaux (Base Bordeaux).<sup>43</sup> Z Bordeaux už chyběl jen poslední krůček k přistání na Britských ostrovech.

19. června 1940 odplul s lodí „*Karanan*“ pod vedením škpt. gšt. Josefa Schejbala z Bordeaux a o dva dny později loď zakotvila v jihoanglickém přístavu Falmouth. Společně se na lodi mohl setkat s druhým mělnickým rodákem desátníkem Zikmundem Karáskem, který se účastnil stejného transportu. Tento „Schejbalův

---

<sup>37</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Černý Miroslav, BC 484/1.

<sup>38</sup> Kilián, J. a kol. *Mělník*, s. 276.

<sup>39</sup> Borovan, V. *Po zavátých stopách historie Svazu letců ČR*, s. 111.

<sup>40</sup> Tamtéž, s. 112.

<sup>41</sup> Tamtéž.

<sup>42</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*, s. 71.

<sup>43</sup> VÚA, Praha, Osobní karty- Černý Miroslav, BC 484/1.



transport“ se posléze stal základem pro vznik 311. československé bombardovací perutě RAF.<sup>44</sup> Den nato 22. června 1940 podepsala Francie v Compiègne příměří s Německem a Němci naplno triumfovali.

Británie už očekávala příjezdy zahraničních vojáků a co nejrychleji je pouštěla na své území. Miroslav Černý byl transportován vlakem do Gloucesteru a 11. července 1940 byl oficiálně přijat do služeb RAF v hodnosti AC<sub>2</sub>. O necelý týden později 17. července už byl přemístěn k první vzniklé československé jednotce v Anglii, a to k 310. československé stíhací peruti, jako letecký mechanik – *Flight mechanic* (v listopadu téhož roku se zařadil do kategorie FI/Mech. E).

Rok 1941 se pro Miroslava Černého nesl v duchu postupu na vojenském ranku. V rámci českých hodností byl v tomto roce povýšen až do hodnosti četaře (a to 28. října 1941), na britském žebříčku se dostal 1. září na hodnost *Corporal* (Cpl.). V roce 1942 se opět posunul výše, když byl povýšen do hodnosti rotného (11.7. 1943), v britských hodnostech se už ale dále neposunul. Přesto byl za svou již tříletou službu v RAF oceněn a 11. července 1943 mu byl udělen odznak *Ist Good Conduct Badge* u 310. squadrony. Ke konci roku 1943 byl několikrát přemístěn. Nejprve začátkem září k *3112 Servicing Echelon*, poté začátkem prosince k *No. 134 (Czech) Airfield*. V roce 1944 se mohl pyšnit dalším rozšířením sbírky medailí, tentokrát československých. Nejdříve obdržel 7. března 1944 Čs. vojenskou pamětní medaili a 6. července mu byla udělena Čs. medaile Za zásluhy II. stupně (*viz obr. 6*).

Od 19. října do 1. listopadu 1944 prodělal technický výcvik *Instruction Technique Course*, který absolvoval s úspěšností 57%. Ještě v říjnu byl povýšen do hodnosti rotmistra v záloze, která byla jeho nejvyšší po dobu války (až po válce 1. ledna 1946 získal ještě hodnost štáb. rotmistra v záloze).

Konce války se dočkal v Anglii, ale po skončení se vracel zpět do Československa, jehož hranice překročil 30. července 1945.<sup>45</sup>

Ve své vlasti byl přiřazen k 12. leteckému pluku Praha-Kbely, kde pracoval jako vrchní mechanik.<sup>46</sup> Vítězný návrat našich letců ale netrval dlouho a Miroslava Černého potkal rozhodně jeden z těch smutnějších osudů. Již v červenci roku 1948 byl zatčen a dokonce

---

<sup>44</sup> Rajlich, J. *Na nebi sladké Francie*, s. 420.

<sup>45</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Černý Miroslav, BC 484/1.

<sup>46</sup> Černý, M. *Z pozůstalosti a výpovědi manželky M. Černé*.

uvězněn.<sup>47</sup> Ve vězení skončil na více než čtyři měsíce. Krátce po opuštění věznice byl propuštěn z armády a více než jeden rok si nemohl najít zaměstnání. V roce 1950 nastoupil jako zaměstnanec v dělnických pekárnách v Praze na Žižkově. I nadále se ho totalitní režim však snažil systematicky podlamovat. S manželkou Marií Černou, roz. Havlovou, přišli o byt I. kategorie a byli vystěhováni do bytu IV. kategorie. V roce 1951 však nastoupil do národního podniku Avia-Letňany, kde pracoval bez přerušení dlouhých 34 let.<sup>48</sup> Miroslav Černý zemřel 12. září 1996,<sup>49</sup> tedy v úctyhodném věku nedožitých 85 let v hodnosti plukovníka letectva v.v., kterou obdržel po roce 1989.

## 3.2. Pozemní personál

### 3.2.1 Špička Antonín

Benjamínek „mělnické skvadry“ Antonín Špička se narodil 7. března 1923 v Záboří u Mělníka. Tento římský katolík nastoupil však na jinou vojenskou kariéru, než jeho mělničtí souputníci. Namísto útěku přes hranice a vstupu do cizích armád se rozhodl pro vstup do jediné protektorátní ozbrojené složky – vládního vojska.

Československá armáda samozřejmě po okupaci neexistovala. Zvláštním nařízením však 25. července 1939 bylo zřízeno Vládní vojsko Protektorátu Čech a Moravy.<sup>50</sup> Oficiálním úkolem útvaru bylo udržovat vnitřní bezpečnost a pořádek.<sup>51</sup> Pod slupkou těchto oficiálních se ale jednalo o jiskřičku naděje, že právě z vládního vojska by se jednou mohla zformovat československá vojska, která se budou bit za svobodu.<sup>52</sup> Ostatně členem nemohl být jedinec s německou státní příslušností a uniforma, která nesla výhradně české symboly, připomínala staré uniformy československé armády.<sup>53</sup>

Nicméně je nutné si uvědomit, že ačkoliv to byla jakási česká organizace a formálním velitelem byl prezident Hácha, vládní vojsko bylo stále pod dohledem

---

<sup>47</sup> Váňa, J., Sigmund, J., Padior, E. *Příslušníci československého letectva v RAF*, s. 258;

Černý, M. Z pozůstalosti a výpovědi manželky M. Černé.

<sup>48</sup> Černý, M. Z pozůstalosti a výpovědi manželky M. Černé.

<sup>49</sup> Váňa, J., Sigmund, J., Padior, E. *Příslušníci československého letectva v RAF*, s. 27.

<sup>50</sup> Marek, J. *Háchovi Melody Boys*, s. 6.

<sup>51</sup> Tamtéž.

<sup>52</sup> Tamtéž, s. 7.

<sup>53</sup> Tamtéž, s. 8.

německého zmocněnce. Také byl striktně omezen počet vojáků na 7 000 osob, včetně důstojníků a úřednického aparátu.<sup>54</sup>

Antonín Špička se po vypození školy stal pekařem. Po dosažení dospělosti (hranice 18 let byla nutná ke vstupu do vojska) začal o vstupu uvažovat. 4. června začal u vládního vojska skutečně sloužit.<sup>55</sup> Tam byl přidělen k 5. praporu posádkou v Kutné Hoře.

Velká změna ovšem přichází v roce 1944. Německo začíná ve válce prohrávat, pomalu ale jistě se dostavuje na bojištích nedostatek německých vojáků, který začíná být obtížné zacelovat. Do toho všeho se v Protektorátu formuje odboj a nemalou měrou k tomu přispívá právě vládní vojsko. K. H. Frank si začíná stěžovat na jeho nespolehlivost až do Berlína k samotnému Hitlerovi. Podle jednoho tvrzení prý Frank dokonce prohlásil, že by prý „*musel dát všechny příslušníky vládního vojska od generála Emingera až po posledního vojáka postřílet a že je proto raději pošle ven z Protektorátu, aby odbojnému hnutí rázem udělal přítrž.*“<sup>56</sup> Po různých domluvách vrchních generálů bylo dohodnuto, že vojáci vládního vojska budou přemístěni do Itálie, kde budou mít za úkol střežit železnice a jiné objekty.<sup>57</sup>

5. prapor s Antonínem Špičkou se sídlem v Bologni měl za úkol střežit 26 km dlouhý úsek železniční trati Bologna – Firenze.<sup>58</sup> Nacistické špičky se ale krutě zmýlily, že „vladaři“ tu budou německým jednotkám pomáhat. Bez většího dozoru tu začali operovat svobodněji, začali pomáhat partyzánům, navazovali kontakt se spojenci, dávali jim informace a kde mohli, tam nacistům škodili. A také začali první útoky „vladařů“ k partyzánům.

Vedlo to tak daleko, že pro tak zjevnou nespolehlivost bylo vládní vojsko 4. října 1944 odzbrojeno.<sup>59</sup> Už takto těžké útoky k partyzánům se nyní ještě více ztížily, „...*přesto se objevovali další jednotlivci, kteří byli ochotni riskovat své životy a jít, tentokrát dokonce beze zbraní, do hor...mezi partyzány.*“<sup>60</sup> I přes náročnost útěku a velké nebezpečí to mnozí nadále zkoušeli. „*Již 5. října jsou mezi nezvěstnými čtyři*

---

<sup>54</sup> Marek, J., *Háčovi Melody Boys*, s. 9.

<sup>55</sup> Hönig, *Záznam pro s. ministra ve věci – zhodnocení doby služby A. Špičky u tzv. Vládního vojska a účasti v odboji*, z 9. dubna 1981 (archiv autora)

<sup>56</sup> Marek, J. *Háčovi Melody Boys*, s. 26.

<sup>57</sup> Tamtéž, s. 27.

<sup>58</sup> Tamtéž, s. 54.

<sup>59</sup> Tamtéž, s. 132.

<sup>60</sup> Tamtéž.

,vladaři' 5. praporu desátníci Karel Sivý a Ladislav Válek a vojíni Antonín Špička a František Zubík,...“<sup>61</sup> Vojín Špička tedy zběhl k partyzánům a již 8. října 1944 se stal členem partyzánské divize „*Garibaldi Lunense*“. Obdržel průkaz s č. 311 (viz obr. 14) a byl zařazen ke IV. batalionu I. brigády.<sup>62</sup>

Podářilo se mu přežití zimu a jednou ze dvou možných cest (buď přes Francii nebo přes Švýcarsko) se dostal Anglie k posílení tamějších československých jednotek. Do Anglie přijel 7. ledna 1945 a 18. ledna se prezentoval u československé branné moci.<sup>63</sup> Dne 20. února 1945 byl jako AC<sub>2</sub> oficiálně přijat do řad RAF a byl přemístěn k letectvu československého depotu v Cosfordu (viz obr. 13), stal se tak jedním z 64 bývalých vládních vojáků, kteří se stali příslušníky letectva.<sup>64</sup> Konec války ale přečkal už u československé perutě. Dne 28. dubna 1945 byl totiž přemístěn do St. Tain k *Servicing Echelonu* 311. československé bombardovací perutě.

Do Československa však hned po válce nezamířil. Po skončení války v Evropě i nadále zůstal u 311. perutě, kde byl 15. června 1945 povýšen z vojína na svobodníka, ale vyšší britské hodnosti se už nedočkal. Do ČSR se vrátil až 1. září 1945.<sup>65</sup> Po válce od září 1945 až do roku 1947 pracoval u československého letectva.<sup>66</sup> Antonín Špička zemřel po krátké nemoci dne 31. prosince 1997 ve věku nedožitých 75 let.

### 3.3 Zbrojíři

#### 3.3.1 Šmejkal Jaroslav

Jaroslav Šmejkal se narodil 7. února 1920 v Neratovicích otci Rudolfovi a matce Marii. Po vchození obecné školy se učil ještě jeden rok na měšťanské škole. Byl vyučen zámečníkem a touto profesí se živil v předválečném období. V roce 1940 by za normálních okolností měl nastoupit na svou vojenskou službu, ale to už byl Jaroslav Šmejkal za hranicemi tehdejšího Protektorátu. Z Protektorátu utekl 5. května 1939, tedy

---

<sup>61</sup> Marek, J. *Háchovi Melody Boys*, s. 132

<sup>62</sup> Špička, A., *Corpo volontari della liberta*, Průkaz A. Špičky, z pozůstalosti osobního vlastnictví (archiv Autora – viz obr. 14).

<sup>63</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Špička Antonín, BC 484/1.

<sup>64</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4. část, s. 206.

<sup>65</sup> Tamtéž.

<sup>66</sup> Špička, A., *osobní výpověď z 20. května 1987* (archiv autora).

nedlouho po jeho samotném zřízení.<sup>67</sup> Dne 18. června 1940 byl jako vojín zařazen do čsl. branné moci a ke štábní rotě ve Francii. V záznamech má uvedeno, že Francii opustil 24. června 1940, což by odpovídalo, že byl naloděn na egyptskou loď „*Mohamed Ali-el-Kebir*“.

Po příplutí do Británie byl přidělen ke 3. pluku a později k letectvu. 21. září 1940 byl přijat do královského letectva v Británii v Melksham jako zbrojír v nejnižší hodnosti AC<sub>2</sub>. Koncem listopadu byl přemístěn do vesničky Manby, která byla od roku 1938 malou základnou pro příslušníky RAF, kde měli možnost ubytování a dalšího výcviku. Sám Jaroslav Šmejkal zde absolvoval na přelomu let 1940 a 1941 zbrojní kurs.<sup>68</sup> Po jeho dokončení byl převelen k 311. československé bombardovací peruti a o něco později povýšen do hodnosti AC<sub>1</sub>. Po třech letech služby u letectva obdržel *Ist Good Conduct Badge*. Jeho posledním místem, kde sloužil již jako rotný, byla letecká základna St. Tain, které bylo domovem pro mnoho Čechů z 311. československé bombardovací perutě. V červnu 1945 byl vyznamenán i Československou medailí Za zásluhy II. stupně a v březnu roku 1946 obdržel Československou medaili Za chrabrost.

19. února 1946 demobilizoval z činné vojenské služby.

### 3.3.2 Vašák Josef

Josef Vašák patřil ke starším odbojářům, narodil se 22. února 1907 v Jiřicích u Mělníka. Ukázalo se, že Josef Vašák je pilný student a po absolvování obecné a měšťanské školy se rozhodl ještě pro 3 roky na škole pokračovací. V osmnácti letech nastoupil do školy leteckého dorostu v Prostějově na obor, která z něj vchovala leteckého mechanika. O rok později byl přemístěn ke stíhací škole v Chebu, kde strávil školní rok 1926 / 27.

Po okupaci německými vojsky začal uvažovat o útěku. Ze své vlasti odešel 5. srpna 1939, když překročil hranice Polska a pokračoval k čs. vojenské skupině v Bronovicích, kde se prezentoval pod č. 1604.<sup>69</sup> V Bronovicích 29. srpna 1939 vstoupil

---

<sup>67</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Šmejkal Jaroslav, BC 484/1.

<sup>68</sup> Tamtéž.

<sup>69</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Vašák Josef, BC 484/1.

k polskému letectvu a z bronovického tábora se přesunul spolu s dalšími na letiště Dęblin.<sup>70</sup> Podzim mu ale moc nepřál a desátník Vašák byl 21. září 1939 zajat ruskou armádou a internován. Ze zajetí byl propuštěn až koncem února roku 1941, v ruském zajetí tak strávil 17 měsíců. Josefa Vašáka stále hnala myšlenka na to dostat se ke spojeneckým jednotkám na západě. 11. března 1941 se hlásil na konzulátu v Haifě. V dubnu započal náročnou cestu kolem Afriky až do Anglie, resp. Skotska. 12. července 1941 se hlásil v Glasgowě a 25. července byl přijat do služeb RAF ve Wilmslow. Po krátkém výcviku byl již přidělen k českým jednotkám, a to k 310. československé stíhací peruti.

Den po Novém roce 1942 uzavřel sňatek se slečnou Heather Mackenzie Gillanders. Téhož roku byl povýšen do britské hodnosti Corporal.

V září 1943 byl přemístěn k *3112 Servicing Echelon* a byl jmenován rotmistrem v záloze.

V březnu 1944 mu byla udělena Čs. voj. pamětní medaile a 6. července téhož roku i Čs. medaile Za zásluhy II. stupně a po odsloužených třech letech v RAF i *Ist Good Conduct Badge*. V únoru roku 1945 byl z Britského královského letectva propuštěn a byl přemístěn k N.T. čs. vojska.

### 3.3.3 Zajíček František

Antonínu a Antonii Zajíčkovým se dne 22. července 1914 narodil syn František. Tento přímý mělnický rodák vychodil měšťanskou školu a tři roky pokračovací školy, aby v zápětí začal pracovat jako strojník. V roce 1936 absolvoval svou povinnou vojenskou službu.<sup>71</sup>

Po neblaze proslulých březnových událostech začal pomalu přemýšlet o odchodu do zahraničí. Jako svobodný a tedy bez větších závazků přešel v létě 16. června 1939 hranice do Polska, kam tehdy mířila většina uprchlých československých letců. Vzhledem k tomu, že se očekávala budoucí expanze právě na úkor Polska, stala se tak tato země jen jakousi přestupnou stanicí. Desátník František Zajíček se v Gdyni nalodil

---

<sup>70</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 187.

<sup>71</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Zajíček František, BC 484/1.

na jeden z transportů, který mířil do Francie. Tam se hlásil 26. září a byl přidělen k československému vojsku. Na konci roku 29. prosince byl povýšen do hodnosti četaře. Krátce po novém roce od 8. ledna do 12. srpna 1940 prodělával výcvik v družstvu a četě jako instruktor vel. družstva. 9. ledna byl přidělen k Moto-eskadroně, kde prodělal výcvik na motocyklu. K Náhradní eskadroně přešel ještě 22. ledna 1940. Dne 12. srpna byl přemístěn již k leteckým jednotkám.<sup>72</sup>

Na Britské ostrovy se dostal o téměř měsíc později. Dne 21. září 1940 vstoupil do služeb letectva jako AC<sub>2</sub>.<sup>73</sup> 23. ledna 1941 byl v Manby povýšen do hodnosti AC a byl přidělen do kategorie *Armourer*, stal se tedy zbrojířem. V Manby absolvoval také výcvik, který složil s úspěšností 65,6%. 8. února se dostal k 312. československé stíhací peruti. Během následujícího roku vystřídal několik destinací po Británii, byl přemístěn na ostrov Man, do Walesu či Kenley. K poslednímu dni roku 1941 byl klasifikován jako *Fitter Armourer* a zároveň se již tou dobou mohl pyšnit hodností Sergeant.

Počátkem září roku 1943 byl přemístěn k *3113 Servicing Echelon* a 21. září mu po tříleté službě byl udělen *1st Good Conduct Badge*.<sup>74</sup> K prvnímu prosinci přešel k *134. Czech Airfield*. Krátce po Novém roce si opět polepšil a dosáhl své finální hodnosti Flight Sergeant.

F/Sgt Zajíček kromě britských vyznamenání obdržel 7. března 1944 Československou vojenskou pamětní medaili a ke konci roku 22. listopadu ještě Československou medaili Za zásluhy II. stupně. Po skončení války se vrátil zpět do ČSR, kde mu byla udělena 6. března 1946 Československá medaile Za chrabrost.

Zemřel 10. dubna 1989 v Brně. Po rehabilitaci mu byla udělena hodnost majora letectva in memoriam.

---

<sup>72</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Zajíček František, BC 484/1.

<sup>73</sup> Tamtéž.

<sup>74</sup> Tamtéž.

## 3.4 Administrative and Special Duties

### 3.4.1 Šifner Karel

Nejstarším mělnickým rodákem, který vešel do služeb RAF byl Karel Šifner. Narodil se 28. května 1896 v Hořině u Mělníka a je tak jedním ze dvou rodáků narozených ještě na konci 19. století. Primátů, které ale Karel Šifner drží, je více. Po dostudování čtyř let na gymnáziu začal studovat lesnickou školu. V roce 1915 byl odveden k povinné vojenské službě a roky 1915/16 strávil ve škole pro výcvik důstojníků v záloze. Stal se vojákem z povolání (dokonce byl v roce 1919 zraněn na Slovensku).<sup>75</sup> V Košicích v roce 1923 absolvoval školu velitelů čet. Nejvíce zájmu věnoval letectvu, a proto prošel pozorovacím kurzem v Chebu (1924/25) a pilotním kurzem v Prostějově (1929). O rok později ještě v Praze úspěšně dokončil autoškolu a v roce 1931 kurz velitelů letek.<sup>76</sup> S takovou vojenskou přípravou není divu, že od této chvíle byl důstojníkem letectva a stal se velitelem letecké střelnice v Malackách. Koneckonců už právě zde se také sblížil s jednou z největších osobností československého odboje – Františkem Peřinou. Generál Fajtl ve své knize „Generál Nebe“ popisuje, že štábní kapitán Šifner tu „...vedl prostý, až asketický život tvrdého vojáka, ale nesmírně svědomitého velitele, správce lesních a polních latifundií a fanatického ochránce přírody. Sám velký lovec, nedopustil pyláctví a ničení přírody.“<sup>77</sup> Však byl Šifner také vyučeným lesníkem a zřejmě měl k přírodě po celý život velmi vřelý vztah.

Opustit Protektorát se rozhodl již jako major 17. dubna 1940. 2.června 1940 byl zařazen jako pozorovatel do čs. armády ve Francii poté, co se hlásil v Agde.<sup>78</sup> Znovu se neúprosně blížila kapitulace Francie a Šifner tak spolu s dalšími utekl dále na západ. 26. června odplul na lodi *Appapa* z Port Vendes přes Gibraltar do Anglie.<sup>79</sup> Vedením transportu byl pověřen pplk. let. Karel Mareš-Toman. Do anglického přístavu Liverpool připlula loď 7. července 1940. Přes tábor Insworth Lane a Cosford se dostal koncem

---

<sup>75</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Šifner Karel, BC 484/1.

<sup>76</sup> Tamtéž.

<sup>77</sup> Fajtl, F. *Generál Nebe*, s. 56.

<sup>78</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*, s. 94.

<sup>79</sup> Tamtéž, s. 59.



srpna na velitelství čs. letectva v Londýně. Oficiálně byl ale k britskému letectvu přijat až 10. února 1941 a byla mu přiznána hodnost Pilot Officer (P/O).<sup>80</sup>

Pro svůj věk (v době příchodu do Anglie mu bylo 44 let) nemohl již vůbec aktivně létat a byl tak přidělen k administrativě (*Administrative and Special Duties*).<sup>81</sup> Koncem března byl povýšen do hodnosti Flight Lieutenant (F/L) a 20. května přemístěn k Inspektorátu čs. letectva. Jako tlumočnick a zástupce Inspektorátu pak pomáhal dalším nově příchozím vojákům. Jedním z nich byl W/O Jaroslav Vyhnis, který se zúčastnil povinného výslechu právě ve spolupráci se Šifnerem. „*Byla to hotová palba otázek na moji adresu, kterou střídavě vedla trojice anglických leteckých důstojníků a náš zástupce z Inspektorátu major Šifner. Myslím, že se tehdy zapotil víc než já anglický tlumočnick, když překládal mé odpovědi. ...když jsem měl odpovědět na otázku, do jaké míry ovládám angličtinu...mě nenapadlo nic chytřejšího, než prohlásit: 'Já se domnívám, že anglicky rozumím a mluvím docela obstojně'...od té chvíle se mnou všichni Angličané začali hovořit svou mateřštinou a já byl zanedlouho v koncích...celá komise to pojala s humorem...Major Šifner se tomu srdečně smál...: 'Byl jsi, hochu, výborný, jen s těmi znalostmi angličtiny se zatím nikde nechlub...'“<sup>82</sup>*

15. prosince 1941 byl ustanoven styčným důstojníkem v oddělení MNO v Londýně. Až 15. června 1943 byl přemístěn a ustanoven velitelem čs. leteckého depa RAF v St. Athanu a zároveň byl povýšen do hodnosti Wing Commander. Tuto funkci zastával až do 19. května, kdy ho vystřídal W/C Ferdinand Secký.<sup>83</sup> 19. května 1944 byl opět přemístěn k Inspektorátu v Londýně pro službu v Air Ministry. Po skončení války byl 18. května 1945 přidělen k Ministerstvu národní obrany v Praze a Británii opouštěl s hodností Squadron Leader. 19. května dorazil do vlasti a jako štábní důstojník byl přidělen k MNO v Praze. 6. března 1946 mu byla udělena Československá medaile Za chrabrost a Československá vojenská medaile Za zásluhy I. stupně.

S/L Karel Šifner dosáhl tak z mělnických rodáků i na nejvyšší šarže (ať už českou, kde byl dosáhl na hodnost podplukovníka, či britskou, kde dosáhl hodnosti Squadron Leader). Výrazného mezníku pro české odbojáře, kterým byl rok 1948, se nedožil. Zemřel 23. února 1947 ve vojenské nemocnici v Tošovicích.<sup>84</sup>

<sup>80</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Šifner Karel, BC 484/1.

<sup>81</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Šifner Karel, BC 484/1.

<sup>82</sup> Vyhnis, J. *Zahájil jsem leteckou válku*, s. 219.

<sup>83</sup> Rajlich, Jiří, *Na nebi hrdého Albionu*, 5. část, s. 258.

<sup>84</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Šifner Karel, BC 484/1.

### 3.4.2 Zimmer František

František Zimmer se narodil dne 7. listopadu 1898 v Dolních Beřkovicích, nedaleko Mělníka. Nastoupil do školy a po vychození obecných tříd se rozhodl studovat na reálném gymnáziu, které úspěšně ukončil maturitní zkouškou. Rozhodl se studovat dál a zahájil studium na Vysoké škole technické v Praze, kde dosáhl inženýrského titulu. Poté pracoval jako strojní inženýr, ale práci přerušil, neboť absolvoval v letech 1924 /25 pěší výcvik ve škole pro důstojníky v záloze ve Vršovicích.<sup>85</sup> Po skončení výcviku ale dlouho v ČSR nezůstal, již roku 1928 legálně odešel svobodník Zimmer do Belgie.<sup>86</sup>

Po vypuknutí války se ale rozhodl pomoci čs. jednotkám ve Francii. 14. června 1940 se hlásil v Agde a byl přidělen k letecké skupině jako technik.<sup>87</sup> 24. června byl naloděn na transport pplk. Tomana, který mířil do Velké Británie. Přesně o měsíc později složil přísahu a byl přijat do královského letectva v nejnižší hodnosti. Z Cosfordu, kde vykonal svou přísahu, byl 19. prosince 1940 přemístěn do Wilmslow.<sup>88</sup> Od 10. července 1942 byl dosáhl hodnosti P/O a zároveň byl zařazen do kategorie *Administrative and Special Duties*. 17. listopadu, tedy na Mezinárodní den studentstva, téhož roku uzavřel sňatek se slečnou Constance Ednou Funge, který povolilo MNO.<sup>89</sup>

Od 17. prosince 1944 byl již F/O Zimmer ustanoven v čs. depotu (*Interpreters Pool*) jako *Interpreter*, tedy jako tlumočník a byla mu přiznána hodnost Flight Lieutenant. Po skončení války v Evropě mu 20. června 1945 byla udělena Československá medaile Za zásluhy I. stupně a na československém žebříčku dosáhl hodnosti nadporučíka letectva v záloze. 11. září 1945 byl z RAF propuštěn. V Londýně žádal o repatriaci.<sup>90</sup>

---

<sup>85</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Zimmer František, BC 484/1.

<sup>86</sup> Tamtéž.

<sup>87</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*, s. 100.

<sup>88</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Zimmer František, BC 484/1.

<sup>89</sup> Tamtéž.

<sup>90</sup> Váňa, J., Sigmund, J., Padior, E. *Příslušníci československého letectva v RAF*, s. 204.

## 3.5 Bombardovací piloti

### 3.5.1 Švic Miloslav

Miloslav Švic se narodil 5. října 1916 v Lužci nad Vltavou, kde získal základní vzdělání na obecné a měšťanské škole. Po dosažení základního vzdělání odešel do Prahy, kde po předchozím doporučení nastoupil do vyšší státní školy průmyslové, kterou dokončil absolvováním maturitní zkoušky s vyznamenáním.<sup>91</sup> V roce 1936 nastoupil na svou vojenskou službu v Prostějově (*viz obr. 22*), po výcviku nastoupil do vojenské akademie v Hranicích a stal se poručíkem letectva.

Ze školy si krom schopností a znalostí odnesl také cenné přátelství „na život a na smrt“ Stanislava Zeinerta, který byl rodákem z Kralup nad Vltavou. Po okupaci se právě spolu s Zeinertem rozhodl odejít za hranice. Válka ještě nezačala, bylo tedy ještě možné utéct do Polska, kde se nalodil na jeden z transportů v Gdyni a odplul odtud dále do Francie. Ve Francii se prezentoval už 2. října 1939 a do služby vstoupil na základně v Toulouse jako denní pilot pozorovatel (*viz obr. 23*).<sup>92</sup> 26. února obdržel četař Švic oficiální pilotní osvědčení od francouzského ministerstva letectva.<sup>93</sup> Z Francie odplul transportem pod vedením škpt.let. Aloise Hlobila 28. června 1940 na lodi „*Gib-el-Dersa*“ do Gibraltaru a odtud do anglického přístavu Liverpoolu, kde zakotvil 16. července 1940.<sup>94</sup> Po krátkém základním výcviku a naučení se základům angličtiny byl převelen k operačně výcvikové letce 311. československé bombardovací peruté v Honingtonu.<sup>95</sup> Zřejmě ne jen náhoda chtěla tomu, že jeho druhým pilotem se už ve výcviku stal jeho kamarád P/O Stanislav Zeinert. Ovšem už jeden z cvičných letů v dubnu 1941 se jim málem stal osudným. Dne 10. dubna 1941 vzlétl jejich Wellington (Mk.IA P9212 [KX-J])<sup>96</sup> ke svému cvičnému letu. V jeho průběhu ovšem vypověděl svou funkci jeden z motorů a letoun, díky tomu že byl ve velmi nízké výšce asi 50 m, zavadil o stromy a zřítíl se k zemi. Na zemi stroj zcela shořel, ale posádce, která stihla letadlo včas opustit, se jako zázrakem nic nestalo (*viz obr. 26 a 27*). Piloti Švic

---

<sup>91</sup> Almanach školy, dostupný z <[http://www.ssps.cz/img\\_pages/o\\_skole/almanach\\_www.pdf](http://www.ssps.cz/img_pages/o_skole/almanach_www.pdf)> , s.30 (cit. 15.3. 2012).

<sup>92</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*, s. 96.

<sup>93</sup> Brevet Militaire de pilote d'avion, N. 28.644.

<sup>94</sup> Tamtéž, s. 62.

<sup>95</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 2. část, s. 119.

<sup>96</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 7. část, s. 170.

s Zeinertem s radiotelegrafistou Tegelem měli ten den ohromné štěstí. Jak ale ukázala nedaleká budoucnost, své štěstí si oba piloti v Anglii vybrali právě při této havárii.

Osudným dnem se stal 25. květen 1941, tedy zhruba o měsíc a půl po první havárii. Tentokrát na palubě Wellingtonu (Mk.IA N3010 [KX-L])<sup>97</sup> byla kompletní šestičlenná posádka – piloti P/O Miloslav Švic a P/O Stanislav Zeinert, navigátor P/O Josef Čermák, radiotelegrafista F/O Miroslav Vild, přední střelec Sgt František Dušek a zadní střelec Sgt Milan Štoček.<sup>98</sup> Z mateřského East Wrethamu letoun mířil na leteckou střelnici v Langhamu, kde přistál po půl hodině letu v 10.45. Zde přistoupili k šesti členům posádky ještě dva pasažéři – zpravodajský důstojník F/Lt Fleming Van der Bijl a staniční mechanik Cpl. Litterland, který ovšem na palubě vůbec neměl být a cestoval tak jako černý pasažér.<sup>99</sup> Stroj se všemi osmi muži tedy odstartoval v 12.46, ale už po pouhých dvou minutách vysadily oba motory a naprosto neovladatelný letoun se zřítíl na blízké pole. „Z osmi mužů na palubě tři zemřeli na místě (přední střelec Sgt Dušek, zadní střelec Sgt Štoček a mechanik Litterland), ostatních pět letců utrpělo převážně velmi vážná zranění a byli odvezeni do nemocnice v Cromeru, kde pokračoval boj o záchranu jejich životů.“<sup>100</sup> Bohužel nebyl tento boj stoprocentně úspěšný. Již následujícího dne 26. května zemřel první pilot P/O Stanislav Zeinert. I přes kamarádovu smrt Miloslav Švic svůj boj o život nevzdal. Jeho zranění byla ovšem natolik vážná, že jim nakonec 4. června 1941 podlehl. Zbylí tři letci podstoupili několikaměsíční léčení a ze svých zranění se zotavili.<sup>101</sup>

Miloslav Švic byl 9. června pohřben na hřbitově St. Ethelbert v East Wrethamu do hrobu č. 588/23<sup>102</sup>, kde leží vedle nerozlučného kamaráda „na život a na smrt“ P/O Stanislava Zeinerta. Div. gen. K. Janoušek poslal 6. června 1945 z Inspektorátu z Londýna otci Miloslava Švice dopis, ve kterém mu oznamuje, že posmrtně byl vyznamenán čs. medailí Za chrabrost, „vyznamenání, jakož i osobní majetek, který po sobě zanechal, budou Vám odevzdány jakmile to okolnosti dovolí.“<sup>103</sup> Oba rodiče navíc

---

<sup>97</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 208/CIII-1/1/1-4/109 Hlášení leteckých nehod za rok 1941.

Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 2. část, s. 199.

<sup>98</sup> Tamtéž.

<sup>99</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 7. část, s. 195.

<sup>100</sup> Tamtéž.

<sup>101</sup> Tamtéž, s. 199-202.

VHA, ČSL-VB, sign. 208/CIII-1/1/1-4/109 Hlášení leteckých nehod za rok 1941.

Vild, M. *Osud byl mým přítelem*. Praha 1985, s. 49-51.

<sup>102</sup> Rail, J., Formánek, V. *Žít na věky*, s. 48.

<sup>103</sup> Dopis div.gen. K. Janouška adresovaný p. Josefovi Švicovi, otci Miloslava Švice, ze 6. června 1945.

během války taktéž nepotkalo příliš štěstí. Oba byli z Lužce internováni do tábora ve Svatobořicích,<sup>104</sup> kam se dostávaly rodiny uprchlých vojáků. Pro mnohé z nich to byla pouhá přestupní stanice před táborem koncentračním. To ovšem nebyl případ manželů Švicových, kteří se vrátili zpět k Mělníku. Jakmile to tedy okolnosti dovolily a válka skončila, přišlo do Lužce jeho osobní vlastnictví. Miloslav Švic byl in memoriam 31. prosince 1946 povýšen do hodnosti štábního kapitána letectva.<sup>105</sup>

## 3.6 Stíhací piloti

### 3.6.1 Karásek Zikmund

Tento mělnický rodák se narodil 21. února 1917. Zde také vychodil školu a vyučil se strojním zámečníkem. Po školních letech se ale i s rodiči odstěhoval do Brna, kde v roce 1938 začal navštěvovat poddůstojnickou školu a brzy přešel na školu pilotní, která byla taktéž v Brně. Po ukončení základního pilotního výcviku na této akademii přestoupil na specializovanou pilotní školu pro stíhače v Praze, kam se úspěšně hlásil v červenci roku 1938.<sup>106</sup>

Krátce po okupaci Československa už osnoval plány na útěk a z Protektorátu uprchl jako svobodník 27. dubna 1939. Tehdy ještě mohl překročit hranice do Polska a zdoluhavou anabází se dostat do Francie, kde se prezentoval 16. května 1940 ve výcvikovém táboře v Agde.<sup>107</sup> O týden později byl přemístěn do Bordeaux, přidělen k letecké skupině jako denní stíhací pilot a zároveň o něco později povýšen do hodnosti desátníka. To už ale byl červen 1940 a Německo zažívalo vítězné tažení do Francie, takže se Karásek do válečných bojů nestihl zapojit. Desátník Zikmund Karásek byl evakuován na lodi *Karanan* pod velením škpt. gšt. Josefa Schejbala (zde se plavil např. s mělnickým rodákem Miroslavem Černým). Loď připlula do britského přístavu ve Falmouthu 21. června 1940.<sup>108</sup> Do služeb Britského královského letectva se přihlásil 31. července 1940 na základně v Cosfordu. Koncem září byl přidělen k výcvikové jednotce

---

<sup>104</sup> Váňa, J., Sigmund, J., Padior, E. *Příslušníci československého letectva v RAF*, s. 214.

<sup>105</sup> MNO, hlavní štáb, velitelství letectva, Čj. 24298/4. odděl. osob. 1946, div.gen. Alois Vicherek (archiv autora).

<sup>106</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Karásek Zikmund, BC 484/1.

<sup>107</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*, s. 78.

<sup>108</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Karásek Zikmund, BC 484/1.

do Bensonu. V Sutton Bridge prodělal bojový kurz na strojích Hawker Hurricane a poté byl přijat k 312. československé stíhací peruti jako operační pilot. Rok 1941 pro něj byl ve znamení neustálých přesunů. Nejprve byl 8. srpna 1941 vyznamenán Československou medailí za chrabrost<sup>109</sup> a poté začala jeho výpomoc u jiných perutí. 31. srpna byl na necelé dva měsíce převelen k 258. peruti, která se v této době zaměřovala hlavně na hlídkování podél pobřeží a eventuální obranu lodní dopravy.<sup>110</sup> Karásek po službě u 258. perutě prošel ještě 54. perutí a poté i výcvikovou jednotkou 57. perutě. Zároveň poskočil na britském ranku a získal hodnost Flight Sergeant.

7. března 1942 uzavřel sňatek s Gweneth G. Baker a již 22. března byl uveden zpět do služeb 312. československé stíhací perutě. V dubnu byl svědkem nešťastné události. 27. dubna byl ve vzduchu se svým „číslem jedna“ zkušeným veteránem bitvy o Británii F/L Rudolfem Roháčkem.<sup>111</sup> *„Jejich úkolem bylo zachycení německého průzkumného Ju 88, jenž několik dní prováděl ve značné výšce meteorologický průzkum.“*<sup>112</sup> Ovšem po dosažení kýžené výšky byl Karásek ve svém Spitfiru (Spitfire Mk. VB BL381, [DU-L])<sup>113</sup> svědkem toho, že se stroj velitele začal bezvládně řídit k zemi, *“...aniž byl zaznamenán jakýkoliv pokus o seskok pilota padákem...”*<sup>114</sup> Sedmadvacetiletý velitel zemřel v útrokách svého Spitfiru.

Karáskovu bojovou činnost předčasně ukončila skrytá srdeční vada. Ovšem skrze své zkušenosti se uplatnil alespoň jako výcvikový instruktor na pozemním Link-Traineru (od května 1943)<sup>115</sup> a také překládal příručky do češtiny. Do své vlasti se vrátil 26. srpna 1945 jako rotmistr. 15. listopadu 1945 demobilizoval na trvalou studijní dovolenou. V březnu 1946 byl vyznamenán Československým válečným křížem a Československou medailí Za zásluhy I. stupně. V nově vzniklém Československu však dlouho nevydržel. Jak sám píše, odešel „hledat štěstí do Anglie a Venezuely“. Nakonec se ale i se svou ženou usadil v USA.

---

<sup>109</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Karásek Zikmund, BC 484/1..

<sup>110</sup> Dostupné z <http://www.raf.mod.uk/history/258squadron.cfm> (cit. 7.2. 2012).

<sup>111</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 209/CIII-1/1-4/110. Hlášení leteckých nehod za rok 1942;

<sup>112</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 3. část, s. 224.

<sup>113</sup> Tamtéž.

<sup>114</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 209/CIII-1/1-4/110. Hlášení leteckých nehod za rok 1942;

Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 3. část, s. 224.

<sup>115</sup> VÚA, Praha, Osobní karty – Karásek Zikmund, BC 484/1.

### 3.6.2 Šerhant Jan

Jan Šerhant patřil v „mělnické skupině“ rozhodně ke starším vojákům. Narodil se 6. května 1907 a jen jeho kvalitní schopnosti ve vzduchu mu v budoucnu umožnily zasáhnout do bojů druhé světové války. Jeho rodištěm byla obec Liblice nedaleko Mělníka. Po odchodu z obecné a měšťanské školy se přihlásil na střední průmyslovou školu, kterou navštěvoval jeden rok. Poté se totiž zhlédl v kariéře pilota a přešel do Prostějova, kde v letech 1925 – 1926 absolvoval Pilotní školu leteckého dorostu. Dalšího, tentokrát již stíhacího výcviku, se mu dostalo o rok později v Chebu.<sup>116</sup> Krom základních výcviků prodělal řadu dalších specializačních školení, v roce 1929 prodělal instruktorský kurz pilotů, v roce 1931 absolvoval kurz nočního létání podle přístrojů a v roce 1932 samostatný kurz noční stíhací.<sup>117</sup>

Jan Šerhant tak dosáhl jedné z nejvyšších možných kvalifikací pro létání a stal se poddůstojníkem letectva.<sup>118</sup> Své kvalifikace dosáhl především na letounech Letov Š-20 a Avia B-21, posléze se zacvičil i na proslulých Aviiích B-534.<sup>119</sup> V roce 1932 ukončil svou vojenskou službu a začal pracovat u světoznámé firmy Baťa, a.s. Zlín, kde se brzy stal šéfpilotem.<sup>120</sup>

Když pak na svou službu u Bati vzpomínal za války se svým navigátorem a kamarádem Zbyškem Nečasem, tak se mu svěřil, že „...když jednou letěl a převážel samotného Baťu, tak ten vytáhl housle a po cestě se i hrálo a zpívalo.“<sup>121</sup>

Ohromného věhlasu a takřka světového uznání se mu dostalo v dubnu 1934, kdy úspěšně vykonal služební let do Indie a zpět. O Velikonocích odstartoval společně s obchodním vedoucím p. Jandou ze Zlína na malém jednoplošníku DH-80A Puss Moth (OK-ATF).<sup>122</sup> Se strojem dosáhl světového rekordu na úseku Káhira-Karáčí, když tento úsek zvládnul za 3 dny, kdežto anglicko-holandským společností to trvalo o den více.<sup>123</sup> Tento husarský kousek ocenila některá česká periodika (Politika, České slovo) a

---

<sup>116</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šerhant Jan.

<sup>117</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 540.

<sup>118</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 540.

<sup>119</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 1921/CIII-3d/1/404. Kmenové listy příslušníků čs. letectva.

<sup>120</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 541.

<sup>121</sup> Nečas, Z., Z osobního rozhovoru v Praze, květen 2011.

<sup>122</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 541.

<sup>123</sup> In: *Politika*, 16. dubna 1934

obzvláště hrdě se k Šerhantovi hlásil rodný Mělník, když jeho cestu opěvovaly Mělnické listy a Mělnické rozhlas. Šestadvacetiletý pilot dosáhl už tady nebývalé proslulosti.

Ovšem i nadále neusínal na vavřínech. Mezi lednem a dubnem 1937 se vydal na obchodní cestu kolem světa na známém baťovském letounu Lockheed L-10A Electra (OK-CTA). Bohužel musela být cesta 4. dubna předčasně ukončena a Šerhant se vyznamenal bravurním nouzovým přistáním v Riis Parku v Chicagu, když mu předtím chicagský telegrafista neohlásil nepřízeň počasí.<sup>124</sup> To už se ale neochvějně blížily dny německého úderu.

Dne 11. března 1939 odletěl opět s Electrou do Polska, doprovázel ho Jan Tuša, ředitel pobočky v Anglii. V Krakově dostali 15. března zprávu o obsazení Československa německými vojsky. Celá osádka (druhý pilot Janák a radiotelegrafista Doležal) rozhodla, že se zpět vracet nebudou, což pro Šerhanta byla tvrdá rána, neboť doma měl manželku a dvě děti.<sup>125</sup> Od britské pobočky Bati dostali víza do Kanady, kam se tedy Šerhant vydal a tam v Montrealu 6. ledna 1942 obnovil svou vojenskou přísahu.<sup>126</sup> Do britské armády ale vstoupil již ve věku pětatřiceti let, což na denní stíhací piloty už byl příliš vysoký věk. Pozici instruktora Šerhant odmítal, chtěl se aktivně zapojit do bojového létání, a tak pouze díky svým famózním schopnostem a vysoké kvalifikaci byl přidělen k nočním stíhačům, kde mohl svou letitou praxi zúročit.

Nejprve ale musel projít krátkými kurzy u 9. SFTS v Hullavingtonu a 3. EFTS v Shellingfordu a po jejich splnění byl zařazen k 51. operačně výcvikové jednotce v Cranfieldu (19. května 1942).<sup>127</sup> To byly nutné kroky k postupu do řad britské 68. noční stíhací peruti, kam byl 5. června 1942 jako Sergeant přijat. Sgt Šerhant tak posílil československou letku v rámci 68. noční stíhací perutě o dalšího zkušeného pilota dvoumotorového Beaufightera Mk.IF.<sup>128</sup> Do tandemu k sobě jako radarového operátora dostal Sgt Karla Bednaříka, kterému bylo pouhých jedenadvacet let. O rok později ale dostal ještě mladšího Sgt Zbyška Nečase a stali se tak osádkou s nejstarším pilotem a

---

<sup>124</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 542.

<sup>125</sup> Tamtéž.

<sup>126</sup> Tamtéž.

VÚA, Praha, Osobní karty - Šerhant Jan.

<sup>127</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šerhant Jan; Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 542.

<sup>128</sup> Tamtéž.



nejmladším operátorem.<sup>129</sup> Operátor Zbyšek Nečas zavzpomínal, že začátky nebyly úplně nejsnazší: „*Všichni si Šerhanta vážili, byl o dost starší a byl to velmi zkušený pilot, všichni jsme s ním chtěli létat. Když jsem byl přidělen k němu, nevěděl co si o mně má myslet. Až po několika cvičných letech, kdy jsem ho dokázal bezproblémově nasměrovat a nedošlo k sebemenším potížím, ke mně získal důvěru.*“<sup>130</sup>

5. května 1943 byl vyznamenán Československou medailí za chrabrost a hned 16. května byl povýšen do hodnosti P/O.<sup>131</sup> Ačkoliv už létal necelý rok a půl u 68. perutě a konec jeho turnusu se neúprosně blížil, stále nezaznamenal žádné vzdušné vítězství. Když 7. října 1943 nastupoval do svého již modernějšího Beaufightera Mk.VIF MM850 (WM-L) se svým operátorem F/Sgt Zbyškem Nečasem, pomalu se musel s možným úspěchem rozloučit. Byl to totiž jeho poslední let, po kterém musel odejít na nucený odpočinek.<sup>132</sup>

V 19.30 osádka odstartovala z letiště Coltishall a začala vykonávat svou obvyklou patrolu ve vzduchu. Celý průběh letu neustále narušoval oblíbený trik anglických i německých letců – shazování staniolových folií (anglicky *Windows*, německy *Düppel*),<sup>133</sup> které dokázaly narušit radary a vyvolávaly klamné dojmy blížících se nepřátelských letounů. Přesto po nějaké chvíli zablikal daleko silnější kontakt, který už pravděpodobně značil německého protivníka.

F/Sgt Zbyšek Nečas navigoval P/O Šerhanta naprosto skvěle a jak sám vzpomněl, „...*za chvíli jsem kromě moře viděl krátce zažehnutý výfuk německého Dornieru 217. Hned jsme ho šli s Jendou nahánět.*“<sup>134</sup> Ono nahánění bylo krátké a úspěšné. Zbyšek Nečas se osvědčil jako profesionál a nasměroval Šerhanta tak, že měli skutečně německého soka v Dornieru Do 217 na dvanácté hodině, neboť ze šesté hodiny se útok vede vždy nejsnáze; toto pravidlo formuloval již za první světové války německý stíhač Oswald Boelcke. Britský dvoumotorák se dostal na vzdálenost asi 200 yardů a nekompromisně na něj vyslal dvouvteřinovou smrtící dávku. Záblesk, plameny a padající letoun, který explodoval při dopadu na hladinu moře. P/O Jan Šerhant si při svém posledním bojovém letu konečně mohl připsat první sestřel, navíc oba stroje

---

<sup>129</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 543.

<sup>130</sup> Nečas, Z. *Z osobního rozhovoru v Praze*, květen 2011.

<sup>131</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šerhant Jan.

<sup>132</sup> Rajlich, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 535.

<sup>133</sup> Tamtéž.

<sup>134</sup> Nečas, Z. *Z osobního rozhovoru v Praze*, květen 2011.

manévrovaly v relativně nízké výšce necelých 1000 stop a daleko od britského pobřeží (pouhých 80 km od nizozemského pobřeží).<sup>135</sup>

I F/Sgt Zbyšek Nečas, který už měl za sebou dva sestřely, přiznal, že takhle nízko a takhle daleko od Britských ostrovů u sestřelu nebyl.<sup>136</sup> Celá čtyřčlenná osádka německého Dornieru Do 217M-1 od 3./KG 2 *Holzhammer* zůstala pohřešovaná.

Jan Šerhant ale musel ukončit svůj turnus a v listopadu 1943 byl odeslán do československého leteckého depa.<sup>137</sup> Přestože bojovému létání byl konec, svou profesi pilota na hřebík nepověsil. Absolvoval kurz u 105. OTU, byl povýšen do hodnosti F/O a poté se vrátil ke svým předválečným kořenům, tedy k pilotování dopravních letadel. 19. dubna 1944 byl přemístěn k 511. letecké peruti. Tato peruč létala i dálkové lety do Středomoří a na Blízký i Dálný východ. V arzenálu disponovala staršími dvoumotorovými Dakotami a později i čtyřmotorovými Liberatory. Svou činnost peruč zastavila až 7. října 1946.<sup>138</sup>

Jan Šerhant nějaký čas sloužil u 511. peruč, ale 22. listopadu 1944 byl přemístěn i s posádkou k 246. britské peruti.<sup>139</sup>

Za svou bojovou činnost obdržel Jan Šerhant Československý válečný kříž (16. května 1944), čtyřikrát Československou medaili Za chrabrost (5. května 1943, dvě 23. září 1943, 6. dubna 1944), Československou medaili Za zásluhy I. stupně (19. ledna 1946) a byl povýšen do hodnosti F/Lt.<sup>140</sup> Ze zahraničních vyznamenání obdržel The 1939-1945 Star, Air Crew Europe Star with Atlantic Clasp, Italy Star, Burma Star, a War Medal.<sup>141</sup>

Po válce 18. ledna 1946 demobilizoval a nastoupil jako šéfpilot u Československých aerolinií (ČSA).<sup>142</sup> Ovšem paradoxně na to mohl hned na začátku doplatit. Téměř osudným se mu stal zahajovací let na trase Praha-Paříž. 4. března 1946 nasedl jako druhý pilot do Junkersu Ju 52/3m pod vedením kapitána Karla Balíka. Cesta do Paříže proběhla bez větších problémů a cesta do Prahy až k ruzyňskému letišti také. Nad letištem však byla minimální viditelnost. Kpt. Balík tedy přistával pomocí přístrojů

---

<sup>135</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 183/CIII/1-6/105. Přehled vítězství čs. stíhačů.

VHA, ČSL-VB, sign. 181/CIII-1/1/104. Souhrn zpráv č.37 ze 6. listopadu 1943.

<sup>136</sup> Rajlich, J, *Na nebi hrdého Albionu*, 4. část, s. 540.

<sup>137</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šerhant Jan.

<sup>138</sup> Dostupné z <http://www.raf.mod.uk/history/511squadron.cfm> (10.2. 2012).

<sup>139</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šerhant Jan.

<sup>140</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šerhant Jan.

<sup>141</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 543.

<sup>142</sup> Tamtéž.

a „pak ohlásil ,Vidím světla, sedám,‘ a v zápětí se ozvala rána. Klesající letoun se totiž podvozkem zachytil o výkop...a v následujícím okamžiku byl celý v plamenech. Balík se Slezákem zahynuli. Šerhanta náraz vymrštil ze sedačky skrz okno ven. Dopadl daleko od letadla...“.<sup>143</sup> Jan Šerhant měl ohromné štěstí a ze svých zranění se zotavil. Jak se ukázalo, kapitán „...Balík považoval světla kolem výkopu za světla na přistávací ploše...“.<sup>144</sup>

Jan Šerhant se sice vrátil na svou pozici šéfpilota ČSA, ale ne na dlouho. Jakožto bývalý západní letec a příslušník RAF byl propuštěn. Jelikož kvůli rodině nevyužil možnosti exilu, nastaly léta perzekuce. Až do své penze pracoval u montáže jeřábů.<sup>145</sup>

F/Lt Jan Šerhant zemřel 13. února 1983 v Praze. Až po listopadové revoluci, 1. června 1991, byl rehabilitován mimořádným povýšením do hodnosti plukovníka letectva in memoriam.

### 3.6.3 Šťastný Jan

Stíhací pilot Jan Šťastný se narodil 27. dubna 1913 v Chorušicích u Mělníka. Po skončení základní školy se vyučil truhlářem, ovšem po vykonání vojenské základní služby v letech 1933-35 se rozhodl u armády zůstat. V letech 1935-37 absolvoval vojenskou akademii v Hranicích<sup>146</sup> a další dva roky navštěvoval aplikační kurz pro poručíky letectva v Prostějově.<sup>147</sup> V roce 1938 byl začleněn do 4. letky 4. leteckého pluku v Praze,<sup>148</sup> kde se výborně osvědčil při nadcházející mobilizaci. 11. srpna 1939 ale opustil území našeho státu a vkročil na půdu Polska.<sup>149</sup> Tam se prezentoval jako příslušník československé vojenské zahraniční jednotky v Krakově a po polském válečném tažení přešel do Sovětského svazu.<sup>150</sup> Tam si našel práci a chodil na střední školu, do doby než Hitler opustil od plánů na dobytí Anglie a rozhodl se pro útok na

---

<sup>143</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4.část, s. 543.

<sup>144</sup> Tamtéž.

<sup>145</sup> Tamtéž, s. 544.

<sup>146</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šťastný Jan.

<sup>147</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 102.

<sup>148</sup> Tamtéž.

<sup>149</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šťastný Jan.

<sup>150</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 102.

SSSR, který posléze přepadl. Jan Šťastný byl zařazen k čs. vojenské misi, protože chtěl létat a 7. března 1942 byl povýšen do hodnosti nadporučíka.<sup>151</sup>

Jan Šťastný se tu setkal s dalšími muži, kteří chtěli aktivně bojovat proti nacistickému Německu. Českoslovenští letci však v té době vlastní jednotku v Sovětském svazu neměli, tak se po vzájemné dohodě (tzv. Píkově misi) vytvořila malá skupina vojáků pod vedením plk. Josefa Berounského, která měla být přemístěna ze SSSR do Anglie.<sup>152</sup> Kromě Jana Šťastného byli v této skupině ještě kpt. Jaroslav Hlad'o, ppor. Jiří Mikulecký, rotní Bohuslav Zikmund a Josef Návesník a četaři Jan Ferák a Vladislav Laštovička.<sup>153</sup> 25. března 1942 začala dlouhá anabáze, kdy byla tato skupina převezena vlakem do Murmansku, odkud se měla lodí dostat až do Anglie. O měsíc později, 27. dubna 1942, nastoupili všichni na palubu křižníku *HMS Edinburg*. Ten se ale po pár dnech od konvoje oddělil kvůli pronásledování nepřátelského plavidla. Při této útočné akci byl však zasažen dvěma torpédy a jen stěží se držel na hladině. Četné oběti (mezi nimi i velitel naší skupiny plk. Berounský) a děsivý stav lodi *HMS Edinburg* ji přinutil za pomoci ještě dalších lodí obrátit se a plout zpět do Murmansku. Naneštěstí došlo k dalšímu torpédování, a tak se většina posádky vrátila na doprovodných plavidlech. Naši letci se později znovu nalodili, tentokrát na palubu modernějšího křižníku *HMS Trinidad*.<sup>154</sup>

I ten se ale dostal 15. května pod palbu, tentokrát ho ze vzduchu bombardovaly německé Junkers Ju-88. Pro skupinu našich letců bylo toto bombardování tragické – na HMS Trinidadu zemřeli Zikmund, Návesník, Ferák a Laštovička. 19. května 1942<sup>155</sup> tak na břeh Anglie dorazil jen Jan Šťastný, Jaroslav Hlad'o a Jiří Mikulecký.<sup>156</sup> Stali se velmi cenným pramenem pro exilové MNO, neboť hned byli povinni podat informace o československé vojenské jednotce v Buzuluku.<sup>157</sup>

Koncem května se npor. Šťastný hlásil u čs. depotu v St. Atham. Po výcviku byl 9. července 1942 přijat do služeb britského letectva jako P/O. 5. srpna byl převelen k No. 5. AFU a v říjnu povýšen do hodnosti kapitána letectva.<sup>158</sup> 17. listopadu byl

---

<sup>151</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šťastný Jan.

<sup>152</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 103.

<sup>153</sup> Tamtéž.

<sup>154</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 103.

<sup>155</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šťastný Jan.

<sup>156</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 102.

<sup>157</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 102.

<sup>158</sup> VÚA, Praha, Osobní karty - Šťastný Jan.

přemístěn k No. 61 Operation training unit na základnu Rednol k absolvování operačního výcviku. Po jeho dokončení mu byla 9. ledna 1943 udělena vyšší britská hodnost F/O a 25. ledna přestoupil k 312. československé stíhací peruti v Churchstanton jako operační pilot.

13. června 1943 se Jan Šťastný podílel na bojové operaci „*Ramrod 68*“.<sup>159</sup> Spolu s dalšími třiatváceti Spitfiry Mk.VB/VC z 310. a 312. československé stíhací peruté doprovázel dvanáct bombardérů Ventur Mk.II (ze 464. peruté). Odvážně narušily britský nálet čtyři německé stíhačky typu Fw-190 od 8./JG 2 *Richthofen* a prakticky okamžitě poslaly jednu z Ventur k zemi. Velmi srdatě bojoval právě Šťastný (Spitfire Mk.VB EP240 [DU-B]), který ihned začal útočit na dvojici Fw-190. Samotný aktér byl ale krátce nato zasažen jedním dvacetimilimetrovým granátem třetího Focke Wulfu, který mu zasáhl trup a zničili mu radiostanici; „...*ocasní plochy navíc prošpikovala Němcova kulometná dávka.*“<sup>160</sup> Přesto zůstal F/O Šťastný v útočné pozici a nakonec doprovodil jednu poškozenou Venturu zpět nad Anglii. Sám byl ale po přistání na zhroutil, „...*když zjistil, že lanka k řízení...visí na posledních drátcích a kloub výškovky je zcela vyřazen.*“ (viz obr. 39 a 40).<sup>161</sup> Avšak ani Jana Šťastného se neudrželo štěstí po celou válku. Přežil přechod ze SSSR do Anglie a přežil i vzdušný útok německých stíhaček, přesto se konce války nedočkal.

25. října 1943 byl třicetiletý F/O Jan Šťastný přítomen doprovodu čtyřiatváceti Mitchellů, které měly za úkol bombardovat oblast Brestu, která patřila k místům s největší koncentrací protivzdušné obrany, neboť se jednalo o jeden z největších nacistických přístavů.<sup>162</sup> „...*‘Zase ten smradlavej Brest!’ Přesně tak. Přístav na západním francouzském pobřeží a jeho okolí nevoněly nikomu, protože tam vždycky někdo zůstal.*“<sup>163</sup> Nálet na Brest byl vždy krvavý a nejinak tomu bylo i tohoto dne. Po zaregistrování blížících se letadel spustil flak smrtonosnou palbu. Dva Mitchelly byly sestřeleny, z jednoho se nezachránil nikdo, z druhého čtyři letci, kteří na člunu čekali, až je Němci vezmou do zajetí.<sup>164</sup> Benzín už pomalu docházel a všichni piloti museli ještě počítat s cestou domů. Překvapivě se celé československé křídlo začalo vracet

<sup>159</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4. část, s. 297.

<sup>160</sup> Tamtéž, s. 298.

<sup>161</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 53/BI/1/5. Válečný deník 312. peruté.  
Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4. část, s. 298.

<sup>162</sup> Tamtéž, s. 577.

<sup>163</sup> Fajtl, F. *Vzpomínka na padlé kamarády*, s. 242.

<sup>164</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4. část, s. 583.

v plné formaci bez jediné ztráty. V tu chvíli ale začal Šťastného stroj (Spitfire Mk.VB AB372 [DU-B]) klesat a odklánět se od formace. Zřejmě byl rovněž zasažen flakem. „*Musím vyskočit, mám trouble s mašinou*“, oznámil stroze do radia, a to bylo to poslední, co od něj kamarádi slyšeli.“<sup>165</sup>

Vyskočil ve 14.15 a dopadl do moře. V místě, kde bylo vidět dopadnout padák, kroužil ještě chvíli F/O Otakar Hrubý, ale paliva nazbyt neměl a musel rychle zamířit zpět. Když se vrátil, „...hlásil, že Šťastný měl na sobě pouze záchrannou plovací mae vestu a nebyl v gumovém záchranném člunu, dinghy.“<sup>166</sup> Sice za ním byly hned poslané záchranné Walrusy, ale pilota nikdy nenašly. Zřejmě se v ledové vodě buď utopil, nebo podlehl následkům silného podchlazení.<sup>167</sup>

F/O Jan Šťastný se tak stal třicátým pilotem čs. stíhacího křídla, kterého nikdy nenalezli. Vlastní hrob tedy F/O Jan Šťastný nemá, své jméno má alespoň uvedeno na 129. panelu památníku RAF v Runnymede.

### 3.6.4 Uher Ladislav

Narodil se 3. srpna 1914 v Mlékojedech, příslušných okresu Mělník. Ladislav Uher se zúčastnil již obranné války v Polsku. Do polského letectva byl přijat, neboť předtím sloužil v rámci 6. leteckého pluku u 73. letky v Chrudimi.<sup>168</sup> Spolu s dalšími čtyřmi piloty byl přidělen k 6. leteckému pluku „Lvovský“ v hodnosti plutonowy. Hranice z Protektorátu do Polska přešel 24. července 1939 v úseku M. Ostrava – Bohumín spolu s kap.let. Vlastimilem Chrástem do Ligotky Kameralne.<sup>169</sup> Na začátku srpna se nacházel ve vojenském táboře v Malých Bronovicích, kde dne 23. srpna podepsal přijetí do polské armády.<sup>170</sup> 2. září, tedy již po vpádu Německa do Polska, se vydal transportem s dalšími členy skupiny do Lešna. Během transportu došlo ale k několikanásobnému bombardování (Dembica, Tarnov, Lublin) a po pár dnech ztratil Uher svůj transport v jedné ze zastávek před Lublinem. Od tohoto místa tedy putoval

---

<sup>165</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 4. část, s. 583.

<sup>166</sup> Tamtéž.

<sup>167</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 53/BI/1/5. Válečný deník 312. perutě; sign. 210/CIII-1/1-4/110. Hlášení leteckých nehod za rok 1943; sign. 181/CIII-1/1/104. Souhrn zpráv č. 37 z 6. listopadu 1943.

<sup>168</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 31.

<sup>169</sup> Uher, L. *Zpráva četaře letectva Ladislava Uhra po jeho odchodu za hranice*, 3.5. 1941 (archiv autora).

<sup>170</sup> Tamtéž.

dál pěšky v doprovodu kamarádů Stočese, Kopeckého, Drmely a Podborského.<sup>171</sup> Z Lublinu, kde se nahlásili na polském vojenském velitelství, byli odesláni k 6. leteckému pluku a dne 10. září 1939 byli zařazeni k 65. letce.<sup>172</sup> Letka byla 18. září po bombardování přesunuta do Kutů na rumunské hranici, kde byla následně odzbrojena a příslušníci byli posláni do vojenského tábora Babadag-Cozugea, kde setrvali až do 12. prosince 1939.<sup>173</sup> Vojáci tajně opouštěli tábor a přecházeli do přístavu Constance, od té doby také není Ladislavu Uhrovi nic známo o jeho čtyřech kamarádech.<sup>174</sup> Jediným výcvikem jim v Polsku tedy bylo asi 10 nalétaných hodin na letounech PWS.

V polovině prosince opustil Ladislav Uher Rumunsko na palubě lodi „Král Carol“ a po třech dnech plavby přistál v Bejrútu. Přelom roku zde přečkal a začátkem ledna pokračoval dál v cestě do Francie do přístavu Marseille.<sup>175</sup> Po přijetí do výcvikového tábora v Lyonu byl spolu s polskými piloty přeškolen na stíhacího pilota na letounu Morane-406, Bloch 152. 10. května 1940 se dostalo do zaměřovačů německých bombardérů letiště Lyon-Bron, kde právě probíhal onen výcvik, jehož se účastnil i Ladislav Uher. Byť Luftwaffe nebyla s nálety zcela spokojená, došlo na francouzské straně k citelným ztrátám a zraněním, kterému neunikl ani Uher. Přesto sám píše, že se jednalo o „...lehké zranění levé ruky.“<sup>176</sup> Po výcviku byl přidělen k GC I/145 (*Dywizjon Myśliwski I/145, Warszawski*).<sup>177</sup> Cpl.Chef Ladislav Uher byl jediným československým stíhačem této bojové jednotky. Jednotka si nevedla vůbec špatně a za své francouzské působení dosáhla 12 potvrzených sestřelů a 5 pravděpodobných. Na své straně však přišla o 4 piloty, kteří padli a další 2 byli zajati.<sup>178</sup>

Jednotka se ale právě v důsledku útoku německých bombardérů musela z Lyonu přesunout do nepříliš vzdáleného Mions. Polská stíhací skupina GC I/145 tu začala používat nové stíhačky Caudron C.714 a 2. června 1940 se přesunula na frontu do Dreux, aby posílila francouzské jednotky.<sup>179</sup> Vítězná vlna to ale nebyla a všechny jednotky byly brzy hnány k ústupu. Francie prohrávala a ani polské stíhačky tomu

---

<sup>171</sup> Uher, L. *Zpráva četaře leteckva Ladislava Uhra po jeho odchodu za hranice*, 3.5. 1941 (archiv autora).

<sup>172</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 31.

<sup>173</sup> Uher, L. *Zpráva četaře leteckva Ladislava Uhra po jeho odchodu za hranice*, 3.5. 1941 (archiv autora).

<sup>174</sup> Tamtéž.

<sup>175</sup> Váňa, J., Rail, J. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*, s. 32.

<sup>176</sup> Uher, L. *Zpráva četaře leteckva Ladislava Uhra po jeho odchodu za hranice*, 3.5. 1941 (archiv autora).

<sup>177</sup> Rajlich, J. *Na nebi sladké Francie*, 1. část, s. 59.

<sup>178</sup> Tamtéž.

<sup>179</sup> Rajlich, J. *Na nebi sladké Francie*, 1. část, s. 290

nemohly zabránit. Jak píše Cpl.Chef Uher, „...odletěli jsme na letiště Rocheford, kde jsme nechali všechny letouny a odjeli z přístavu La Rochelle do Anglie.“<sup>180</sup>

Do britského přístaviště v Plymouthu se dostal 29. června 1940 a byl odeslán do vojenského tábora Blackpool, kde se sešel s dalšími čtyřmi Čechy – Káňou, Františkem, Pavlovičem a Balejkou. Společně odtud napsali žádost plk.let. Berounskému o přemístění k československému letectvu a obdrželi rozkaz čekat.<sup>181</sup> Od 24. srpna 1940 sloužil Uher u 307. polské noční stíhací peruti. Zde létal na letounech Paul Boulton pouze neoperační lety. 9. října byl přidělen k *No 5. Operation training unit* do pilotní školy v Old Sarum a Aston Down, kde se přeškoloval na jednomístné stíhačky. Od prosince 1940 vykonával službu u 46. britské stíhací perutě, kde už létal na Hurricanu Mk-I.<sup>182</sup>

V květnu 1941 odlétá ale 46. peruč na Maltu a Sgt Uher je přeložen k 257. britské stíhací peruti „Burma“, která byla dislokována na letišti Coltishall. Velitelem perutě byl S/Ldr Robert Stanford Tuck, jeho zástupce pak F/Lt Killmarten a velitel „A“ flightu byl F/Lt Hanks, všichni se v budoucnu stali anglickými leteckými esy.<sup>183</sup> Od května je tedy Sgt Ladislav Uher členem britské stíhací perutě, kde sloužil ještě s dalším Čechem Karlem Mrázkem. Ten sloužil u 257. perutě jen do 17. května 1941, neboť poté byl jmenován do funkce velitele A letky u nově vzniklé 313. československé stíhací perutě.<sup>184</sup> Sgt Uher ale i nadále zůstal u Britů, kde s ním začal létat ještě Sgt Václav Brejcha.

Dne 26. května 1941 (tedy den po tragickém neštěstí Mělničana Švice) se Sgt Ladislav Uher společně s P/O Geraldem Northem dostali k hlídkovému letu nad východoanglickým pobřežím. Z letiště odstartovali v 08.30 a v průběhu letu byli navedeni na cizí objekt, který brzo identifikovali jako víceúčelový Junkers Ju 88. Sgt Uher provedl útok a vypálil dlouho dávku. Junkers se v zápětí ukryl v mracích a Uher si nebyl vůbec jistý, zda ona dávka našla svůj cíl, „...a tak po přistání poctivě ani nevznesl nárok na poškození nepřátelského stroje.“<sup>185</sup> Ve skutečnosti ale mohla dávka více než poškodit nepřátelský letoun. Toho dne se totiž nevrátil jeden Junkers Ju 88, pilotovaný

---

<sup>180</sup> Uher, L. *Zpráva četaře letectva Ladislava Uhra po jeho odchodu za hranice*, 3.5. 1941 (archiv autora).

<sup>181</sup> Tamtéž.

<sup>182</sup> Hurt, Z. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*, s. 74.

<sup>183</sup> Tamtéž.

<sup>184</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 2.část, s. 187.

<sup>185</sup> Tamtéž, s. 202.



Oblt. Jakobem Löhrem, který zmizel s celou svou osádkou beze stopy.<sup>186</sup> Byl to také mimo jiné den, kdy britské stíhací perutě obnovily kontakt se stále prchající největší německou lodí Bismarckem.

O necelý měsíc později, 19. června 1941, se po tragické nehodě zřítil do moře Sgt Václav Brejcha, který přelétával z letiště Farnborough do Coltishallu. Jeho dvouplošník se zřejmě zřítil vlivem špatné navigace a špatného počasí.<sup>187</sup>

Dne 30. června se dostal na další hlídkový let Sgt Uher. Se svým již modernějším Hurricane Mk.IIB Z3163 odstartoval z letiště v Coltishallu v 05.55. Zhruba 40 kilometrů od Happinsburghu se ale zřítil do Severního moře a od té doby je nezvěstný.<sup>188</sup>

Velitelem tohoto osudného letu byl P/O Richard Edwin Austin Mason, který si Sgt Uhra oblíbil; „*Uher byl na jaře a v létě 1941 jedním ze dvou Čechů u 257. perutě. Byl to velmi příjemný chlapík klidné povahy...*“<sup>189</sup> vzpomínal Mason. Podle něj neměl Uher žádné problémy s motorem, ale najednou uviděl jak se jeho Hurricane dotkl mořské hladiny a zmizel pod vodou. Jelikož létal s otevřenou kabinou, dostal se z letadla a bylo ho vidět na hladině. Měl na sobě starý typ záchranné vesty, kterou bylo nutné nafukovat ústy pomocí hadičky. Jelikož se Uhrovo tělo objevilo na hladině, musel být po dopadu naživu, neboť si musel vestu nafouknout.<sup>190</sup> P/O Mason okamžitě žádal o pomoc: „*Létal jsem nad místem tragédie, kdy jsem se pro tenčící se zásobu paliva musel vrátit. Pilot další hlídky, F/Lt Soper, později hlásil, že spatřil, jak se tělo Sgt Uhra potopilo v 08.45, což znamenalo, že Sgt Uher byl na hladině přes dvě hodiny, aniž by dorazilo nějaké plavidlo, i když vzdálenost od břehu byla jen okolo 56 km.*“<sup>191</sup> I přesto že byl Sgt Uher Čechoslovák, byl formálně příslušníkem polského letectva, proto je veden i v seznamu padlých příslušníků polského letectva. Polské záznamy však zřejmě mylně udávají, že letoun byl sestřelen německým stíhačem.<sup>192</sup> Tento argument však nepotvrzuje ani svědectví dalších letců a ani fakt, že žádný německý stíhač si sestřel nenárokoval.<sup>193</sup> Moře tělo Sgt Uhra nikdy nevydalo, bude tak mít navždy vyryté jméno

---

<sup>186</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 2.část, s. 202.

<sup>187</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 2.část, s. 244.

<sup>188</sup> VHA, ČSL-VB, sign. 208/CIII-1/1-4/109. Hlášení leteckých nehod za rok 1941.

<sup>189</sup> Vančata, P. *Smrt Sgt Uhra...aneb jak to bylo doopravdy*, In: REVI č.74/2009, s. 6.

<sup>190</sup> Tamtéž.

<sup>191</sup> Tamtéž.

<sup>192</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 2.část, s. 275.

<sup>193</sup> Tamtéž.

do kamenného panelu č. 73 v památníku v Runnymede, kde jsou uvedeni všichni letci, kteří nemohli být nikdy řádně pohřbeni.<sup>194</sup>

---

<sup>194</sup> Rajlich, J. *Na nebi hrdého Albionu*, 7. část, s. 224.

## Závěr

Druhá světová válka je jedním z nejzajímavějších a nejzkoumanějších období naší historie, o čemž svědčí i nepřeberné množství literatury, které stále narůstá. Je to období, které ani na časové přímce není tak vzdálené od současnosti a i dnes se stále nacházejí nové dokumenty a informace. Nedílnou součástí jsou i letci, což bylo tématem i této práce.

Hrstka rodáků z Mělnicka se rozhodla změnit dějiny a porazit národního nepřítele. Celá anabáze začíná ale daleko dříve. Prvním smutným mezníkem československých dějin byl Mnichovský diktát, kterým také práce začíná. Události Mnichova vedoucího až k vytvoření Protektorátu byly ale zpracovány již mnohokrát a v této práci se jedná pouze o krátké uvedení do problematiky.

První důležitější zlom nastává v Polsku, kam uprchlí dobrovolníci směřovali nejprve. Tento přechod se týkal až na pár výjimek i mělnických letců. Odtud cesta vedla většinou do Francie. Zajímavějším a ojedinělejším způsobem se z Polska dostali jen stíhači Jan Šerhant a Jan Šťastný. Zvláště Jan Šťastný měl zajímavý osud, když dvakrát unikl blízké smrti již při svém úniku do Velké Británie. Obě cesty, tedy i Šerhantovu i Šťastného, jsem popsal v jejich příslušných kapitolách. V Polsku se zároveň nejvíce angažoval další stíhací pilot Ladislav Uher, který jako jediný z Mělničanů vstoupil do polského letectva a vydržel v něm až do své smrti.

Po Polsku přišla Francie, kde se čs. jednotky zapojily do bojů daleko aktivněji. Stíhači si tu připisovali první sestřely, vojáci zde procházeli prvními výcviky, a vše směřovalo i k vytvoření samostatných československých perutí. K realizaci plánů nikdy nedošlo, Francie bohužel kapitulovala dříve, než se všechny plány podařilo přivést k životu. Opět to byl již zmíněný Ladislav Uher, který ale prožil operační nasazení již ve Francii a odnesl si tak první válečné zkušenosti. Zbytek mělnické skupiny prodělával výcvik a připravoval se nevědomky na působení v britském letectvu.

Tam ostatně skončilo všech 12 mělnických občanů. Nikdo z nich po cestě do Británie nezahynul a všichni se úspěšně hlásili do služeb Britského královského letectva. Většina z nich se dala do služeb československých perutí, ovšem stíhači Jan Šerhant s Ladislavem Uhrem létali u perutí britských, potažmo polských. Za svou několikaletou službu (až na Antonína Špičku, který přišel až na počátku roku 1945)

obdrželi mnoho britských i československých vyznamenání a dostalo se jim náležitých poct. Tragicky ovšem zahynuli tři z pěti mělnických pilotů (dva stíhači Šťastný a Uher a pilot bombardovacích letounů Miloslav Švic) a nikdy se nemohli dočkat domácího uznání.

Ovšem i některé navrátilce nepotkal příjemný osud. Většinu potkal stejný úděl, totiž že museli opustit československou armádu a vyhnuli-li se vězení, byly jim svěřeny podřadné práce. Proto nemohl naprosto precizní pilot Jan Šerhant létat u Československých aerolinií, nebo proto byl Miroslav Černý dokonce několik měsíců vězněn. Slabou náplastí jim pak alespoň byla rehabilitace po listopadu 1989, kdy většina byla ve výslužbě povýšena do vyšších hodností; někteří však již in memoriam.

O všech těchto osudech mělnických vojáků ale regionální literatura příliš nehovoří. Občas se k výročí jednotlivých letců objevil krátký článek v místním tisku, ale pokus o ucelenější a rozsáhlejší práci se neobjevil. V tomto ohledu by práce mohla splnit svůj úkol, podat alespoň celistvý pohled na tuto problematiku. Věřím, že i posbírané materiály v podobě dobových fotografií, úředních dokumentů či jejich vlastní korespondence, pozvednou autentičnost práce a přiblíží tak tehdejší život mělnických letců.

V této práci jsem se pokusil zmapovat život mělnických dobrovolníků za druhé světové války. Jejich poválečný život už je zmíněn spíše ve zkratkách, neboť těžiště práce jsem posunul na zmíněnou službu u britského letectva. Ovšem možné rozšíření práce a podrobnější výzkum by mohl být zaměřen právě na poválečné osudy mělnických letců. Byť se nejedná o veřejně proslulá jména, jejich životy nebyly evidentně o nic snazší a méně zajímavější, než životy velikánů čs. zahraničního odboje.

I díky této práci jsem mohl poznat dodnes žijící letce a dozvědět se od nich mnoho užitečných informací, které se objevily i v této práci. Jako celek jsou čs. letci za druhé války zpracováni velmi podrobně a precizně. O to více jsem ale přesvědčen, že regionální literatura by se jim měla věnovat také. Na jejich činy by se nemělo zapomínat již pár desetiletí po jejich vykonání a jsem přesvědčen, že v rámci výuky na základních a středních školách by o nich měla padnout alespoň obecnější zmínka. V rámci Mělníka by si to alespoň oněch 12 mužů určitě zasloužilo. Snad i tato práce přispěje k jejich bližšímu poznání a podnítí k dalšímu výzkumu.

## Seznam tabulek

### I. Srovnávací tabulka vojenských hodností

Československá armáda		Royal Air Force		Francouzská armáda	
-	-	<i>Marshal of the RAF</i>	MRAF	-	-
-	-	<i>Air Chief Marsal</i>	ACM	<i>Meréchal</i>	
-	-	<i>Air Marshal</i>	A/M	-	-
Armádní generál	arm.gen.	-	-	<i>Général d'armée</i>	
-	-	-	-	<i>Général de corps d'armée</i>	
Divizní generál	div.gen.	<i>Air Vice Marshal</i>	A/V/M	<i>Général de division</i>	
Brigádní generál	brig.gen.	<i>Air Commodore</i>	A/C	<i>Général de brigade</i>	
Plukovník	plk.	<i>Group Captain</i>	G/C	<i>Colonel</i>	Col.
Podplukovník	pplk.	<i>Wing Commander</i>	W/C	<i>Lieutenant-colonel</i>	Lt.Col.
Major	mjr.	<i>Squadron Leader</i>	S/L	<i>Commandant</i>	Cdt.
Štábní kapitán	škpt.	-	-	-	-
Kapitán	kpt.	<i>Flight Lieutenant</i>	F/L	<i>Capitaine</i>	Cne
Nadporučík	npor.	<i>Flying Officer</i>	F/O	-	-
Poručík	por.	<i>Pilot Officer</i>	P/O	<i>Lieutenant</i>	Lt.
Podporučík	ppor.	-	-	<i>Sous-lieutenant</i>	Sous Lt.
Štábní praporčík	šprap.	-	-	-	-
Praporčík	prap.	<i>Warrant Officer</i>	W/O	<i>Adjutant-chef</i>	Adj.Chef
Štábní rotmistr	šrtm.	-	-	-	-
Rotmistr	rtm.	-	-	<i>Adjutant</i>	Adj.
Rotný	rt.	<i>Flight Sergeant</i>	F/S	<i>Sergent-chef</i>	Sgt.chef
Četař	čet.	<i>Sergeant</i>	Sgt.	<i>Sergent</i>	Sgt.
-	-	-	-	<i>Caporal-chef</i>	Cpl.Chef
Desátník	des.	<i>Corporal</i>	Cpl.	<i>Caporal</i>	Cpl.
Svobodník	svob.	<i>Leading Aircraftsman</i>	LAC	-	-
				<i>Soldat de 1-ère classe</i>	Sol./1
Vojín	voj.	<i>Aircraftsman 1<sup>st</sup> Cl.</i>	AC <sub>1</sub>	<i>Soldat</i>	Sol.
-	-	<i>Aircraftsman 2<sup>st</sup> Cl.</i>	AC <sub>2</sub>		

## **Prameny a literatura**

### **Archivní zdroje:**

*Vojenský ústřední archiv - Vojenský historický archiv (VÚA-VHA)*, Praha: fond Československé letectvo ve Velké Británii, fond osobních karet

### **Rukopisy a nepublikované záznamy**

Černý, Miroslav: *Vzpomínky letce a vzpomínky manželky M. Černé* (archiv autora)

Karásek, Zikmund: *Vzpomínky letce Z. Karáska* (archiv autora)

Nečas, Zbyšek: *Záznam osobního rozhovoru*, květen 2011

Špička, Antonín: *Osobní výpověď z 20. května 1987* (archiv autora).

Uher, Ladislav: *Zpráva četaře letectva Ladislava Uhra po jeho odchodu za hranice, 3.5. 1941* (opis, archiv autora)

### **Memoárová literatura:**

FAJTL, František. *Generál nebe: podle vzpomínek Františka Peřiny*. Praha: Naše vojsko, 1992. ISBN 80-206-0133-3.

FAJTL, František. *Vzpomínka na padlé kamarády*. Praha: Mladá fronta, 1980.

LÍŠKA, Antonín. *Jak se plaší smrt*. Praha: Naše vojsko, 2006, 361 s. Historie a vojenství. ISBN 80-206-0831-1.

NEČAS, Zbyšek. *Dva odboje*. 1. vyd. Cheb: Svět křídel, 1996, 245 s. ISBN 80-85280-40-X.

VILD, Miroslav. *Osud byl mým přítelem*. 2. vyd. Praha: Naše vojsko, 1988, 187 s. ISBN 28 - 055 - 88

VYHNIS, Jaroslav. *Zahájil jsem leteckou válku*. Praha: Agrofin, 2002. ISBN 80-238-8727-0

### **Odborná literatura:**

BEDÜRFTIG, Friedemann. *Třetí říše a druhá světová válka: lexikon německého nacionálního socialismu, 1933-1945*. V českém jazyce vyd. 1. Praha: Prostor, 2004, 666 s. ISBN 80-726-0109-1.

- BOROVAN, Václav. *Po zavátých stopách: historie Svazu letců ČR*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo obrany České republiky - AVIS, 1998, 179 s. ISBN 80-860-4949-3.
- FERRO, Marc. *Sedm mužů ve válce 1918-1945: paralelní dějiny*. Vyd. 1. Praha: Levné knihy, 2009, 374 s. ISBN 978-80-7309-682-3
- HURT, Zdeněk. *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2005, 96 s. ISBN 80-251-0803-1.
- KILIÁN, Jan kolektiv. *Mělník*. Vyd. 1. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2010, 438 s. Dějiny českých, moravských a slezských měst. ISBN 978-807-4220-296.
- Kronika českých zemí: 6. část (1900-1938)*. Praha : Fortuna Libri, 2008. 942 s. ISBN: 978-80-7321-405-0
- Kronika českých zemí: 7. část (1939-1967)*. Praha : Fortuna Libri, 2008. 942 s. ISBN: 978-80-7321-406-7
- MAREK, Jindřich. *Háchovi Melody Boys: kronika českého vládního vojska v Itálii 1944-1945*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 2003, 361 s. ISBN 80-852-8095-7.
- PAJER, Miloslav. *Ve stínu slávy: bojový výcvik československých letců, příslušníků bombardovacích a dopravních jednotek RAF, ve Velké Británii v letech 1940 až 1946*. Vyd. 1. Cheb: Svět křídel, 1992, 479 s. ISBN 80-852-8010-8.
- PASÁK, Tomáš. *JUDr. Emil Hácha (1938-1945)*. 1. vyd. Praha: Horizont, 1997, 286 s. ISBN 80-701-2088-6.
- PASÁK, Tomáš. Vstup německých vojsk na české území v roce 1939. In: *Československý časopis historický*. 1969, 17, 2, s. 161 - 184.
- RAIL, Jan a Vítek FORMÁNEK. *Žít na věky: osudy příslušníků čs. letectva padlých 1939- 1945*. 1. vyd. Praha: Ostrov, 2003, 222 s. ISBN 80-862-8927-3.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: 1. část (1940)*. Praha: Ares, 1999. ISBN 80-86158-17-9.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: 2. část (1941)*. Cheb: Svět křídel, 2000. ISBN 80-85280-66-3.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: 3. část (1942)*. Cheb: Svět křídel, 2001. ISBN 80-85280-77-9.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: 4. část (1943)*. Cheb: Svět křídel, 2002. ISBN 80-85280-84-1.

- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: 5. část (1944)*. Cheb: Svět křídel, 2003. ISBN 80-86808-01-7.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: 6. část (1945 - 1946)*. Cheb: Svět křídel, 2005. ISBN 80-86808-18-1
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi hrdého Albionu: 7. část*. Cheb: Svět křídel, 2004. ISBN 80-868-0812-2.
- RAJLICH, Jiří. *Na nebi sladké Francie: válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945*. V Našem vojsku vyd. 1., V nakl. Ares vyd. 2. Praha: Ares, 2003, 555 s. ISBN 80-206-0678-5.
- SCHMIDT, Paul. *Paměti Hitlerova tlumočnicka*. 1. vyd. Brno: Barrister, 1997. ISBN 80-859-4721-8.
- UHLÍŘ, B. Jan, 15. březen 1939. In: *Historický obzor*. 2009, 20, 3/4, s. 50 - 57. ISSN 1210-6097.
- VANČATA, Pavel. *Smrt Sgt Uhra...aneb jak to bylo doopravdy*. In: *Revi*. 2009, č. 74, s. 5-6. ISSN 1211-0744.
- VÁŇA, Josef a Jan RAIL. *Českoslovenští letci ve Francii 1939-1940*. Praha: Ministerstvo obrany České republiky - Agentura vojenských informací a služeb, 2005, 109 s. ISBN 80-727-8248-7.
- VÁŇA, Josef a Jan RAIL. *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*. Praha: Agentura vojenských informací a služeb - AVIS, 2003, 203 s. ISBN 80-727-8169-3.
- VÁŇA, Josef, John SIGMUND a Emil PADIOR. *Příslušníci československého letectva v RAF*. Praha: AVIS, 1999, 272 s. ISBN 80-860-4958-2.

### **Internetové zdroje:**

Stránky Britského královského letectva - <http://www.raf.mod.uk/>

Stránky Smíchovské střední průmyslové školy - <http://www.ssps.cz/>



## Resumé

Cílem práce „*Příslušníci RAF z Mělnicka v období druhé světové války*“ bylo zmapovat působení mělnických rodáků v Britském královském letectvu. Tomu je věnovaná hlavní část práce, avšak práce zachycuje už jejich přechod přes hranice Protektorátu a jejich další cesty, které mohly převážně vést ještě přes Polsko, respektive Francii.

Začátek práce se věnuje zejména obecnějšímu úvodu, který je zaměřen na vypuknutí války, působení československých letců v Polsku a Francii a poté už samostatnému založení československých perutí v Anglii. Každému mělnickému rodákovi je pak věnována samostatná kapitola, kde je popsán jeho život a válečná zkušenost.

## Klíčová slova

- Druhá světová válka
- Mělník
- Britské královské letectvo (RAF)
- Českoslovenští letci
- Československé perutě v RAF
- Mělničtí rodáci
- Zahraniční odboj
- Protektorát Čechy a Morava
- Stíhači
- Francouzské letectvo

## **Summary**

The aim of my bachelor's thesis titled "RAF members from Mělník region during the Second World War" is to describe the activity of Mělník natives in Royal Air Force. While this is the central point the thesis follows the subjects since they crossed the borders of Protectorate of Bohemia and Moravia, as well as their other journeys that led them either through Poland or France.

The beginning of the thesis provides rather general introduction focused on the outbreak of the Second World War, the activity of Czechoslovak aviators in Poland and France, and eventually depicts the establishment of Czechoslovak air squadrons in Britain. Each Mělník native is then further analyzed within individual chapters where I describe their life and war experiences.

## **Key words**

- The Second World War
- Mělník
- Royal Air Force (RAF)
- Czechoslovak aviators
- Czechoslovak air squadrons at RAF
- Mělník natives
- Foreign resistance
- Protectorate of Bohemia and Moravia
- Air-fighters
- French Air Force

## **Přílohy**