Univerzita Karlova v Praze
Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2011 Bronislav Tomek

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav světových dějin

Bakalářská práce

Bronislav Tomek

Českoslovenští letci za Druhé světové války

Czechoslovak Flyers During the Second World War

Praha 2011

PhDr. Ondřej Vojtěchovský, Ph.D.

Vznik práce a poděkování

Tato práce začala vznikat v letech 2005-2008 v proseminář Prof. PhDr. Eduarda Kubů, CSc. Právě jemu patří můj největší dík, neboť bez jeho připomínek by práce byla pouze historii československého letectva na západě v letech 1939-1945. Jen díky jeho vlivu leží nakonec těžiště práce v sociální oblasti a posunuje bádání v této oblasti zas o krůček dále.

Dále bych chtěl poděkovat Prof. PhDr. Vladimíru Nálevkovi, CSc. pod jehož vedením jsem pokračoval. I on věnoval svůj čas a energii přečtení práce a jeho připomínky sehrály nezanedbatelnou roli. Můj dík patří také PhDr. Ondřeji Vojtěchovskému, Ph.D. pod jehož vedením jsem práci dokončil. Chci také poděkovat pracovníkům VHA a ABS za jejich ochotnou pomoc při hledání dokumentů.

Bronislav Tomek

„Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů.

Bronislav Tomek

V Praze dne 18.7.2011

Klíčové pojmy

Druhá světová válka, československí letci, československé letectvo, historicko-sociální studie, sociální stratifikace.

Key words

The Second World War, Czechoslovak Fleyers. Czechoslovak Air Force, historical-sociological Studies, Social Stratification.

Abstrakt

Tématem práce jsou českoslovenští letci za druhé světové války. Práce je především historicko-sociální studií, jejímž cílem práce je sestavit model čs. letce za druhé světové války. Primární prameny práce jsou dokumenty VHA a ABS. Sekundárním pramenem práce je literatura českého původu a několik prací zahraničního původu, které byly přeloženy do českého jazyka.

Abstract

This work deals with the Czechoslovak flyers during the Second World War. Work is considered to be a historical-sociological study, the main goal is to compile model of typice Czechoslovak flyer during the second word war. Work is primarily based on documents of VHA and ABS, secondary sources are Czech literature and foreing literature translated into Czech language.

Obsah

Úvod 7
Vymezení pojmu „Československý letec za druhé světové války“ 11
Struktura práce 12
Prameny 13
Literatura 14
Metody výzkumu 20
Nové směry výzkumu 21
1. Vznik a vývoj československého letectva v zahraničí 24
2. Biografie 33
2.1 Karel Kuttelwascher 33
3. Stratifikační sonda 39
3.1 Věk letců 39
3.2 Sociální stratifikace 41
Závěr 43
Přílohy 46
1 Seznam velitelů a leteckých základen čs. perutí RAF 46
1.1. českoslovenští velitelé 310. čs. stíhací perutě 46
1.2 letecké základny 310. čs. stíhací perutě 46
1.3 českoslovenští velitelé 312. čs. stíhací perutě 47
1.4 letecké základny 312. čs. stíhací perutě 47
1.5 českoslovenští velitelé 313. čs. stíhací perutě 48
1.6 letecké základny 313. čs. stíhací perutě 49
1.7 českoslovenští velitelé 311. čs. bombardovací perutě 49
1.8 českoslovenští velitelé čs. stíhacího křídla 50
1.9 českoslovenští velitelé britských stíhacích perutí 50
1.10 Českoslovenští velitelé čs. letky u 68. noční stíhací peruti 50
Příloha č.2 SPIS L:B-5/39 51
Příloha č.3 srovnání vojenských hodností 52
3.1 tabulka britských a československých leteckých hodností za druhé světové války 52
3.2 tabulka francouzských a čs. leteckých hodností za druhé světové války 53
Příloha č. 4 stratifikační tabulky 54
4.1 velitelé 313 peruti a jejích letek 54
4.2 velitelé 313. peruti. 55
4.3 Věková tabulka 56
Příloha č.5 tabulka československých stíhacích es 57
Vysvětlivky 58
Použité prameny 60
1. Primární zdroje 60
2. Sekundární zdroje 60

Úvod

Problematika československých letců za druhé světové války byla v minulosti zpracovávána převážně z pohledu vojenské historie. Existuje mnoho prací o bojovém nasazení československých letců za druhé světové války. V těchto pracích se obvykle píše především o výzbroji, taktice a obecně bojovém působení československých letců. Přestože tyto záležitosti již česká historiografie dobře zpracovala, o letcích samotných toho stále není příliš mnoho známo.

Rád bych se pokusil o historicko-sociologický pohled na čs. letce. Domnívám se, že pokud chceme blíže poznat jakoukoli skupinu lidí, je třeba začít prostředím, ve kterém vyrůstala a žila. Z tohoto důvodu je hlavním výzkumným cílem této práce odpovědět na otázku týkající se sociálního původu a prostředí československých letců působících za druhé světové války. Konkrétní údaje, které budu zkoumat, jsou zaměstnání otců čs. letců, civilní povolání čs. letců a náboženství či církev, ke které se oficiálně hlásili. Druhým badatelským cílem této práce určit věk československých letců, kteří létali za druhé světové války. Již na počátku předpokládám, že šlo většinou o mladé lidi ve věku od 21 do 30 let. Z toho vyplývá, že pro ně nebylo až tak těžké odejít za hranice, neboť nebyli v československé společnosti ještě pevně ukotveni. Posledním badatelským cílem této práce je vytěžit z vojenských kmenových listin[1] informace, které byly prozatím většinou badatelů opomenuty. Jedná se především o nevojenské informace sociálního charakteru, které mi poslouží k naplnění předchozích cílů práce. Samozřejmě je nutné zohlednit fakt, že příslušníci každého letectva se dělí na důstojníky a mužstvo. Sloučit obě skupiny si dovolím pouze u věkového výzkumu, aby jeho výsledky byly reprezentativní pro všechny čs. letce. Další výzkumy již budu provádět odděleně s tím, že se zaměřím na důstojníky v aktivní službě, nikoliv štábní důstojníky. V případě čs. letectva za druhé světové války odpovídají těmto parametrům velitelé letek a perutí. Konečným cílem mého výzkumu je sestavit model čs. letce působícího za druhé světové války. Vzhledem k výše uvedenému dělení na mužstvo a důstojníky se pokusím ještě zjistit civilní povolání, náboženství a civilní povolání otce modelového čs. důstojníka letectva za druhé světové války.

[1] Každému kdo vstoupil do řad armády Československa byl vystaven vojenský kmenový list kam se kromě charakteristiky dotyčného psaly údaje, které byly důležité pro službu v armádě.

Dané téma je důležité pro moderní československé vojenské a sociální dějiny. Českoslovenští letci létající za druhé světové války tvoří významnou kapitolu v dějinách tzv. druhého odboje. I díky nim stálo Československo na straně vítězů druhé světové války. Taktéž po válce plnili mnozí z nich významnou úlohu při budování nového československého letectva, v němž zastávali různě vysoké funkce. Ještě podstatnější ale je, že po návratu do osvobozeného Československa zaujali důležitá místa v československé společnosti, která k nim právem vzhlížela jako k hrdinům. Tento fakt byl umocněn ještě tím, že letectvo bylo pravděpodobně jednou z nejznámějších součástí československé zahraniční armády,[2] což si dobře uvědomoval i E. Beneš.[3]

Českoslovenští letci startovali pět let z britských letišť a přišli do širokého styku s britskou společností a kulturou. Přijali anglický způsob velení a hlavně života. Někteří se ve Velké Británii oženili a domů přijeli i se svými anglickými manželkami[4] a někdy i dětmi. Tito muži vyrůstali v demokratickém Československu. Většinu války prožili v demokratické Velké Británii a věrni těmto principům, chtěli mnozí z nich žít v demokratické společnosti i v osvobozené vlasti. Letci působící na západní frontě byli jedním z mostů, po kterém proudila do Československa západoevropská kultura. Mnozí z nich měli možnost seznámit se s poměry[5] v Sovětském svazu a v Rudé armádě ještě před zapojením této země do světového konfliktu. Čs. letci pobývali v SSSR, ale i v průběhu druhé světové války a na základě těchto zkušenosti stanuli většinou v opozici proti komunistům. Hlavní rozdíl spočíval v odlišných přístupech i hodnotách, které komunistický a demokratický režim vyznával. Sovětský systém masové psychologie a degradování individualismu totiž cíleně potlačoval důležité vlastnosti

[2] Důvodem není, že by ostatní českoslovenští vojáci hůře bojovali, ale letectvo se během 2. světové války ukázalo jako rozhodující zbraň. Nasazení letectva významně změnilo válku na moři i na zemi. Letecká převaha byla jednou z nejdůležitějších podmínek téměř všech vítězně zakončených operací za 2. světové války a již ve stadiu plánování byla jedním z klíčových předpokladů úspěchu. Českoslovenští letci na rozdíl od ostatních příslušníků čs. zahraniční armády bojovali od začátku války až do jejího konce.

[3] „Vím dobře, a zdůrazňuji to, že můj návrat do vlasti je z velké části obětavé práce našich letců, započaté již v roce 1939 ve Francii, ve které jste tak úspěšně od roku 1940 pokračovali ve Velké Británii.“ E. Beneš K. Janouškovi dne 10. března 1945. Citováno z J., RAJLICH, *313. stíhací peruť*, Mustang, Plzeň 1996, s. 107.

[4] Manželka z ciziny byla od února 1948 dostatečným důvodem k propuštění z československé armády, neboť podle měřítek tehdejší vládnoucí strany to byl jasný důkaz politické nespolehlivosti dotyčného.

[5] „ Doporučuji, aby do Londýna bylo dáno upozornění týkající se psaní dopisů známým v čs. jednotce v SSSR. Přišel sem dopis, ve kterém se popisuje krásný život v čs. armádě v Anglii a jak při vínečku vzpomínají na své kamarády v SSSR. Kazí to jen dojem a náladu toho, který přišel zbídačený z lágru, má vši a je rád, že se nají.“ Citováno ze souhrnné zprávy z Buzuluku, kterou napsal Mjr. Let. J. Pernikář určenou pro Plk. Gšt. H. Píku dne 14.3. 1942. ABS 302-1-457/2.

letce a zejména pilota, kterými jsou schopnost rychlého samostatného rozhodování a iniciativní přístup.[6]

Po uchopení moci komunisty se bývalí západní letci stali jedněmi z prvních, na které nový režim zaměřil své represe. Postupně došlo k jejich odstraňování z funkcí v československé armádě. Již 1. března 1948 byl odeslán na „zdravotní" dovolenou generál K. Janoušek, aby se již nikdy do aktivní služby nevrátil. V krátké době a na politickou objednávku propustilo velení československé armády téměř všechny čs. letce, kteří se za druhé světové války aktivně účastnili II. odboje. Stali se obětními beránky moci, jež k obhájení své existence nepřátele potřebovala. Bývali obviňováni ze špionáže[7] a podvracení režimu. Po zinscenovaných procesech odsoudila československá justice mnohé z nich k dlouholetým trestům odnětí svobody. Za vlády komunistického režimu byli téměř všichni bývalí čs. letci vytlačeni na okraj společnosti, nebo emigrovali do zahraničí. Toto pronásledování trvalo až do pádu tzv. kultu osobnosti.[8]

V šedesátých letech přišla vlna rehabilitací, která se dotkla i mnohých letců z dob druhé světové války. Po pádu komunismu se někteří vrátili do své vlasti a všem byly vráceny hodnosti, které jim komunisté vzali.

Českoslovenští letci létali, bojovali a umírali v několika evropských zemích, čímž toto téma dostalo mezinárodní rozměr. Jejich cílem byl vždy boj proti Německu a osvobození dalších porobených zemí od nacismu.[9]

Toto téma je rovněž kapitolou britských dějin, neboť českoslovenští letci bojovali v britských uniformách a britskými zbraněmi, nikoliv však pouze za britské zájmy. V horkém létě 1940 se Velká Británie ocitla v jednom z nejkritičtějších období svých dějin. Touto dobou byli všichni její evropští spojenci poraženi. Britská Královská armáda zanechala své zbraně na plážích u Dunkerque, aby zachránila alespoň holé životy vojáků britských expedičních sil. Wehrmacht připravoval invazi na Britské ostrovy. Německu zbývalo jen vybudovat si dostatečnou vzdušnou převahu. Tímto úkolem byla pověřena dosud neporažená Luftwaffe. Právě v této době byla skupina ostřílených a k boji odhodlaných československých stíhačů

[6] F., R., TOLIVER, - T., J., CONSTABLE, *Sundejte Hartmana*, Naše Vojsko, Praha 2009, s. 84.
[7] Čs. letci jakožto odpůrci komunistického režimu byli potencionálními agenty britské nebo americké tajné služby a měli vojenské informace, o něž se tyto služby zajímaly. Někteří skutečně udržovali styky s příslušníky amerických a britských tajných služeb, takže existoval reálný základ pro toto obvinění.
[8] Období 1929-1953 kdy v SSSR byl neomezeným vládcem J. V. Stalin. Kult osobnosti ve východní Evropě přežil sice smrt J. V Stalina, ale již roku 1956 ho ukončil N. S. Chruščov svým projevem na XX. sjezdu KSSS. Kult osobnosti dále pokračoval v Číně.
[9] Nedá se to však tvrdit o zcela všech. Známý je případ čs. letce A. Přeučila, který byl agentem gestapa.

velmi cennou posilou pro RAF. Jejich rychlé začlenění do britských stíhacích perutí[10] podřízených Stíhacímu velitelství[11] je toho nejlepším důkazem.

Čechoslováci pomohli vyhrát nejen bitvu o Británii, ale i boj o ovládnutí vzdušného prostoru nad západní Evropou. Tato vzdušná převaha umožnila otevření druhé fronty a byla klíčová pro postup spojeneckých pozemních armád. Dodnes pokládají někteří občané Spojeného království Velké Británie a Severního Irska květiny k hrobům padlých československých letců.

Českoslovenští letci jsou také součástí dějin německých, neboť byli protivníky německých vojáků v letech 1939-1945. Příslušníci 311. československé bombardovací perutě[12] RAF se účastnili v rámci Bombardovacího velitelství[13] nočních operací RAF a mnohokrát útočili na německá města. Po přeřazení této perutě k Pobřežnímu velitelství[14] čs. letci létali nad Atlantským oceánem, Severním mořem a k nim přiléhajícím zálivům na hlídkové lety proti německým ponorkám. Mnozí byli zajati a vězněni v německých zajateckých táborech.

Otázka československých letců se týká i dějin francouzských, protože na jaře 1940 se i Čechoslováci, a to nejen letci, pokoušeli Francii ubránit. V letech 1941–1944 podnikali českoslovenští letci z anglických letišť výpady nad Francii a přispěli k získání vzdušné převahy, která umožnila invazi v létě 1944 a i konečné osvobození této země od okupantů.

Téma československých letců se dotýká i dějin polských. Poláci a Čechoslováci společně bojovali proti Luftwaffe již v září 1939 v Polsku. V tomto boji položili život někteří českoslovenští letci. Několik československých letců létalo v řadách 303. polské perutě RAF. Dokonce Josef František, nejúspěšnější československý stíhač v bitvě o Británii, bojoval v řadách této peruti. Českoslovenští stíhací a bitevní letci podporovali Rudou armádu při dobývání Ostravy a vzlétali v poslední fázi války z polských letišť.

Českoslovenští letci létali za druhé světové války i na východní frontě. Byli součástí 128. československé stíhací peruti, z níž později vznikl 1. československý smíšený letecký pluk, z něhož se později vyvinula 1. čs. smíšená letecká divize. Stali se tedy i součástí dějin

[10] Čechoslováci byli zprvu zařazováni do britských stíhacích perutí a to ještě před podepsáním československo-britské dohody o zřízení československé brané moci ze dne 25. října 1940.
[11] Fighter Command – velitelství organizovalo a řídilo vzdušnou obranu Velké Britanie.
[12] No 311th Czechoslovak Bomber Squadron.
[13] Bomber Command - velitelství organizovalo a řídilo všechny strategické nálety bombardérů RAF.
[14] Coastal Command - velitelství, které řídilo a organizovalo boj proti ponorkám a ochranu námořních tras.

ruských, neboť byli vyzbrojeni letouny ruské konstrukce a z operačního hlediska spadali pod Rudou armádu.

V průběhu Slovenského národního povstání plnili bojové úkoly s cílem podpořit povstalce. Přestože nad Slovenskem létali pouze týden, zapsali se výrazně do dějin povstání, neboť 1. čs. letecký pluk byla nejsilnější letecká jednotka, kterou mělo povstalecké velení k dispozici.[15]

Vymezení pojmu Československý letec za druhé světové války

Pojem *československý letec za druhé. světové války* je třeba vymezit, aby nedošlo ke špatné interpretaci následujících faktů a závěrů. Mezi československými letci za druhé. světové války nebyla ani jedna žena.[16] Každý československý letec působící za druhé světové války složil přísahu věrnosti Československé republice, jejímž vrcholným představitelem byla exilová vláda v čele s prezidentem E. Benešem. V průběhu druhé světové války skládali čs. letci také přísahu anglickému králi. Všichni tito muži byli vyškoleni jako létající personál a plnili své úkoly ve vzduchu. Jedná se o piloty, radiotelegrafisty, střelce, navigátory a radarové operátory. Vymezení se tedy nevztahuje na příslušníky pozemního personálu, kteří rovněž spadali do československého letectva[17] za druhé světové války, ale nemůžeme je považovat za letce.[18] Českoslovenští letci jsou ohraničeni i počtem. Ve Velké Británii nastoupilo 2430 občanů Československa k letectvu, z toho jich 495 padlo.[19] Všichni čs. letci byli příslušníky Dobrovolnické zálohy Královského letectva.[20]

Ne všichni byli bojově nasazeni, protože řada z nich sloužila u dopravních a výcvikových jednotek, nebo přelétávala s novými letouny z továren k jednotkám. RAF také pravidelně bojující letce střídalo. Po odlétaní operačního turnusu v délce 200 hodin musel

[15] 1. povstaleckou leteckou jednotkou byla Kombinovaná letka. Tato jednotka disponovala přibližně 20 letadly. Tyto letouny však byly většinou zastaralé typy, které se po počátku povstání nacházely v povstaleckém území a byly nevalné technické úrovně.

[16] Na rozdíl od sovětského letectva, kde běžně působily a dokonce bojově létaly i ženy viz. F., KUROWSKI, *Kříž proti hvězdě*, Naše vojsko, Praha 2001, s. 307. Ženy působily v RAF v rámci útvarů WAAF, ale tyto jednotky byly nebojové.

[17] Československé letectvo za druhé světové války nebylo nikdy samostatné a bylo vždy součástí leteckých sil Velké Británie nebo SSSR.

[18] Československé perutě měly po celou dobu války nedostatek československého personálu, a tak tyto úkoly plnil nejčastěji personál zahraničního původu. U 313. čs. stíhací peruti byl téměř celý pozemní personál britského původu.

[19] VHA 1946 MNO, I. odbor, čj. 49388- I/2 oddělení.

[20] Royal Air Force Volunteer Reserve -RAF VR

dotyčný letec odejít na povinný odpočinek.[21] Na odpočinek či přezbrojení do klidnějších severních oblastí byly někdy stahovány také celé perutě. Mnoho československých letců dosáhlo během války vysokých štábních funkcí, čímž se od činnosti ve vzduchu poněkud vzdálili, ale i tyto muže práce zmiňuje.

Struktura práce

Práce je tematicky rozdělena do tří kapitol. Cílem těchto kapitol je přiblížit čs. letce za druhé světové války a konečným výstupem bude model čs. letce a model čs. velitele.

Kapitola prvá se nazývá Vznik a vývoj československého letectva v zahraničí. Pojednává o historii československého letectva po 15. březnu 1939, respektive jeho obnově v zahraničí. Cílem této kapitoly je popsat činnost čs. perutí v rámci RAF a také je zde zmíněna účast čs. letců v boji na východní frontě. Jsou zde také data založení jednotlivých československých leteckých jednotek ve Velké Britanii. Zároveň se zde nalézají i počty československých letců, kteří během války nastoupili k RAF. Jsou zde také popsány nezbytné politicko- vojenské události, které souvisely s čs. letci.

Druhou částí práce je zpracovaná biografie čs. letce K. Kuttelwaschera. Tato biografie tvoří vhled do života čs. letců. Cílem této biografie je popsat co nejlépe dobu, místo a zázemí v nichž letci vyrůstali a jejich leteckou kariéru do vypuknutí druhé světové války, jejich odchod za hranice a poválečné osudy.

Příběh tohoto čs. stíhače je charakteristický pro mnoho jiných čs. letců. Většinou se narodili v českých zemích a stali se občany Československa. Ještě před vypuknutím druhé světové války se stali vojáky z povolání, přihlásili se k letectvu a byli vyškoleni a vycvičeni jako létající personál. Po zániku druhé republiky, ještě před vypuknutím druhé světové války, odešli do exilu s cílem bojovat za osvobození Československa. Většina se jich do Anglie dostala přes Polsko a Francii. Cesta početné skupiny československých letců do Anglie vedla také přes Slovensko, Maďarsko, Rumunsko a Jugoslávii. Je zajímavé, že s vypuknutím války útěky čs. letců neskončily. Definitivní konec útěků byl až po ovládnutí většiny Evropy Německem. Po porážce Polska ustoupilo pár desítek čs. letců do SSSR.[22] Několik desítek československých letců bojovalo již v Polsku. Několika stovkám z nich se

[21] Zpravidla odcházeli k nebojovým perutím RAF, kde buď byli školeni, nebo sami působili v roli učitelů. Mohli také přelétávat letouny, či jinak nebojově působit v rámci RAF.

[22] Organizovaná skupina vojáků pod vedením L. Svobody byla po přechodu hranic odzbrojena a internována. Rovněž byly zatčeny a internovány všechny osoby žijící na území SSSR, které měly nějakou vazbu na Protektorát. Vzhledem k tomu, že budování československých jednotek v SSSR bylo v nedohlednu, byla skupina 95 československých letců ve 3 transportech poslána 17.3. 1940; 26.6.1940 a 22.2.1941 do Velké Británie.

podařilo zapojit do bitvy o Francii. Téměř všichni bojovali z Velké Británie, kde mnoho z nich položilo své životy. Po válce se drtivá většina těchto vojáků vrátila do osvobozené vlasti, kde se stali důležitou součástí československého poválečného letectva. Po únoru 1948 byli téměř všichni z politických důvodů z československého letectva propuštěni. Mnoho československých letců emigrovalo do zahraničí většinou na Západ.

Kapitolou číslo tři je stratifikační sonda. Tato kapitola se zabývá výzkumem sociálního původu a prostředí letců. Výzkum rovněž reflektoval otázky týkající se věku československých letců za druhé světové války. Následuje závěr práce, ve kterém shrnu výsledky svého bádání a naznačím další možné směry budoucího výzkumu.

V příloze uvedu jména velitelů čs. jednotek a jména leteckých základen ze kterých operovaly čs. perutě v chronologickém pořádku. Součástí příloh jsou i tabulky, z nichž jsem vycházel ve svých výzkumech. Tyto tabulky jsem vytvořil právě pro tento výzkum. Jsou založeny na studiu pramenů a obsahují výzkumné vzorky složené z jednotlivých letců.

Prameny

Práce je založena na pramenech získaných z fondů Vojenského ústředního archivu - Vojenského historického archivu. Ve fondech, Československé letectvo ve Velké Británii, MNO-Londýn a fond Kmenových listů je možné nalézt osobní karty, vojenské kmenové listy a kvalifikační listiny jednotlivých letců. Dále se zde nalézají deníky československých leteckých jednotek, osobní bojová hlášení letců a mnoho jiných dokumentů, které s problematikou úzce souvisí. Nejdůležitějším pramenem pro můj výzkum, ale i téměř jakýkoliv výzkum, který se týká čs. letců za druhé světové války, jsou vojenské kmenové listy. Tyto vojenské dokumenty vystavovala československá armáda každému, kdo se stal jejím příslušníkem. Vojenské kmenové listy obsahují údaje, které můžeme rozdělit na základní, vojenské a nevojenské. Základními údaji jsou jméno, příjmení, výška, váha a vizuální popis. Jako údaje vojenského charakteru lze nazvat hodnost, útvar, vykonávaná funkce, vyznamenání, datum vstupu dotyčného do československé armády, datum odchodu do zahraničí, datum vstupu do francouzské armády, datum vstupu do RAF VR. Datum, místo a druh kurzu či školení které absolvoval či školení. Údaji nevojenskými jsou charakterové vlastnosti, civilní povolání letce, náboženství a církev, ke které se hlásil, mateřská řeč, bydliště rodičů a civilní vzdělání.

Všechny výše zmíněné prameny jsou vojenského původu a úřední povahy. Jedná se tedy o unifikované dokumenty, jejichž hlavním cílem je jasnost a srozumitelnost uvedených údajů.

Taktéž v Archivu bezpečnostních složek v Praze se nachází mnoho dokumentů, které se vztahují k danému tématu. Pro můj výzkum jsem nahlížel především do Technického fondu ministerstva vnitra, kde se nacházely materiály obsahující informace o zaměstnání otce. Důležité informace jsem také nalezl v Ústředním fondu státní bezpečnosti. Jde o složky, které Stání bezpečnost zakládala na jednotlivé letce. Tyto spisy obsahují zejména hlášení civilních spolupracovníků StB, povolení k domovním prohlídkám a výslechové protokoly sepsané se zatčenými letci, ale i různé postřehy a přípisy operativních pracovníků StB. Výše zmíněné dokumenty jsou policejního původu a úřední povahy.

Chtěl bych upozornit na dokument, který se nachází v ABS a je součástí fondu Sekretariát státního tajemníka u MV ČSSR plk. JUDR. Jána Majera. Tento dokument jménem Inspektorát československého letectva – československé letectvo v zahraničí 1939 – 1945 přehled o činnosti[23] byl vypracován IČL v roce 1945 po ukončení druhé světové války a je v něm možno nalézt údaje bojové[24] i nebojové[25] a také se v něm nachází neúplný seznam čs. letců a krátký popis jejich činnosti, kariéry a vyznamenání v časech druhé světové války. S tímto dokumentem lze konfrontovat některé údaje poskytované sekundární literaturou.

Vzhledem k omezeným cílům této práce nebylo třeba nahlížet do pramenů zahraničního původu. Informace potřebné pro můj výzkum se nacházejí v dostačující kvantitě i kvalitě ve výše uvedených českých archivech.

Literatura

Literatura týkající se československých letců za druhé světové války začala vznikat ještě před ukončením tohoto konfliktu.[26] Již v průběhu bojů bylo publikováno několik prací. Tyto texty narychlo sepsali samotní letci, nebo jiní čs. vojáci s cílem popularizovat čs. boj za osvobození vlasti.

[23] ABS-10-P-311/1.
[24] Přehled o vzniku, činnosti a základnách jednotlivých čs perutí RAF. Jsou zde počty odlétaných hodin, počty sestřelů, ztráty. Taktéž jména velitelů čs. perutí a jejich letek.
[25] Kolik letců založilo v zahraničí rodiny.
[26] B.,BENEŠ, *Křídla ve vyhnanství*, Londýn 1942; A., HEES, *Byli jsme v bitvě o Británii*, New York 1943; A.,VOLEK, *Růže z ciziny*, Londýn 1940.

V období od ukončení druhé světové války do února roku 1948 bylo publikováno mnoho prací memoárového typu, neboť někteří letci, začali sepisovat své paměti, jiní psali o svých padlých spolubojovnících.[27]

Po únoru 1948 nebyly v Československu až do konce padesátých let vydány žádné práce, které by se této problematiky týkaly, neboť komunistický režim tuto literaturu zakazoval. Autoři i samotní letci byli vystaveni různým formám represe.

Počátkem šedesátých let se situace zlepšila a již roku 1964 vydalo nakladatelství Československý spisovatel knihu F. Jánského[28] s názvem Nebeští jezdci.[29] Tato kniha je veřejně nejznámější, neboť se dočkala filmového zpracování. Následovala další díla memoárového typu[30]. Vůbec první vědecká práce zabývající se čs. letci byla vydána roku 1963.[31] Autoři tohoto díla zpracovali bojové působení čs. letců, ale dopustili se několika faktických chyb,[32] které opravil až J. Rajlich. Dílo je navíc velmi zatíženo dobou svého vzniku.

V roce 1968 s uvolněním cenzury bylo publikováno několik knih memoárového typu zabývající se touto problematikou.[33] Vyšla i vědecká práce o čs. letcích spisovatele a historika E. Čejky Zlomená křídla.[34] Hlavní náplň tohoto díla tvoří pět biografií československých letců. Dílo čerpá z pramenné základny, kterou poskytl VHA, fondy ČSL-VB a ČSL-F. Taktéž literatura použitá ke vzniku díla je rozsáhlá a autor vycházel i z četných periodik. Jako pramen posloužily i rukopisy a korespondence letců. Součástí díla jsou kopie použitých dokumentů, tabulky a dobové fotografie.

Sedmdesátá léta v Československu velmi poznamenal normalizační proces. Nová vlna cenzury se velmi citelně dotkla i literatury týkající se československých letců za druhé světové války. Počátkem tohoto desetiletí bylo sice publikováno několik děl[35] zabývajících se touto tématikou, ale jednalo se ještě o dozvuky z let 1968 a 1969. Až do roku 1980 žádné

[27] V., R., BOZDĚCH, *Gentlemani soumraku*, Praha 1947; F., FAJTL, *Přítel mraků*, Praha 1947; F., FAJTL, *Sestřelen,* Praha 1947; A., VRÁNA, *Letec Alois Vašátko,* Praha 1946.
[28] Pod tímto pseudonymem psal čs. letec Richard Husmann.
[29] F., JÁNSKÝ, *Nebeští jezdci*, Československý spisovatel, Praha 1964.
[30] T., V.BUFKA, - K.,DOSTÁL, *... a dole čekal kat*, Praha 1967; V., KOCMAN, *Boj bez slávy*, Praha 1963; A., ŠIŠKA, *KX-B neodpovídá*, Naše vojsko, Praha 1966.
[31] T., BROD, - E., ČEJKA, *Na západní frontě*, Naše vojsko, Praha 1963.
[32] Jednalo se především o počty sestřelů čs. letců ve Francii a ve Velké Británii.
[33] V., BUFKA, *Bombardér T 2990 se odmlčel*, Svoboda, Praha 1968; Z., BIDLO,- J., PELNÁŘ, *Útěk ze Saganu*, Naše Vojsko, Praha 1968.
[34] E., ČEJKA, *Zlomená křídla*, Naše vojsko, Praha 1968.
[35] S., FEJFAR, *Deník stíhače*, Kruh, Praha 1970; F., KAVAN, *Zrada na křídlech Hurricanu*, Praha 1970; V., KUBEC, *Hrdinové válečného nebe*, Profil, Ostrava 1970.

práce týkající se čs. letců za druhé světové války vydány nebyly. Jedinou výjimku představovaly vzpomínky F. Fajtla První doma.[36] Autor tohoto díla se dočkal roku 1963 částečné rehabilitace, byla mu vrácena vojenská hodnost a jako jediný čs. letec z dob druhé světové války měl v této době možnost publikovat. Všechny uvedené práce ze sedmdesátých let, kromě díla F. Kavana, jsou založeny na vzpomínkách účastníků.

V průběhu osmdesátých let byla v Československu publikována další díla memoárového typu, jejichž autory byli samotní letci.[37] Roku 1981 dokončil historik P. Radosta dílo s názvem Noci nad Německem.[38] Tato práce však nebyla roku 1984 doporučena k publikaci, neboť „nesplňovala požadavky kladené na marxisticky ztvárněnou literaturu faktu".[39] Tiskem byla vydána až v roce 1990. Toto dílo má bohatou tuzemskou i zahraniční pramennou a literární základnu včetně periodik. Při jeho vzniku sehrály také velkou roli soukromé deníky a korespondence bývalých příslušníků 311. čs. bombardovací perutě RAF i neuveřejněné paměti generála J. Kammhubera[40]a plukovníka H. Lenta[41] z let 1939-1944. Práce je doplněna 92 dobovými fotografiemi. Posledním předrevolučním historikem, který se problematikou čs. letců za druhé světové války zabýval, je Z. Šmoldas. Jeho dílo nazvané Českoslovenští letci v boji proti fašismu[42] je kvalitní historickou prací o dané problematice. Největší slabinou této práce je výrazné zatížení dobou vzniku.[43] Obsahuje také několik nepřesností.[44]

Po roce 1989 bylo znovu publikováno mnoho již dříve vydaných prací zejména biografií a autobiografií. Mnoho těchto děl je založeno čistě na vzpomínkách autora.[45] Autory těchto prací jsou samotní letci. Svědectví letců jsou pro bádání v jistém směru neocenitelná, protože jsou aktéry sledovaných dějů a vlastně hlavními postavami. Součástí výše uvedených děl jsou dobové fotografie, které často pocházejí ze soukromých archivů letců.

---

[36] F., FAJTL, *První doma*, Naše vojsko, Praha 1974.
[37] F., FAJTL, *Vzpomínky na padlé kamarády*, Mladá fronta, Praha 1980; A. Liška, *Jak se plaší smrt*, Praha 1983; V., VILD, *Osud byl mým přítelem*, Praha, 1985.
[38] P., RADOSTA, *Noci nad Německem*, Nakladatelství spojů a dopravy, Praha 1990.
[39] Citováno z lektorského posudku knihy z roku 1984, který se nachází na zadní straně knihy vydané v roce 1990.
[40] Generál J. Kammhuber (19.8.1896 - 25.1.1986) byl zakladatelem systému německé noční stíhací obrany.
[41] Plukovník H. Lent (17.6.1918 – 29.10.1944) byl jedním z nejlepších nočních stíhačů, neboť sestřelil během svých nočních letů 103 spojeneckých letounů.
[42] Z., ŠMOLDAS, *Českoslovenští letci v boji proti fašismu*, Naše vojsko, Praha 1987.
[43] SSSR je zde označován jako síla pokroková, síly Osy jsou pak reakční a Západní spojenci jsou imperialisté.
[44] Jedná se zejména o uváděné počty čs. letců a počty jejich sestřelů. Na tyto chyby upozornil letecký a vojenský historik J. Rajlich ve svém díle: J., RAJLICH, Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945. I. část, ARES, Praha 1998. s. 6.
[45]F., FAJTL, *Létal jsem s třistatřináctkou*, Naše vojsko, Praha 1991; M., A., LIŠKUTÍN, *Letecká služba*, Svět křídel, Cheb 1991; M., A., LIŠKUTÍN, *Bouřlivá oblaka*, Fakta a svědectví, Praha 1992.

Velmi dobrým zdrojem informací o této problematice jsou práce českých badatelů, které byly napsány krátce po Sametové revoluci, neboť bylo jasné, že je třeba zpracovat tuto bezesporu zajímavou kapitolu československých dějin.[46] Jednu z prvních prací nememoárového typu představuje kniha badatele M. Pajera Ve stínu slávy.[47] Tato kniha je výjimečná, protože pojednává o bojovém výcviku československých letců, kteří byli příslušníky bombardovacích a dopravních jednotek RAF ve Velké Británii v letech 1940-1946. Přínos tohoto badatele však neskončil touto knihou, ale kromě dalších děl[48] napsal práci s názvem Nad moři a oceánem[49]. Toto dílo popisuje velmi zdařile činnost 311. bombardovací peruti v rámci Pobřežního velitelství, čímž tématicky navázal na Z. Radostu a uzavřel tím válečný příběh 311. perutě.

Chtěl bych především upozornit na práce badatelského týmu Jiřího Sehnala a Jiřího Rajlicha, který se této problematice věnoval.[50] Pramenným zdrojem mu byly dokumenty pocházející nejen z českých, ale i britských, německých, belgických a polských archivů. Taktéž rozhovory s pamětníky těchto událostí i samotnými letci sehrály při vzniku těchto prací nemalou roli. Posledním zdrojem těchto prací bylo zkoumání pozůstalostí a rozhovory s rodinnými příslušníky československých letců. Rajlichova samostatná tvorba k tomuto tématu je rozsáhlá[51] a má vysokou informační hodnotu. Publikoval i dvě práce o působení letců Slovenského státu na východní frontě.[52] Psal také o leteckých bojích, kterých se čs. letci

[46] J., JÍŠA, *Letci Písecka,* Prácheňské muzeum, Písek 1992; Z., M., DUDA, *Velitel stíhacího letectva*, Naše vojsko, Praha 1994; E., ČEJKA, *Bitva o Francii*, Mustang s.r.o., Plzeň 1994.
[47] M., PAJER, *Ve stínu slávy*, Svět křídel, Cheb 1992.
[48] M., PAJER, *Wellingtony nad Biskají*, Svět křídel, Cheb 1998; M., PAJER, *Křídla pro vítězství a poválečnou obnovu*, Svět křídel, Cheb 2004.
[49] M., PAJER, *Nad moři a oceánem*, Svět křídel, Cheb 2000.
[50] J., RAJLICH - J., SEHNAL, *Stíhací pilot*, Naše vojsko, Praha 1991; J., RAJLICH, - J., SEHNAL, *Kočičí oči- čs. noční stíhači u RAF 1940-1945*, Praha 1993; J., RAJLICH, - J., SEHNAL, *Stíhači nad kanálem- čs. Stíhací wing RAF 1942-1945*, Naše vojsko, Praha 1993.
[51] J., RAJLICH, *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945. I. & 2. část*, ARES, Praha 1998; J., RAJLICH, 310. stíhací peruť, Mustang, Plzeň 1994; J., J., RAJLICH, *313. stíhací peruť*, Mustang, Plzeň 1996; J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. část (*1940), Ares, Praha 1999; J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 2. část (1941)*, Svět křídel, Cheb 2000; J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 3. část (1942)*, Svět křídel, Cheb 2001; J., J., J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 4. část (1943)*, Svět křídel, Cheb 2002; RAJLICH, J., *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 5. část (1944),* Svět křídel, Cheb 2003; J., J., J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 6. část (1945)*, Svět křídel, Cheb 2005;. J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945. 7. část*, Svět křídel, Cheb 2004.
[52] J., RAJLICH, *Za boha a národ, Stíhací esa slovenských Vzdušných zbraní ve 2. světové válce*, J., RAJLICH, *Tatranští orli nad Kubání, Historie slovenské stíhací letky 13*, Ares s. r. o., Praha 2002.

nezúčastnili.[53] Největším Rajlichovým přínosem k této problematice však byla sedmidílná práce s názvem Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940 – 1945. Knihy jedna až šest velice dobře mapují každodenní bojovou činnost čs. letců ve Velké Británii za druhé světové války. Sedmá kniha je o vracích a leteckých katastrofách, které nějak souvisejí s československými letci ve Velké Británii za druhé světové války. Součástí práce jsou i desítky malých biografií československých, britských a dokonce i německých letců. Toto rozsahově a informačně hodnotné dílo čerpá z výše uvedených zdrojů. Ve své práci Jediný československý maršál. Životní osudy Air Marshala (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893-1971)[54] se mu podařilo vyvrátit omyly, kterých se dopustil badatelský tým Eduarda Čejky a Tomana Broda ve své práci Na západní frontě. Historie čs. vojenských jednotek na Západě v letech druhé světové války.[55]

Některé aspekty každodennosti čs. letců popsal historik Ladislav Kudrna ve své knize Když nelétali.[56] Kudrnova práce je jedinečná, neboť se jako první historik zabýval nebojovými činnostmi letců. Průvodcem díla je stíhací letec Stanislav Fejfar, jehož příběh za druhé světové války je velmi podobný příběhům stovek čs. letců. Autor čerpal z Fejfarova deníku[57] a z dalších publikovaných i nepublikovaných zdrojů. Pramennou základnu mu poskytl VÚA, konkrétně fondy ČSL-F a ČSL-VB. Jsou zde popsány některé aspekty života našich letců v zemích, jimiž prošli za 2. světové války. Tato kniha získala Cenu Edvarda Beneše 3. stupně v kategorii historie 20. století. Kudrna publikoval i další tematické práce.[58] Ani koncem prvního desetiletí nového tisíciletí zájem o čs. letce neupadl, neboť byla napsána a publikována další díla.[59]

---

[53] J., RAJLICH, *Mustangy nad protektorátem, Operace britského a amerického letectva nad českými zeměmi a německá obrana*, MBI, Praha 1997.

[54] J., RAJLICH, *Jediný československý maršál, Životní osudy Air Marsala a armádního generála (in memoriam) RNDr. Karla Janouška, KCB (1893-1971)*, Jota, Brno 2002.

[55] T., BROD, - E., ČEJKA, Na západní frontě. Historie čs. vojenských jednotek na Západě za druhé světové války, Naše vojsko, Praha 1965. Jedná se o procentuální podíl, který čs. letci svým počtem ve francouzském letectvu zaujímali. Jiří Rajlich přesvědčivě dokázal, že se nejednalo o 25%, jak napsali ve své práci Eduard Čejka a Toman Brod, ale o 12%. Stejným způsobem opravil počet sestřelů, kterých čs. stíhači dosáhli.

[56] L., KUDRNA, *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*, Libri, Praha 2003.

[57] S., FEJFAR, *Deník stíhače*, Kruh, Hradec Králové 1970.

[58] L., KUDRNA, *Českoslovenští letci v německém zajetí*, Naše vojsko, Praha 2005; L., KUDRNA, *Českoslovenští letci a válečné fenomény*, Naše vojsko, Praha 2006; L., KUDRNA, *Na zemi a obloze západní Evropy. Příběh českého letce Stanislava Fejfara*. Naše vojsko, Praha 2007.

[59] J., HUBÁČEK, *Moje vzpomínky na létání*, Coalex, Klatovy 2008; J., RAJLICH, *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*, Svět křídel, Cheb 2010; L., KUDRNA, *Odhodlání bojovat. Vlastenectví československých letců na pozadí válečných a politických událostí na pozadí druhé světové války.* Naše vojsko, Praha 2010.

Poslední část literatury, kterou je nutné zmínit, představují díla vojenského původu. Tuto literaturu produkuje armáda pro vlastní potřeby. Tudíž ji nejprve mohou obdržet pouze profesionální vojáci a od nich pak další lidé. Především chci upozornit na knihu Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945.[60] Tato práce vydaná u příležitosti 60. výročí ukončení druhé světové války je společným dílem Vojenského historického ústavu Praha a Vojenského historického ústavu Bratislava. Početný tým badatelů[61] pod vedením Jaroslava Láníka vytvořil dílo, které lze nejlépe charakterizovat jako biografický slovník československých vojáků účastnících se II. československého odboje. Nalézá se zde více než 200 většinou krátkých biografií osobností II. československého odboje. Ke vzniku díla byly použity prameny pocházející z obou vojenských historických ústavů a dalších českých i zahraničních institucí.[62] Literatura použitá ke vzniku díla je velmi rozsáhlá a mimo jiné jsou v ní zastoupeny některé výše uvedené tituly.

Jak je vidět, většinu literatury o čs. letcích za druhé světové války sepsali čs. letci sami a tudíž ji lze charakterizovat jako literaturu memoárovou. Je až překvapující kolik děl samotní letci sepsali, vezmeme li v potaz, že se jednalo o vojáky a psaní nebylo vůbec[63] v náplni jejich výcviku ani práce. Základním problémem drtivé většiny této literatury je, že se věnuje pouze bojové činnosti letců a čerpá čistě z jejich vzpomínek. Nejproduktivnějším spisovatelem mezi čs. letci byl jednoznačně F. Fajtl. Projevilo se to již v době druhé světové války, kdy úspěšně vedl kroniku 313. perutě a přispíval do časopisu Čechoslovák[64].

Kvalitní informace k tomuto tématu poskytují taktéž některá periodika.[65] Tato periodika jsou většinou zaměřena na letectví obecně, nebo na historii letectví a českoslovenští letci jsou jedním z témat, kterým se věnují.

Vědeckých prací sepsaných o čs. letcích za druhé světové války nebylo mnoho. Cílem těchto prací je většinou historická rekonstrukce událostí. Najdeme v nich popisy bojového

[60] J., LÁNÍK, *Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945*, Ministerstvo obrany ČR-AVIS, Praha 2005.
[61] Baka, I.; Bílek, J.; Bystřický, J.; Čaplovič, M. ; Jakl, T.; Kalina, J. ; Kopecký, M.; Marek, J.; Maskalík, A.; Procházka, I.; Rajlich, J.; Stehlík, E.; Šumichrast, P. ; Zudová-Lešková,, Z.;
[62] Archiv muzea Slovenského národného povstania Bánská Bystrica, Archiv Biu SNK Martin, Archiv OVO MO SR Bratislava, Vojenský archiv Trnava, Vojenský historický archiv Trnava, Státní ústřední archiv Praha, Archiv Svazu bojovníků za svobodu Praha, Archiv ministerstva vnitra České republiky Praha, Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg i. Br, Service Historique de ľ Aenee de ľ Air Vincennes, The national Archives-Public Rekord Office Kew London, Národní muzeum Praha, Moravské zemské muzeum Brno.
[63] Každý letec sice po návratu z bojového letu sepisoval osobní bojové hlášení, ale tyto vojenské dokumenty snad ani nelze považovat za literární útvar.
[64] Tento časopis byl vydáván za druhé světové války v Londýně československou exilovou vládou a stal se hlavním periodikem II. Odboje.
[65] Letectví. Letectví a kosmonautika. Letu zdar.

nasazení československých letců. Vypovídají o použité technice, taktice a organizaci RAF i Luftwaffe. Dosavadní výzkum české historiografie týkající se čs. letců za druhé světové války by bylo možno shrnout asi takto. Bojové působení čs. letců se podařilo zmapovat více než dobře, což je především zásluha leteckého a vojenského historika Jiřího Rajlicha. Rajlichova díla Na nebi sladké Francie a na Nebi hrdého Albionu vyčerpávajícím způsobem popisují dennodenní činnost čs. letců na západní frontě. Tento badatel také publikoval práce o 310. a 313 čs. peruti[66] a napsal i několik biografií čs. letců[67] a soubor biografií[68] čs. leteckých es[69].

Díky pracím badatelů P. Radosty a M. Pajera je úspěšně a obsáhle zdokumentována činnost jediné čs. bombardovací peruti.[70]

Práce L. Kudrny jejichž náplní je spíše každodennost a život čs. letců ukazují další možný směr vědeckého bádání této problematiky.

Metody výzkumu

Při bádání o věku letců budu vytvářet dostatečně početně reprezentativní a vyvážený vzorek, který podrobím analýze. Prvním krokem mého výzkumu týkajícího se věku čs. letců je vytvoření tohoto vzorku. Vzorek je třeba vybrat ze všech čs. letců. Každý letec bude identifikován svým jménem, datem narození, jednotkou u které sloužil a funkcí, kterou zastával. Rozhodl jsem se použít metodu prostého náhodného výběru podle sociologa M. Dismana.[71] Pomocí této metody jsem dospěl k písmenu T. Mým výzkumným vzorkem jsou tedy všichni čs. letci, jejichž příjmení začíná právě tímto písmenem.[72] Kompletní vzorek je součástí příloh. Nejdůležitější informací k tomuto výzkumu je datum letcova narození. Tato informace je běžně uváděna v pramenech i literatuře, ale vzhledem k jednomu z cílů práce byly tyto informace čerpány z vojenských kmenových listin. Pro kontrolu budu tento vzorek konfrontovat se vzorkem, který obsahuje velitele 313 peruti a jejích letek. Předpokládám podobné výsledky, neboť tito velitelé dostali svou funkci, z toho důvodu že byli nejlépe a

[66] J., RAJLICH, 310. stíhací peruť, Mustang, Plzeň 1994; J., RAJLICH, *313. stíhací peruť*, Mustang, Plzeň 1996.
[67] J., RAJLICH, *Spitfire nad Evropou*, Svět křídel, Praha 2004; J., RAJLICH, *Josef František. Pokus o pravdivý příběh československého stíhače*, Svět křídel, Cheb 2010.
[68] J., RAJLICH, *Esa na obloze*, Naše vojsko, Praha 2004.
[69] Každý letec, který během své kariéry sestřelil pět a více protivníkových letounů se mohl honosit titulem „letecké eso". Tento pojem pochází již z dob první světové války.
[70] P.,RADOSTA, *Noci nad Německem*, Nakladatelství spojů a dopravy, Praha 1990; M., PAJER, *Nad moři a oceánem*, Svět křídel, Cheb 2000.
[71] M. DISMAN, *Jak se vyrábí sociologická znalost. Příručka pro uživatele*, Karolinum, Praha 2002. s. 104.
[72] Dále vzorek T.

nejdéle sloužícími letci. Letce rozdělím do několika věkových skupin, které budu dále analyzovat, ohledně početnosti letců v jednotlivých skupinách.

Na otázku ohledně sociálního původu letců odpovím pomocí vzorku. Základem tohoto vzorku je databáze čs. letců. Nejdůležitější informací pro tento výzkum je civilní povolání letce a náboženství, ke kterému se přihlásil. Posledním údajem, který budu sledovat je mateřský jazyk dotyčných čs. letců. Pokud bych zkoumal letce z mnohých jiných evropských států, jež měly větší vliv na průběh druhé světové války, byl by výzkum, který by se zabýval mateřskou řečí letců pravděpodobně zbytečný, ale v případě letců, kteří pocházeli z mnohonárodnostní 1. československé republiky má tento výzkum svoje opodstatnění, neboť za svobodné Československo bojovali nejen Češi, ale i Slováci, Němci, Židé a Rusíni. Tento výzkum odpoví na otázku, zda a kolik jich bojovalo v řadách čs. letců za druhé světové války. Pokusím se vytvořit vyvážený a početně dostatečně reprezentativní vzorek, čítající několik desítek československých letců, působících za druhé světové války ve Velké Británii. Každý z letců bude identifikován svým jménem, datem narození, civilním povoláním a náboženstvím. Tento vzorek podrobím analýze, jejímž konečným cílem je sociální stratifikace těchto mužů. Rozhodl jsem se tento výzkum zaměřit na důstojníky a vybral jsem pro něj všechny velitele 313. peruti a jejích letek.[73] Poslední částí mého výzkumu bude bádání o sociálním zázemí čs. letců. Základní informací pro tento výzkum je povolání otců čs. letců. Vzhledem k problémům[74] při nalézání této informace jsem se rozhodl zúžit testovaný vzorek pouze na velitele 313. stíhací peruti. Velitele 313. peruti jsem vybral, protože tato peruť byla nejmladší ze všech čs. perutí a byla sestavena z příslušníků obou starších čs. stíhacích perutí, takže výsledný vzorek se netýká jen této peruti, ale může do jisté míry reprezentovat všechny čs. stíhací perutě.

Nové směry výzkumu

Je jen málo prostoru přinést v oblasti bojového působení čs. letců něco nového. Díla J. Rajlicha, P. Radosty a M. Pajera velmi dobře zachycují a mapují bojovou činnost čs. letců. Zbývá ještě napsat podrobnější práci o 312. čs. peruti a čs. letce u 68. peruti a tím je bojové působení čs. letců v rámci RAF téměř vyčerpáno. O bojovém působení čs. letců na východní

[73] Každá peruť RAF měla 2 letky, které byly označeny písmeny A a B.
[74] Tuto specifickou informaci obsahují některé materiály StB, jež jsou uloženy v ABS. Některé tyto materiály se však nezachovaly a o letcích, kteří během války padli, nebyly tyto záznamy ani vedeny.

frontě je toho, ale publikováno minimum, takže zde vidím prostor pro další výzkum v rámci této problematiky. Samozřejmě nebyly ještě napsány všechny biografie čs. letců a dokonce chybí biografie několika nejvýznamnějších. Dále by bylo ještě možné zasadit bojové úspěchy čs. letců do širšího rámce druhé světové války, neboli poukázat v čem byly jejich bojové úspěchy důležité a jak moc ovlivnily druhou světovou válku. Může se zdát nemožné, že by pár tisíc čs. letců mohlo výrazněji ovlivnit obrovský konflikt, který zasáhl stovky milionů lidí na celém světě, ale je třeba si uvědomit, že tito muži byli součástí letectva tedy zbraně, která druhou světovou válku rozhodla. Například první neporušený letoun Focke Wulfe FW 190A padl do britských rukou díky čs. letcům, protože jeho pilot A. Faber po souboji s čs. letci ztratil směr a omylem přistál na letišti v Anglii. Možnost detailně prozkoumat tento letoun pak velmi pomohla RAF v boji proti němu. Dalším příkladem může být potopení německého lamače blokády Alsterufer čs. letci v roce 1943. Tato loď s nákladem strategických surovin z Japonska byla pro německou ekonomiku tak cenná, že na její ochranu bylo vysláno 10 torpédoborců.[75]

Další směr výzkumu je každodennost čs. letců a aspekty jejich života, když zrovna nelétali. Tuto problematiku začal ve svých dílech velmi dobře zpracovávat L. Kudrna. V této oblasti o čs. letcích je publikováno pouze málo, takže je zde ještě velký prostor něco nového objevit.

Ještě méně jsou zpracovány osudy čs. letců po druhé světové válce. Tady je možno se obrátit pouze na některé biografie a autobiografie, které se tímto obdobím většinou zabývají pouze krátce v závěrečných částech. Je naprosto jasné, že osud drtivé většiny těchto válečných hrdinů byl radikálně změněn převratem v únoru 1948. Pro tento výzkum existuje především v českých a slovenských archivech obrovská pramenná základna, která zatím byla málo využita. Dalo by se napsat stovky stran o tom, jak se z válečných hrdinů a profesionálních vojáků stali emigranti nebo, špioni, nepřátelé lidu a nakonec vězni. Téměř všichni čs. letci byli totiž po únoru 1948 propuštěni z armády a většina jich stanula před soudem, který je většinou poslal do vězení nebo na nucené práce.

Poslední oblastí výzkumu čs. letců je komparace s letci zahraničními. Tato oblast je ale českou historiografií zcela netknuta. Komparativní srovnání našich a zahraničních letců by totiž mohlo přinést velmi zajímavé výsledky Ať už by se týkalo bojového nasazení, každodennosti nebo sociálního původu a zázemí. Je například zcela bez diskuse, že málokterý

[75] Torpédoborec byla za druhé světové války nejmenší oceánská válečná loď. V dobách druhé světové války měřil cca 100 metrů a měl posádku cca 300 mužů.

národ se svým letcům po druhé světové válce „odvděčil“ tak jak to po únoru 1948 udělali noví vládcové Československa.

1. Vznik a vývoj československého letectva v zahraničí

Konec 2. československé republiky dne 15. března 1939 vzal poslední naději všem lidem, kteří doufali v pokračování svobodného Československa. Taktéž na mezinárodní scéně to znamenalo začátek konce politiky usmiřování,[76] kterou zastávaly Velká Británie a Francie. Tato politika vyvrcholila podpisem Mnichovské dohody v noci z 29. na 30. září 1938, která nařizovala Československu přenechat pohraniční oblasti Německu. Neville Chamberlain po návratu z jednání pronesl na londýnském letišti: „zachránil jsem mír pro naše dny."

Dne 15. března 1939 tato politika absolutně zkrachovala, neboť Německo obsadilo i zbytek Československa a na tomto území vyhlásil německý diktátor Adolf Hitler Protektorát Čechy a Morava. Československá armáda jako celek nekladla německému postupu žádný odpor, protože prezident 2. republiky E. Hácha rozkázal, aby ozbrojené síly nijak nebránily postupu německých vojsk. Navíc po odstoupení pohraničí byla československá strategická pozice katastrofální. Veškerý odpor by byl zbytečný a vedl by pouze k obrovským ztrátám na straně Československa. Jak se později ukázalo v Polsku, Němci by se neštítili hromadného bombardování měst. Armáda tedy zůstala v kasárnách, jednotky byly rozpuštěny, výzbroj zabavena a vojáci posláni domů. Československá armáda jako bojová síla přestala existovat. Muži, kteří odhodlaně nastupovali hájit svoji zem, tuto šanci nedostali.

Mnozí z bývalých československých vojáků se s touto situací nesmířili a rozhodli se bojovat za svobodu své vlasti. Někteří začali organizovat místní odboj, tisíce jich odešly do zahraničí v naději, že vypukne válka a oni budou moci se zbraní v ruce bojovat proti nenáviděným okupantům. Nejprve odcházeli především přes Polsko. Po jeho porážce přes Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii nebo Rumunsko. Poslední tranzitní destinace představovaly Turecko a Bejrút. Výhodou bylo, že v Rumunsku, Jugoslávii a Turecku fungovaly nadále čs. konzuláty, které stejně jako konzuláty v Krakově a v Paříži nebyly v krátké době po 15. březnu 1939 předány Němcům a mohli tedy podporovat čs. uprchlíky. Početnou skupinu těchto bývalých československých vojáků tvořili letci. Jejich cílem byla Francie, kde, jak doufali, se po vzoru legií z první světové války ustanoví exilová armáda. Odchody bývalých čs. vojáků do zahraničí se většinou vyznačovaly dobrou organizací, což vedlo k jejich vysoké úspěšnosti. Hlavní podzemní organizací byla Obrana národa, která se skládala převážně z bývalých čs. vojáků, mezi nimiž nechyběli ani letci.

Útěk z Protektorátu nebyl jednoduchý. Zahrnoval ilegální přechod hranic a následný pobyt v Polsku, které exulanty nevítalo s otevřenou náručí, neboť se samo účastnilo záboru

[76] Appeasement - politika kterou zastávali vládní špičky V. Británie a Francie vůči diktátorům A. Hitlerovi a B. Mussolinimu.

části československého pohraničí a zároveň se snažilo udržet dobré vztahy s Německem. Poláci většinou československé vojáky nevraceli do Protektorátu, ale na druhou stranu jim neposkytovali žádnou rozsáhlejší pomoc. Bývalé československé vojáky shromažďovali v táborech, z nichž největší byl v Malých Bronowicích. Situace těchto bývalých čs. vojáků byla značně složitá, neboť se stali vlastně uprchlíky. Pomoc jim poskytoval československý konzulát v Krakově. Dne 17. května 1939 obdržel krakovský konzulát poselství, že britská vláda nepřijme v době míru žádné cizí státní příslušníky do své armády a tudíž není ani důvod k jejich přesunu do Británie. Jedinou možností pro bývalé příslušníky československých ozbrojených sil jak zůstat v aktivní vojenské službě, se stal vstup do Francouzské cizinecké legie na 5 let. Učinilo tak 449 emigrantů.[77] Pro tyto budoucí legionáře začal konzulát v Krakově organizovat lodní transporty do Francie. Bezprostředně před útokem na Polsko však již polská vláda žádné překážky ve spolupráci neviděla a nabídla čs. vojákům vstup do polské armády. Tuto nabídku několik desítek osob přijalo. Těchto pár desítek čs. vojáků, mezi nimiž nechyběli ani letci, se zúčastnilo bojů na polském území a někteří z nich zde padli.[78] Než však mohly rozhovory o vstupu větší skupiny letců nebo dokonce zřízení dalších čs. leteckých jednotek na polské půdě započít,[79] bylo Polsko rozdrceno německou bleskovou válkou.[80] Dne 17. září 1939 vtrhla na území východního Polska Rudá armáda, čímž byl tragický osud země definitivně naplněn a z čs. vojáků se stali opět uprchlíci. V Polsku zůstalo z různých příčin 190 čs. letců, z toho jich 93 vstoupilo do polského letectva.[81] Během bojů v Polsku padli celkem 4 čs. letci.[82] Přibližně 500 se však ještě před pádem Polska podařilo lodními transporty dopravit do Francie. [83]

Po příjezdu do Francie byli Čechoslováci posláni do výcvikových táborů cizinecké legie. S vypuknutím války dne 1. září 1939 se situace československých vojáků změnila,

---

[77] L., KUDRNA, *Když nelétali. Život našich letců v Polsku, Francii a Británii za 2. světové války*, Libri, Praha 2003, s. 43.

[78] První ztráty utrpělo čs. letectvo již 2.9.1939, kdy při bombardování letiště Deblin zahynuli 3 čs. letci. Čechoslováci tedy společně s Poláky umírali v bojích druhé světové války den před tím než Západní mocnosti do tohoto konfliktu vstoupili.

[79] 1. čs. leteckou jednotkou vybudovanou za druhé.světové války byla Czechoslowacka Eskadra Rozpoznavcza.

[80] Blitzkrieg – nová koncepce vedení války, která byla založena na průlomu tankových jednotek doprovázených motorizovanou pěchotou s přímou podporou střemhlavých bombardérů nepřátelskými liniemi až do týlu nepřítele a jeho následném obklíčení. Symbolem bleskové války se stal střemhlavý bombardér Junkers Ju 87 Stuka.

[81] J., RAJLICH, *Na nebi sladké Francie*, Svět křídel, Cheb 2008, s. 9.

[82] ABS-10-P-311/1. Inspektorát československého letectva – československé letectvo v zahraničí 1939 – 1945 přehled o činnosti. Z roku 1945.

[83] J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. část (1940)*, Ares, Praha 1999. s.9.

neboť Velká Británie a Francie splnily své záruky Polsku a o dva dny později vyhlásily Německu válku. Tímto okamžikem skončil závazek čs. vojáků u Francouzské cizinecké legie a začaly se tvořit čs. jednotky v rámci regulérní francouzské armády. Vůbec první větší tábor Čechoslováků byl v jihofrancouzském Agde, kde se soustředili téměř všichni bývalí čs. vojáci. Stíhací piloti[84] byli pak odesláni do výcvikového střediska pro stíhací piloty v Chartres. Bombardovací piloti, letečtí střelci a mechanici se školili hlavně v Toulouse, Pau a Avordu. Po přeškolení československých letců na francouzské letouny se započalo s jejich zařazováním do francouzských leteckých jednotek. Jedinou čs. leteckou jednotkou ve Francii byla samostatná letka u jednotky GC I/6, která vznikla 7. června 1940. Smluvním základem pro existenci čs. vojska ve Francii se stala Dohoda o obnovení československé armády ve Francii podepsaná dne 2. října 1939. Doplňkem k této smlouvě byla Dohoda o československých leteckých jednotkách signovaná 17. listopadu 1939. Do konce roku 1939 se ve Francii shromáždilo celkem 443 československých letců a 281 mužů pozemního personálu.[85]

V lednu 1940 bylo již ve Francii 584 čs. letců.[86] Během února 1940 byl vytvořen projekt na vybudování samostatných československých leteckých sil ve Francii. Formálně jej posvětila dohoda podepsaná 1. června 1940. V březnu již bylo ve Francii oficiálně přítomno 604, v dubnu 786 a v květnu 803 čs. letců.[87]

Nejvyšším orgánem československé armády ve Francii byla Vojenská správa československého národního výboru, jejíž III. (letecký) odbor měl na starosti čs. letce. V čele tohoto odboru působil zpočátku plukovník Josef Berounský, později generál Karel Janoušek. Dne 15. 3. 1940 do funkce nastoupil služebně starší generál Alois Vicherek-Slezák[88]. Na francouzském ministerstvu letectví působili českoslovenští styční důstojníci.

Celkem 123 československých stíhacích letců se aktivně zúčastnilo bitvy o Francii, někteří dosáhli obstojných úspěchů v boji s Luftwaffe, přičemž 19 jich zde položilo život a 8 zůstalo nezvěstných.[89] Jejich výkony nepříznivě ovlivnila i úroveň francouzského vojenského

[84] Francouzské letectvo v té době mělo ve výzbroji pouze jednomístné stíhací letouny.
[85] Přesně šlo o tyto letce: stíhači 208, piloti bombardérů 90, piloti dvoumotorových letounů 45, pozorovatelé 73, střelci a palubní radiotelegrafisté 27. Pozemní personál: letečtí mechanici 208, pomocný personál 73. VHA č. 37-192.
[86] c.d. RAJLICH, 1999. s. 9.
[87] Tamtéž.
[88] Slezák bylo krycí jméno A. Vicherka. Mnoho čs. letců si svá jména změnilo, aby Gestapu ztížili jejich identifikaci a tím chránili své příbuzné v Československu před represáliemi.
[89] ABS-10-P-311/1. Inspektorát československého letectva – československé letectvo v zahraničí 1939 – 1945 přehled o činnosti. Z roku 1945.

letectva - Luftwaffe byla početnější, takticky vyspělejší a lépe organizovaná. Po porážce Francie museli tito muži opět uprchnout, neboť v případě dopadení je čekalo obvinění z vlastizrady a rozsudek smrti.[90] Nejvíce československých letců zamířilo do Velké Británie. Část čs. letců se na Britské ostrovy dostala ze severních francouzských přístavů, část naopak z jihofrancouzských přes Středozemní moře a severní Afriku. Není bez zajímavosti, že čs. stíhací letci tvořili svým počtem v bitvě o Francii 12% francouzského letectva a dosáhli 12% jeho sestřelů.[91]

Dne 18. srpna 1940 přistál v Anglii poslední transport s československými letci z poražené Francie. Počet čs. letců evakuovaných z poražené Francie dosáhl čísla 932, což bylo 95% z jejich počtu ve Francii.[92] Vzápětí začala jednání mezi exilovou vládou ČSR a vládou V. Británie o zřízení vojenských leteckých jednotek. Českoslovenští letci byli ubytováni v kasárnách a vojenských táborech ve Warringtonu, Insworthu a Cholmondeley. Britové je přeškolovali na vlastní leteckou techniku a urychleně je zařazovali do bojových jednotek, protože se jim kvalitních letců nedostávalo a ti českoslovenští měli navíc zkušenosti z bojů proti Luftwaffe ve Francii.

Dne 12. července 1940 vznikl Inspektorát československého letectva ve Velké Británii.[93] V čele této instituce působil až do konce války generál Karel Janoušek. Podle dohody z 25. října 1940 se českoslovenští letci stali příslušníky RAF. Inspektorát československého letectva vystupoval od té doby jako odbor britského ministerstva letectví. Přesné postavení čs. letců ve Velké Británii však bylo specifické. Ačkoliv byli součástí Dobrovolnické zálohy Královského letectva,[94] nosili britské uniformy a na jejich rukávu se skvěl nápis Czechoslovakia. Měli britské hodnosti a bývali vyznamenáváni britskými vyznamenáními, ale zároveň byli podřízeni IČL, měli čs. hodnosti a dostávali i čs. vyznamenání. Na základnách, kde působily čs. perutě, byla vyvěšována britská i čs. státní vlajka. Tato dvoukolejnost byla způsobena jednak nedostatkem finančních prostředků čs.

[90] Žádný z našich letců, ale nebyl popraven, neboť Němci se obávali odvetných opatření vůči vlastním zajatým vojákům a z tohoto důvodu nechali vykonání rozsudků až na vítězný konec války Jediným čs. letcem, který byl zavražděn v zajetí byl A. Valenta. Nebyl však zavražděn kvůli své národnosti, ale z důvodu jeho účasti na tzv „Velkém útěku“ ze zajateckého tábora Stalag Luft III v roce 1944. Němci se však běžně mstili příbuzným letců. Nejlepším příkladem je pravděpodobně generál K. Janoušek kterému Němci během války zabili manželku, sestru, bratra a 2 švagry.

[91] J., RAJLICH, *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945. 1. část*, ARES, Praha 1998, s. 6.

[92] VHA, ČSL-VB, sign. 217/C-III-2a/1/112.

[94] Royal Air Force Volunteer reserve - Dobrovolnická záloha Královského letectva.

exilové vlády[95], ale také absolutní neznalostí anglického jazyka a britských služebních předpisů, která v počátcích bitvy o Británii spojovala téměř všechny čs. letce. Československé perutě i letky v rámci RAF měly zpočátku jednoho britského a jednoho čs. velitele. Co se týče operačních záležitostí, nebyl tento jev nijak problematický a nijak nebránil efektivnímu využití čs. perutí. O výcvik československých letců se staralo Československé výcvikové a náhradní těleso,[96] které bylo zřízeno dne 2. srpna 1940. Na tuto jednotku navázala Československá výcviková letka.[97] Čs. letci byli také cvičeni v britských leteckých školách a výcvik dokončovali u operačních výcvikových jednotek[98] stejně jako jejich britští a zahraniční kolegové.[99]

Britové umožnili výstavbu bojových československých perutí a tak byla 12. června 1940 v Duxfordu u Cambridge založena první z nich, 310. československá stíhací peruť.[100] Jejími prvními veliteli se stali J. Blackwood a A. Hess. Druhou čs. leteckou jednotkou se stala 311. čs. bombardovací peruť.[101] Tato jednotka vznikla 2. srpna 1940 na základně v Honingtonu. Dne 5. září 1940 vznikla na letišti Duxford další čs. letecká jednotka 312. čs. stíhací peruť[102] pod vedením F. M. Tysona a J. Ambruše. Čtvrtá a poslední z nich 313 čs. stíhací peruť[103] byla založena na letišti Catterick dne 10. května 1941. Jejími veliteli se stali G. Sinclair a J. Jaške. Během roku 1942 byla u 68. noční stíhací perutě zřízena československá letka pod vedením V. Veselého. Poslední čs. leteckou jednotkou založenou za 2. světové války se stal Československý dopravní svaz,[104] který vzniknul 2. října 1944. Tato jednotka převážně určená pro přestárlé letce, kteří již nebyli schopni bojového nasazení se stala pro mnoho našich letců jejich posledním působištěm.

[95] Náklady spojené s vedením války byly hrazeny z úvěru, který vláda Velké Británie poskytla exilové vládě Československa. Československá vláda ani jiné zdroje financí neměla, neboť území republiky bylo okupováno a zámořské obchodní loďstvo jako například Norsko ani zámořské kolonie jako například Holandsko Československo nevlastnilo.
[96] Czechoslovak Depot.
[97] No 1429th Czechoslovak operational Training Flight , později přejmenovaná na Czech Flight No.6.Operational training Unit.
[98] Operations training unit - OTU. Britský systém výcviku letců byl velmi důkladný a operační výcvikové jednotky ho vlastně uzavíraly, neboť byly posledním místem před odchodem letců k bojovým jednotkám.
[99] V rámci RAF bojovali také Francouzi, Norové, Dánové, Holanďané, Kanaďané a mnoho jiných příslušníků různých národností.
[100] No 310th Czechoslovak Fighter Squadron.
[101] No 311th Czechoslovak Bomber Squadron.
[102] No 312th Czechoslovak Fighter Squadron.
[103] No 313th Czechoslovak Fighter Squadron.
[104] Czechoslovak Air Force Transport Pool.

S vypuknutím bitvy o Británii dostali českoslovenští letci, zvláště stíhači, možnost bojovat s Němci poměrně vyrovnaně, protože britský stíhací letoun Hawker Hurricane mk I[105] byl téměř rovnocenný německému stíhacímu letounu Messerschmitt Bf 109E.[106] Britové navíc měli radiolokátor a velmi dobře propracovaný systém protiletecké výstrahy a obrany. Na podzim 1940 se bojovalo převážně nad územím jižní Anglie, což představovalo další velkou výhodu pro bránící se RAF. Bitvy se zúčastnilo 95 československých stíhacích letců,[107] z toho jich 7 padlo.[108] Československý stíhač Josef František, který za 27 dnů sestřelil 17 německých letounů, byl dokonce až do své smrti nejlepším spojeneckým stíhačem bitvy o Británii. Zemřel dne 8. října 1940 během letecké havárie. Poněkud stranou zájmu zůstává účast čs. bombardovacích letců od 311. peruti, kteří během bitvy o Britanii podnikali noční bombardovací útoky na seřaďovací nádraží v Bruselu a Calais a 23. září zaútočili na Berlín.

Po skončení bitvy o Británii začaly čs. stíhací perutě podnikat akce nad okupovanou Evropou. Většinou doprovázely malou skupinu bombardérů, která útočila na vojenský cíl ve Francii, nebo se nad Francii vydávaly samostatně. Cílem této taktiky bylo donutit stíhače Luftwaffe k boji a co nejvíce jich sestřelit. RAF zvolna přecházela do ofenzívy, a tak se čs. letci začali objevovat nad kontinentální Evropu stále častěji. Bombardovací peruť číslo 311. podnikala útočné akce, při nichž mnohokráte bombardovala hlavně[109] německá města.[110] V roce 1941 bylo také dokončeno převzetí čs. perutí čs. veliteli. Původní dvojí velení letek a perutí postupně zmizelo a nadále už čs. perutě vedli do boje výhradně čs. velitelé. V letech 1940-1941 během služby v RAF bylo vyřazeno z boje 170 čs. letců.[111]

V roce 1942 čs. stíhací perutě nejčastěji doprovázely bombardéry nad Francii, takže se jejich úkoly od roku 1941 příliš nezměnily. Dne 3. května 1942 došlo ke vzniku československého křídla.[112] Tato jednotka měla i s pozemním personálem dohromady

[105] Právě tímto typem letounu byly čs. stíhací perutě v té době vyzbrojeny.
[106] V době bitvy o Británii byli všechny německé stíhací jednotky, kromě jednotek těžkých stíhačů, vyzbrojeny tímto typem letounu.
[107] L., DEIGHTON, *Stíhač. Bitva o Britanii-jak to skutečně bylo*, Vydavatelství a nakladatelství Práce, s.r.o, Praha 1993, s. 337.
[108] Tamtéž.
[109] Cílem peruti však byla i města francouzská a italská.
[110] Ve výzbroji měla dvoumotorové bombardéry britské výroby typu Vickers Wellington.
[111] Padlo 33 důstojníků, 65 poddůstojníků a osob z řad mužstva. Nezvěstných zůstalo 17 důstojníků, 26 poddůstojníků a osob z řad mužstva. Zajato bylo 11 důstojníků ,18 poddůstojníků a osob z řad mužstva. ABS-10-P-311/1. Inspektorát československého letectva – československé letectvo v zahraničí 1939 – 1945 přehled o činnosti. Z roku 1945.
[112] Exeter (Czech) Wing

přibližně 500 lidí a jejím velitelem byl jmenován Alois Vašátko, neboť se o vznik čs. stíhacího křídla velmi zasloužil. Při této příležitosti byl povýšen do hodnosti Wing Commander. Součástí jednotky byly všechny tři čs. stíhací perutě. V dubnu 1942 ukončila 311. čs. bombardovací peruť činnost v rámci Bombardovacího velitelství a po nezbytném výcviku působila od června 1942 v rámci Pobřežního velitelství. Peruť se aktivně zapojila do bitvy o Atlantik a v krátké době získala skvělou pověst. V roce 1942 bylo z boje vyřazeno 164 čs. letců.[113] V tomto roce ztratilo československé letectvo téměř tolik mužů jako za celé dva předcházející roky. Příčinou těchto vysokých ztrát bylo nasazení nové německé stíhačky typu Focke Wulfe 190A. Tento letoun byl mnohem výkonnější než Spitfire mk Vb, kterým byly v té době vyzbrojeny čs. stíhací perutě, stejně jako většina ostatních stíhacích perutí RAF. Výrazná převaha nového německého letounu nad britským Spitfirem způsobila vlnu demoralizace nejen mezi čs. letci, ale v celé RAF. Nálada u stíhacích perutí, které se vydávaly nad kontinent, byla na bodu mrazu. Vzhledem k vysokým ztrátám, které čs. perutě utrpěly, začal IČL pořádat nábor do čs. letectva mezi čs. krajany žijícími v zahraničí.

Hned 1. ledna 1943 posílilo čs. letectvo 171 mužů. Tito dobrovolníci byli vybráni z bývalých příslušníků 200. československého protiletadlového pluku,[114] který sloužil na Středním východě. Počet Čechoslováků v uniformách RAF nadále rostl a k 1. 9. 1943 bylo na území V. Británie 1465 čs. letců.[115] Během tohoto roku čs. stíhači nejčastěji doprovázeli formace bombardérů, které útočili na cíle v okupované Francii. Vzhledem k plánované invazi do Evropy bylo rozhodnuto o přeorganizování čs. stíhacího křídla. Změněn byl i název a 8. listopadu 1943 vzniklo 134. čs. polní letiště.[116] Cíle a úkoly čs. stíhačů se oproti roku 1942 téměř nezměnily. Českoslovenští letci nadále doprovázeli stále početnější formace bombardérů nad cíle ve Francii. Příslušníci 311. čs. bombardovací perutě hlídkovali nad Atlantským oceánem a především nad Biskajským zálivem, kde vyhledávali a ničili německé ponorky a obchodní lodě tzv. lamače blokády.[117] Peruť si přitom vedla tak dobře, že již v zimě 1942/1943 byla vyhodnocena jako jedna z nejlepších perutí Pobřežního velitelství. V

[113] Padlo 32 důstojníků, 62 poddůstojníků a osob mužstva. Nezvěstných zůstalo 17 důstojníků, 37 poddůstojníků a osob mužstva. V zajetí skončili 4 důstojníci, 12 poddůstojníků a osob z řad mužstva.. ABS-10-P-311/1. Inspektorát československého letectva – československé letectvo v zahraničí 1939 – 1945 přehled o činnosti. Z roku 1945.
[114] No 200 Czechoslovak Light Anti-aircraft Regiment-East.
[115] G., SVOBODA, *Armádní generál Sergej Jan Ingr (1896-1956)*, Praha 1998, s. 100-101.
[116] No 134 Czechoslovak Airfield.
[117] Šlo o německé obchodní lodě, které se pokoušely nepozorovaně proplout z Německa do Japonska a pak se s nákladem strategických surovin vrátit zpět. Dne 27.12.1943 se jedné z osádek 311. perutě podařilo potopit lamač blokády Alsterufer.

květnu 1943 započala přezbrojování na čtyřmotorové bombardéry americké výroby typu Consolidated B24 Liberator, respektive na jejich britskou verzi. Během roku 1943 přišlo čs. letectvo o 92 mužů.[118]

Počátek roku 1944 byl ve znamení blížící se invaze západních spojenců na evropský kontinent. Čs. stíhači většinou doprovázeli bombardéry nebo také sami útočili na pozemní cíle, zvláště na železniční dopravu a základny zbraní V1[119]. Dne 7. ledna 1944 došlo k začlenění 134. čs. polního letiště do svazku taktického letectva.[120] Dne 12. května byl název 134. čs. polní letiště změněn na 134. čs. stíhací křídlo.[121] V ranních hodinách dne 6. června 1944 začala invaze v Normandii. U této akce byli čs. letci od samého počátku a hlídkovali nad invazními plážemi, kde toho dne byli celkem čtyřikrát. Po čtyřech letech se čs. stíhací letci znovu ocitli na francouzské půdě, neboť ve dnech 28. a 29. června 1944 operovaly z jednoho z dobytých letišť na francouzském území.[122] Až do 12. července 1944 aktivně podporovali vylodění. Toho dne bylo 134. čs. křídlo zrušeno, čs. letci předali techniku Britům a všechny tři čs. stíhací perutě se odebraly na odpočinek do Skotska.[123] Poté byly 310. a 312. čs. stíhací peruť přesunuty na jih Anglie a podřízeny 11. ADGB. Poslání 311. bombardovací perutě se nezměnilo - pokračovala v rámci Pobřežního velitelství ve vyhledávání a ničení německých ponorek. Počet příslušníků čs. letectva ve Velké Británii byl k 31. prosinci 1944 celkem 1465 osob.[124] Během roku 1944 bylo z boje vyřazeno 79 čs. letců. Tohoto roku začala účast čs. letců v bojích na východní frontě, neboť dne 3. května 1944 vznikla 128. čs. stíhací peruť. Základ této jednotky, z níž se dne 3. června 1944 stal 1. československý letecký pluk, tvořilo 21 čs. stíhacích letců. Tito letci byli přepraveni do SSSR počátkem roku 1944 z Velké Britanie. Velel jim F. Fajtl a byli vybráni z už existujících čs. stíhacích perutí RAF. Tito čs. letci od 17. září 1944 do 25. října. 1944 operovali z letiště Tri Duby, které leželo na

[118] Padlo 10 důstojníků, 31 poddůstojníků a osob z řad mužstva. Nezvěstných zůstalo 18 důstojníků, 31 poddůstojníků a osob z řad mužstva. Zajati byli 2 důstojníci a 1 poddůstojník. ABS-10-P-311/1

[119] Vergeltungswaffe 1 - odvetná zbraň 1 - malý bezpilotní letoun Fiesler Fi 103. Pomocí tohoto předchůdce raket reagovali Němci na bombardování Německa. V roce 1944 zahájili bombardování Londýna zbraněmi V 1. Vojenský účinek byl minimální, avšak psychologický účinek byl značný, a tak se britská vláda snažila zastavit tyto útoky leteckým bombardováním základen V 1 a po vylodění v Normandii jejich obsazením pozemními vojsky.

[120] Second Taktical Air Force - 2nd TAF. Tato jednotka byla určena k přímé podpoře pozemních vojsk.

[121] No 134 Czechoslovak Fighter Wing.

[122] Plumetôt u Caen.

[123] Přestože byli na odpočinku, prováděli čs. letci hlídkovou činnost. Hlídali například hlavní základnu britského válečného loďstva ve Scapa Flow.

[124] J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 6. část (1945-1946)*, Svět křídel, Cheb 2005. s. 8.

povstaleckém území. Po porážce povstání většina letců přeletěla na území ovládané Rudou armádou.

Všechny čs. stíhací perutě na západě byly po zrušení 134. čs. křídla přeorganizovány a do konce války operovaly společně jako Československé stíhací křídlo.[125] Jejich úkol spočíval většinou v doprovodech bombardérů nad Německo, nebo v bitevních útocích na pozemní cíle v Německu. Jediná čs. bombardovací jednotka pokračovala až do konce války v boji s německými ponorkami a i po podepsání příměří je aktivně vyhledávala.[126] Načež byla dne 4. června převelena pod Transportní velitelství[127] a po úpravě svých strojů pomáhala zajišťovat návrat čs. letců do osvobozené vlasti. Československí letci bojovali až do konce války a po osvobození vlasti se jich většina vrátila domů. Českoslovenští letci, kteří létali na východě, se v konečné fázi války podíleli i na přímém osvobozování Československa, neboť podporovali Rudou armádu při bojích o Ostravu. Počet příslušníků čs. letectva se příliš neměnil, takže k 31. březnu 1945 činil 1485.[128] Nejvyšší početní stav mělo čs. letectvo dne 30. července 1945, kdy sloužilo v jeho řadách 1602 osob.[129]

2. Biografie

[125] Czechoslovak Fighter Wing.
[126] Poslední hlídkový let proti ponorkám podnikla dne 3. června 1945. Po kapitulaci Německa peruť na ponorky neútočila, ale pomáhala je navádět do přístavů.
[127] Transport Command - Dopravní velitelství - toto velitelství organizovalo vojenskou leteckou dopravu.
[128] J., RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 6. část (1945-1946)*, Svět křídel, Cheb 2005. s. 8.
[129] Tamtéž.

Zvolený čs.letec K. Kuttelwascher má mnoho znaků, které jsou relevantní z hlediska výzkumných cílů práce. Narodil se v roce 1916 v Čechách, po vzniku Československa jeho rodina zůstala v nové republice a přihlásila se k české národnosti. Byl povoláním voják, ještě před válkou se z něho stal vojenský letec a do poslední chvíle sloužil v armádě Československa. Rozhodl se svobodně opustit okupovanou vlast, odejít bojovat do zahraničí a to v době, kdy Československo zmizelo z mapy a v Evropě byl mír. Odešel přes Polsko do Francie, kde se stihl zapojit do bojů, a po porážce Francie utekl do Velké Británie. Byl přijat do RAF a aktivně se zúčastnil leteckých bojů.

K. Kuttelwascher se stal nočním stíhačem, dokonce jedním z nejúspěšnějších spojeneckých nočních stíhačů a vůbec nejúspěšnějším československým stíhacím esem.[130]

Po válce K. Kuttelwascher emigroval do Anglie, kde létal dál jako dopravní pilot. K. Kuttelwascher zemřel na zástavu srdce v Anglii roku 1959.

2.1 Karel Kuttelwascher

Karel Miroslav Kuttelwascher se narodil 23. září 1916 ve vesničce Svatý Kříž. Jeho rodina se stejně jako on hlásila k české národnosti a římsko-katolickému vyznání. Kuttelwascherové byli německého původu a působili po několik generací v bavorském pivovarnictví. Otec Karla Kuttelwaschera Josef Kuttelwascher pracoval jako inspektor Československých státních drah.[131]

Jeho matka Kristina, jak bývalo tehdy zvykem, obstarávala domácnost. Za pětadvacet let společného života se manželům Kuttelwascherovým kromě Karla narodilo pět dětí: Anna (1904), Jan (1912), Františka (1919), Miroslav (1925) a Josef (1929).[132]

Po absolvování měšťanské školy v Německém Brodě v letech 1927-1930, vystudoval v letech 1931-1932 obchodní školu v Německém Brodu. Už jako sedmnáctiletý mladík odešel z domova, aby nastoupil do svého prvního zaměstnání u firmy Duda, která zřizovala mlýny na Kladensku.[133]

[130] Pojem „*stíhací eso*“ vzniknul již za první světové války a mohl se jím honosit každý letec, který dosáhl alespoň 5 vzdušných vítězství.
[131] VHA, fond Kmenových listin, K. Kuttelwascher.
[132] R., DARLINGTON, *Noční jestřáb*, Svět křídel, Cheb 1993, s. 8.
[133] J., LÁNÍK a kol., *Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945*, Ministerstvo obrany ČR-AVIS, Praha 2005, s. 167.

V letech 1935-1937 absolvoval Kuttelwascher Školu pro odborný dorost ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově. Po ukončení této školy byl v březnu 1937 zařazen k 4. leteckému pluku v Praze a v květnu 1938 nastoupil k 32. stíhací letce v Hradci Králové.[134]

Krátce po pádu druhé republiky se rozhodl opustit protektorát a jít bojovat za hranice. Společně s několika dalšími opustil zemi. Stalo se tak v noci z 13. na 14. července 1939. Skupina odjela nákladním vlakem z Ostravy do Bohumína, který již byl v Polsku. Dne 15. července byla skupina odeslána do tábora v Malých Bronowicích.[135]

Již 26. července vyplouvá společně s dalšími na švédském parníku Castelholm do Francie. O pět dní později přistál parník ve Francii. Stejně jako mnoho jiných i K. Kuttelwascher vstoupil do francouzské Cizinecké legie. Dne 23. srpna 1939 odplul do severní Afriky a do francouzské Cizinecké legie vstoupil o 3 dny později.[136] Dne 1. září 1939 vypukla válka a Francouzi projevili zájem o československé letce.

Dne 28. října 1939 byl odeslán do výcvikové školy pro stíhače v Chartres. Dne 18. května byl odvelen k francouzské stíhací jednotce Groupe de Chasse III/3. Od této chvíle začalo jeho bojové působení ve 2. světové válce.[137] Vzhledem k úspěšné německé ofenzívě peruť stále ustupovala, a tak se 22. června 1940 ocitla v severní Africe, kde ji zastihla zpráva o kapitulaci Francie.[138] V průběhu bitvy o Francii mu byl udělen Francouzský válečný kříž. Dne 1. července 1940 byl propuštěn z francouzských ozbrojených sil. Po francouzské kapitulaci se Čechoslováci obrátili na britského konzula a ten zařídil jejich odjezd do Velké Britanie, kam dorazili 4. srpna 1940.[139]

Karel Kuttelwascher nastoupil dne 14. srpna 1940 v Cosfordu k RAFVR jako Aircraftman 2nd class s evidenční číslem 787696. Dne 14. září byl povýšen do hodnosti pilot Sergeant a přidělen k výcviku do 5. OTU v Aston Down v Cotswolds. K bojové stíhací peruti byl převelen 3. října 1940. Jeho jednotkou se stala 1. stíhací peruť RAF.[140]

Pro letecký a pozemní personál perutě bylo pochopitelně jméno Karla Kuttelwaschera poněkud obtížně na výslovnost a proto byl velmi záhy nazýván řadou přezdívek nejčastěji „Kut“, jindy „Kuttel“, a snad proto, že byl o něco starší než ostatní také příslušníci 1. stíhací

[134] J., RAJLICH, *Esa na obloze*, Naše vojsko, Praha 2004, s. 12.
[135] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 14.
[136] c. d. J., LÁNÍK a kol.,, 2005, s. 167.
[137] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 19-20.
[138] c. d. RAJLICH, 2004, s. 13.
[139] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[140] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 31-32.

perutě "Starý Kut" nebo "Starý Kuttel."[141] Dne 28. října 1940 byl Kuttelwascherovi udělen Československý válečný kříž .[142]

Dne 21. února 1941 se K. Kuttelwascher seznámil se svou budoucí ženou. Beryl Ruby Thomasové bylo v té době 23 let a byla dcerou policejního seržanta v malé vesnici Tumble.[143] Po roce známosti uzavřeli dne 21. února 1942 sňatek.[144]

Dne 1. března 1941 byl Kuttelwascher povýšen do hodnosti Flight Sergeant[145] a dne 3. března 1941 vykonal svůj první cvičný noční let.[146] Dne 7. března byl povýšen na rotmistra letectva v záloze.[147] V noci z 1. na 2. dubna 1942 zahájila 1. stíhací peruť RAF přepadové noční stíhání. Tyto akce zvané noční vetřelec,[148] byly extrémně náročné pro pilota, neboť jejich cílem byly noční přepady vzlétajících nebo přistávajících bombardérů. Využívaly se zejména úplňkové noci, protože jednomístné stíhačky nebyly vybaveny radiolokátorem a tak jediným vodítkem byl pilotův zrak, který musel být perfektní. Kuttelwascher se této akce nejen zúčastnil, ale podařilo se mu během ní jeden letoun typu Junkers Ju 88[149] sestřelit a jiný letoun stejného typu poškodit.[150] Dne 25. dubna 1941 byl vyznamenán Československou medailí Za chrabrost a dne 1. července 1941 byl povýšen do hodnosti podporučík letectva v záloze. Dne 22. září 1941 byl vyznamenán 2. Československým válečným křížem a dne 7. října 1941 obdržel britskou hodnost Pilot Officer.[151]

V této fázi války britský tisk představoval svým čtenářům Kuttelwaschera takovým způsobem, aby uspokojil národní touhu po hrdinech. Československá exilová vláda měla pochopitelně zájem na využití jeho úspěchů v rozhlasovém zpravodajství, aby těmito hrdinskými činy povzbudila morálku obyvatel na okupovaném území Československa. Kuttelwascherova operace v noci ze 4. května na 5. května roku 1942 nad St. André, kde se mu během jednoho letu podařilo sestřelit tři německé bombardéry typu Heinkel He 111,[152] představovala právě takový druh úspěchu, který mohl dodat odvahu jeho spoluobčanům ve

[141] Tamtéž s. 35.
[142] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[143] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 42.
[144] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[145] Tamtéž.
[146] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 44.
[147] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[148] Night intruder.
[149] Junkers Ju 88 byl dvoumotorový střední bombardér. Luftwaffe používala letouny tohoto typu téměř celou válku.
[150] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 88.
[151] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[152] Heinkel He 111 byl dvoumotorový střední bombardér. Luftwaffe používala letouny tohoto typu téměř celou válku.

vlasti. Proto několik dní po této akci přispěl K. Kuttelwascher do vysílání pro Československo.[153] Za tento jedinečný úspěch, který neměl v RAF obdoby, mu byly dne 5. května 1942 uděleny dva Československé válečné kříže, dne 16. května obdržel DFC a byl dne 27. května 1942 mimořádně povýšen do hodnosti poručík letectva v záloze.[154]

Dne 16. května 1942 byl K. Kuttelwascher vyznamenán Záslužným leteckým křížem a 27. června 1942 obdržel 2. DFC.[155] Dne 8. července 1942 byl K. Kuttelwascher na vlastní žádost přeložen k 23. peruti RAF a této perutě byl přeškolen na letoun De Haviland Mosquito. Tento letoun byl na rozdíl od letounu Hurricane dvoumístný. Proto Kuttelwaschera u 23. perutě RAF doprovázel letec G. W. Palmer. [156] Dne 25. srpna 1942 obdržel Kuttelwascher za svou předchozí činnost Československý válečný kříž a Českoslovesnkou medaili Za chrabrost před nepřítelem.[157] Dne 10. září 1942 byl vyznamenán sponou k DFC. Dne 18. se manželce Rubby narodil Kuttelwascherův syn Eduard Huw Kuttelwascher.[158]

Dne 1. října 1942 byl převelen k IČL, kde působil jako styčný důstojník a 8. října 1942 byl znovu vyznamenán a obdržel 2 Československé medaile Za chrabrost před nepřítelem.[159] Dalším úkolem, kterým Kuttelwaschera pověřil IČL, bylo odletět do USA a propagačně působit na americké Čechy s cílem pokusit se je naverbovat do čs. perutí RAF. Na této cestě ho doprovázel A. Hess. Kuttelwascher zároveň přednášel ve Škole aplikované taktiky armádního letectva v Orlandu[160]. Kuttelwascher cestoval po USA od 10. července do 10. prosince 1943.[161]

Dne 24. ledna 1944 byl Kuttelwascher převelen k nebojové 32. MU do St. Athanu. Jeho úkolem zde bylo zalétávání letadel.[162] Dne 7. března 1944 byl vyznamenán Československou vojenskou pamětní medailí se štítky F a VB a dne 24. října 1944 mu byla udělena Československá medaile Za zásluhy I. st.[163] Dne 13. listopadu 1944 porodila Kuttelwascherova žena Rubby dvojčata holčičky Veru Anne a Mary Christinu.[164] Jeho bratr

[153] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 109.
[154] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[155] Tamtéž.
[156] c. d. RAJLICH, 2004, s. 16.
[157] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[158] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 144.
[159] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[160] Army Air Forces School of Applied Taktics-AAFSAT
[161] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[162] c. d. RAJLICH, 2004, s. 17.
[163] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[164] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 159.

Jan Kuttelwascher bojoval v té době v Evropě jako příslušník Československé samostatné obrněné brigády.[165] Dne 20. března 1945 byl vyznamenán řádem The 1939-1945 Star with Battle of Britain Clasp a v této době mu byla taktéž udělena vyznamenání Air Cerw Europe Star, Defence Medal a War medal[166]

Na samém konci druhé světové války vstoupil do dějin jeden Kuttelwascherův strýc generál Karel Kutlvašr. Od 5. května 1945 vedl povstání v Praze. Generál 8. května podepsal s místním německým velitelem dohodu o odchodu Němců z města.[167]

Dne 18. srpna 1945 přiletěl Kuttelwascher do osvobozeného Československa.[168] Několik dní po Kuttelwascherovi přiletěla do Československa i jeho manželka Rubby s dětmi. Nebyla však v Československu spokojena a již koncem ledna 1946 odletěla zpět do Anglie. Vypadalo to, že se jejich manželství rozpadne.[169] Kuttelwascher působil v Československu u vojenského oddělení letiště Praha-Ruzyně a pak ještě krátce jako učitel létání u Letecké vojenské akademie v Hradci Králové, ale spokojen nebyl a 13. června 1946 byl na vlastní žádost propuštěn.[170]

Brzy po propuštění odletěl do Velké Britanie, kde si požádal o občanství, které mu bylo dne 19. října uděleno.[171] Když se manželé Kuttelwascherovi znovu setkali v Londýně, rozhodli se přece jen zůstat spolu a zařídili si domov v Middlesexu v Uxbridge. Později se k nim připojil jeho bratr Jan Kuttelwascher se svojí českou manželkou Miluškou.[172] Po návratu do Britanie byl Kuttelwascher odhodlán pokračovat ve své letecké dráze a během tří měsíců se dostal do Leteckého klubu v Lutonu.[173] V listopadu 1946 pak nastoupil do zaměstnání u letecké civilní společnosti Britské evropské aerolinie,[174] kde nejprve létal jako první důstojník.[175]

V roce 1951 se manželé Kuttelwascherovi rozvedli. K. Kuttelwascherovi byl svěřen do péče syn Huw. Dvojčata Veru Anne a Mary Christinu dostala do opatrovnictví Rubby. Kuttelwascher byl v tomto roce povýšen na kapitána BEA. Zároveň s létáním se od roku 1955

[165] Tamtéž s. 160.
[166] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[167] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 160.
[168] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[169] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 164.
[170] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.
[171] Tamtéž.
[172] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 167.
[173] Tamtéž
[174] British European Airways-BEA.
[175] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.

podílel na zelinářském obchodu v Paddingtonu, který řídil jeho bratr Jan se svou ženou Miluškou.[176]

Karel Miroslav Kuttelwascher zemřel zcela neočekávaně v noci 18. srpna 1959 na srdeční infarkt během dovolené v Truro v Cornwallu, který leží na jihu Anglie. Pohřben je v Uxbridge u Londýna.[177]

Dne 28. října mu byla posmrtně udělena Medaile za statečnost a dne 8. května 2000 byl povýšen do hodnosti brigádního generála in memoriam.[178]

3. Stratifikační sonda

3.1 Věk letců

[176] c. d. DARLINGTON, 1993, s. 171.
[177] c. d. RAJLICH, 2004, s. 17.
[178] c. d. J., LÁNÍK a kol., s. 167.

Vzorek je tvořen 40 čs. letci, jejichž jména začínají písmenem T. Z těchto 40 čs. letců 3 sloužili u 310. perutě, 3 u 312. perutě, 5 u 313. perutě, 19 u 311. perutě, 1 u 68. perutě, 1 u 138. perutě, 2 u 111.OTU, 1 u 27.OTU, 1 u 3. EFTS,[179] tři sloužili u čs. Depotu a jeden na Velitelství v Londýně. Někteří letci stihli během války službu u více jednotek, takže na přesné rozdělení do jednotek by musel být určen časový bod. Pro cíle mého výzkumu, ale není toto až tak důležité, takže se tím podrobněji nezabývám a ponechávám letce, aby patřili do dvou a více skupin. Z hlediska zastoupení jednotlivých perutí je vzorek dostatečně reprezentativní, neboť obsahuje čs. letce ze všech čs. perutí RAF. Je zde i letec z čs. noční stíhací letky, která vznikla u 68. perutě RAF. Jsou zde také čs. letci, kteří sloužili u britských perutí. Mohlo by se zdát, že příslušníci 311. bombardovací perutě jsou přereprezentováni, neboť tvoří téměř polovinu vzorku. Je ale třeba vzít v úvahu fakt, že 311. peruť byla jako jediná z čs. perutí od počátku války až do jejího konce vyzbrojena bombardovacími letadly. Bombardovací letadla na rozdíl jednomístných letadel stíhacích, které používaly ostatní čs, perutě, měla vždy osádku, která se skládala nejméně z 6[180] někdy až z 8[181] letců, takže všichni bombardovací letci v mém vzorku by vytvořili cca 3 osádky bombardérů, což je počet odpovídající počtu letců od ostatních čs. perutí.

Z hlediska funkcí, které letci zastávali, je zde 20 pilotů, z toho 2 ještě ve výcviku,[182] 3 navigátoři, 1 radarový operátor, 3 radisté, 5[183] střelců a 5[184] letců s funkcí radista střelec. Mohlo by se opět zdát, že piloti jsou přereprezetováni, ale je třeba vzít v úvahu fakt, že každé letadlo v té době mělo nejméně[185] jednoho pilota.

[179] Elementary Flying training school - základní výcviková škola létání.
[180] Vickers Wellington, jehož posádku tvořili 1. pilot, který byl zároveň velitelem celého letounu, 2. pilot, navigátor, radiotelegrafista a 2 střelci.
[181] Consolidated B 24 Liberator jehož osádku tvořilo 6 až 8 mužů. 1. pilot, který byl zároveň velitelem letounu. 2. Pilot, který zastával i funkci palubního mechanika, navigátor, který zastával i funkci bombometčíka, 2 radiotelegrafisté kteří zastávali zároveň i funkci radarových operátorů a 1 až 3 střelci. Funkci střelce mohl zastávat kterýkoliv člen osádky kromě pilotů, ale nejčastěji to byl radista.
[182] Letci ve výcviku jsou důležití pro reprezentativnost vzorku, neboť jsou součástí každého letectva. Bez nich by totiž během pokračujících bojů nebyly nahrazovány ztráty, které sebou každá letecká válka nese a tudíž by bylo jen otázkou času, kdy by letectvo, které nedoplňuje ztráty bylo zničeno.
[183] Jeden z těchto střelců působil také jako instruktor střelby, což opět podporuje reprezentativnost vzorku, neboť letce ve výcviku musí někdo školit.
[184] Toto bylo velmi běžné spojení, zvláště po přechodu 311. perutě k Pobřežnímu velitelství a jejím přezbrojení na letouny typu B 24 Liberator vykonávalo mnoho radistů zároveň funkci palubního střelce. Při dlouhých hlídkových letech totiž střelci byly třeba jen málokdy, neboť k leteckým bojům tam docházelo oproti jiným typům nasazení zřídka.
[185] Bombardovací letadla 311. perutě měla vždy 2 piloty.

Z výše uvedeného plyne, že tento vzorek, přestože nebyl uměle vytvořen pro tento výzkum, je dostatečně reprezentativní pro všechny čs. letce za druhé světové války a tudíž je možno pomocí něj zkoumat věkové parametry všech čs. letců za druhé světové války.

Letce jsem rozdělil do 8 skupin podle roku narození. Každá skupina v rozsahu 4 let. Skupinu A tvoří čs. jeden letec, taktéž skupinu B. Skupina C je tvořena 4 čs. letci, skupina D 6 čs. letců, skupina E 13 letců, skupina F 10 letců, skupina G 4 letci a skupinu H představuje 1 letec.

Vzorek T

Skupina	Rok narození	Počet letců	Procentuální podíl ve vzorku
A	1898 - 1901	1	2,5%
B	1902 - 1905	1	2,5%
C	1906 - 1909	4	10%
D	1910 - 1913	6	15%
E	1914 - 1917	13	32,5%
F	1918 - 1921	10	25%
G	1922 - 1925	4	10%
H	1926 - 1929	1	2,5%
Kontrolní součet		40	100%

Vzorek 313 na kterém budu zkoumat věk čs. letců za 2. světové války je tvořen 19 veliteli 313. perutě a jejich letek.[186] O tomto vzorku lze prohlásit, že je plně reprezentativní pro 313. peruť, neboť obsahuje všechny velitele 313 peruti a jejich letek. Je ale i dostatečně reprezentativní pro všechny létající velitele perutí a letek všech čs. perutí, neboť je v něm zastoupeno přibližně 25% všech velitelů čs. letek a perutí. Všichni zkoumaní letci jsou důstojníky a piloty. Při analýze tohoto vzorku použiji stejný systém skupin jako u předchozího, aby bylo možné vzorky co nejlépe porovnat. Skupiny A, B, C, G a H nejsou ve vzorku vůbec zastoupeny. Mírně přes polovinu celého vzorku tvoří skupina E. Zbytek vzorku tvoří skupina D, kromě jediného reprezentanta skupiny F.

[186] Nazvu jej tedy vzorkem 313.

Vzorek 313

Skupina	Rok narození	Počet letců	Procentuální podíl ve vzorku
A	1898 -1901	0	0%
B	1902 - 905	0	0%
C	1906 -1909	0	0%
D	1910 -1913	8	42%
E	1914 -1917	10	52,5%
F	1918 -1921	1	5,25%
G	1922 -1925	0	0%
H	1926 -1929	0	0%
Kontrolní součet		19	100%

3.2 Sociální stratifikace

Tento vzorek je tvořen všemi 19 veliteli 313. peruti a jejích letek, je totožný se vzorkem 313. Pokud se týče reprezentativnosti je zde možná chyba v rozsahu 5,26%, protože k 1 ze zkoumaných letců chybí údaje.

Co se týče civilního povolání těchto velitelů 313. perutě než se z nich stali letci, je zde 15 důstojníků z povolání 2 Strojní zámečníci, 1 mlynář, 1 řezník a 1 technický úředník.

Ohledně náboženského vyznání se všichni dotyční čs. letci kromě jednoho hlásili k některé z církví. Všichni zkoumaní letci se hlásili k některé z křesťanských církví. Vzorek zahrnuje 11 římských katolíků, 5 příslušníků Československé církve husitské a příslušník Českobratrské církve evangelické.

Národnostní složení je zcela jednoznačné, neboť všichni zkoumaní letci mají jako svoji mateřštinu uveden český jazyk.

Civilní povolání

Civilní zaměstnání	důstojník povolání	z	Strojní zámečník	mlynář	řezník	Technický Úředník
Počet letců	13		2	1	1	1

Náboženství

církev	Římsko-katolická	Československá husitská	Českobratrská evangelická
počet letců	11	5	1

.

Poslední aspekt sociálního původu čs. letců, kterým se zabývám, je povolání jejich otců. Pro tento výzkum použiji zúžený vzorek 313. Tento vzorek bude tvořen pouze veliteli 313. peruti. Všechna jména se budou opakovat, protože původní vzorek 313 již obsahoval všechny velitele 313 peruti.

Povolání otců velitelů 313. peruti

Povolání otce	rolník	Klempířský živnostník	železniční zaměstnanec	Výpravčí vlaků
Počet letců	5	1	1	1

Závěr

Kromě povolání otců čs. letců byly všechny údaje, které jsem pro svůj výzkum použil obsaženy ve vojenských kmenových listech. Téměř jsem tímto výzkumem vyčerpal možnosti

jejich badatelského využití, neboť jsem použil téměř všechny nevojenské údaje v nich obsažené. Jediný údaj, který zůstal stranou mého výzkumu, je civilní vzdělání čs. letců. Tím jsem naplnil jeden z vytyčených badatelských cílů.

Výsledek mého bádání o věku čs. letců za druhé světové války je vcelku jasný, neboť ve vzorku T i ve vzorku 313 je nejpočetnější skupina E tedy muži narození v letech 1914-1917 . Ve vzorku 313 je tato dominance výrazná. Ve vzorku T sice není až tolik výrazná, ale rozdíl oproti 2. nejpočetnější skupině je u obou vzorků blízký, neboť u vzorku T činí 7.5% a u vzorku 313 je to 10.5%.

Druhou nejpočetnější skupinou je ve vzorku T skupina F, tedy muži narození v letech 1918-1921. Tato skupina má ve vzorku 313 pouze 1 zástupce, takže se dá usuzovat, že v těchto letech se narodilo minimum čs. letců, kteří za druhé světové války veleli čs. perutím nebo jejich letkám. Druhou nejpočetnější skupinou ve vzorku 313 je skupina D, kterou reprezentuje 8 letců, což je 42% z celkového vzorku. Tato skupina je ve vzorku T na 3. místě.

Nejpravděpodobnější modelový čs. letec za druhé světové války by se tedy s největší pravděpodobností narodil v letech 1914-1917 a v době vypuknutí druhé světové války by mu bylo 25-28 let. Je velká pravděpodobnost, že by byl velitelem letky nebo peruti. Konkrétním příkladem takového čs. letce je Karel Kuttelwascher, jehož osud byl podrobněji popsán ve druhé kapitole. Vysoká je také pravděpodobnost, že by se modelový čs. letec narodil 1910-1913 a v době vypuknutí druhé světové války by mu bylo 29-32 let, což už je na aktivního letce vysoký věk. Tento modelový čs. letec by byl spíše velitelem letky nebo peruti. Je také dost možné, že by se narodil v letech 1918-1921 a na začátku druhé světové války by mu bylo 21-24 let. Tento modelový čs. letec by s největší pravděpodobností nebyl velitelem letky ani peruti.

Původní předpoklad, že letci byli mladí lidé ve věku 21-30 let se zcela nepotvrdil, ale z výsledku mého výzkumu vyplývá, že toto rozmezí je spíše 21-32 let s tím, že velitelé letek a perutí se nacházejí v horní polovině tohoto rozmezí. Kdyby se podobný výzkum prováděl v rámci RAF nebo USAF, je pravděpodobně, že by model letce byl o něco mladší, neboť tyto státy mohly během války provádět nábor do svých leteckých sil na svém území, což IČL dělat nemohl.

Věk letce hraje velkou roli v jeho kariéře, protože s přibývajícími lety jsou lidé opatrnější a jsou méně ochotni riskovat. V případě letců a zvláště stíhacích pilotů má tento přirozený vývoj negativní účinky na jejich kariéru, neboť kdo ve vzdušném boji málo riskuje,

má i méně příležitostí k sestřelům. Starší piloti se tedy stávali leteckými esy méně nže jejich mladší kolegové, protože méně riskovali, což potvrzuje i tabulka nejúspěšnějších čs. stíhačů, kde na 1. místě je K. Kuttelwascher a na 2. J. František. Oba tito letci jsou narozeni v letech 1914-1917. Další čs. stíhací esa jsou starší a jediným esem narozeným po roce 1917 je O. Smik Fakt, že čs. letci byli v průměru o několik let starší než jejich němečtí protivníci jasně vyplývá ze srovnání největších leteckých es, protože nejúspěšnější stíhač všech dob Němec E. Hartmann[187] se narodil v roce 1922. Za ním následující G. Bakhorn[188] se narodil o tři roky dříve. Čs. letci byli také o něco starší než jejich spojenečtí kolegové. Největší stíhací eso v řadách spojenců, I. N. Koževdub,[189] se narodil v roce 1920. Za ním následující A. I. Pokryškin[190] se narodil roku 1913 Rovněž nejúspěšnější americký pilot R. I. Bong[191] se narodil roku 1920 stejně jako americké eso č. 2 T. B. McGuire. Jedním z výsledků mého bádání je tedy hypotéza, která říká, že čs. letci byli většinou starší než letci jiných válčících států.

Analýza sociálního původu velitelů 313. peruti má jasné výsledky, neboť 15 z 19 zkoumaných velitelů byli již před válkou důstojníky z povolání, takže mohu s jistotou tvrdit, že se již v době míru rozhodli stát vojáky z povolání.

Výzkum provedený v oblasti náboženství na vzorku, který obsahoval čs. letce důstojníky, kteří byli zároveň piloty a veliteli perutí a letek 313. peruti jasně ukázal, že všichni, kromě jednoho ateisty, byli křesťany. Z toho se 11 z nich hlásilo k Římskokatolické církvi, 5 k Československé církvi husitské a 1 k Českobratrské církvi evangelické.

Z národnostního hlediska přinesl výzkum zcela jednoznačný výsledek, neboť mateřským jazykem každého ze zkoumaných čs. letců velitelů je český jazyk. Tato absence Slováků, ale i jiných národností mezi čs. letci trvala až do vypuknutí SNP.[192] Po vypuknutí SNP přeletělo několik desítek slovenských letců na území ovládané Rudou armádou a připojili se k již sloužícím čs. letcům a dokonce se stihli aktivně zúčastnit osvobození Ostravy.

Posledním sledovaným aspektem sociálního původu čs. letců bylo povolání jejich otců. Na zúženém vzorku 313 bylo zjištěno, že většina velitelů 313 peruti byla rolnického

[187] Sestřelil 352 spojeneckých letadel.
[188] Sestřelil 301 spojeneckých letadel.
[189] Sestřelil 62 letadel Osy
[190] Sestřelil 59 letadel Osy.
[191] Sestřelil 40 japonských letadel.
[192] V létě 1940 koloval mezi čs. letci vtip, že nejsou Czechoslovak ale CzechoAmbruž. Podle slovenského letce J. Ambruže, který byl v té době jediným létajícím Slovákem u čs. perutí.

původu. Vzhledem k tomu, že se jednalo o stejné letce jako v předchozím vzorku, bylo by možné rozšířit předchozí zjištění o tvrzení, že by se model letce velitele pravděpodobně narodil v rolnické rodině.

Konkrétním příkladem modelu čs. letce za druhé světové války by mohl být již zmiňovaný K. Kuttelwascher, protože se stejně jako většina čs. letců narodil v letech 1914-1917. K. Kuttelwascher splňuje i většinu kriterii, která byla nastavena pro výzkum sociálního původu a zázemí.. Byl pilotem a v průběhu druhé světové války se stal důstojníkem. Několik aspektů z jeho života koresponduje s výsledky mého výzkumu. Byl římsko-katolického vyznání. Ještě před začátkem druhé světové války se stal vojákem z povolání konkrétně letcem pilotem. Jeho mateřskou řečí byl český jazyk.

Přílohy

Příloha č. 1

Seznam čs. velitelů leteckých jednotek a leteckých základen československých perutí ve Velké Britanii.

1.1. Československí velitelé 310. čs. stíhací perutě

S/Ldr Alexander Hess, DFC 12. července 1940-28. únor 1941

S/Ldr František Weber 28. únor 1941-7. duben 1942
S/Ldr František Doležal, DFC 7. duben 1942-15. leden 1943
S/Ldr Emil Foit, DFC 15. leden 1943-13. leden 1944
S/Ldr Hugo Hrbáček 13. leden 1944-21. květen 1944
S/Ldr Václav Raba 21. květen 1944-15. září 1944
S/Ldr Jiří Hartman 15. září 1944 — Československo

1.2 Letecké základny 310. čs. stíhací perutě

Duxford 12. červenec 1940—26. červen 1941
Martlesham Heath 26. červen 1941 — 19. červenec 1941
Dyce 19. červenec 1941 — 14. prosince 1941
Perranporth 14. prosince 1941—7. květen 1942
Exeter 7. květen 1942—26. červen 1943
Castletown 26. červen 1943 -18. září 1943
Ibsley 18. září 1943-20. únor 1944
Mendlesham 20. února 1944—29. březen 1944
Southend 29. březen 1944-3. duben 1944
Appledram 3. duben 1944-22. červen 1944
Tangmere 22. červen 1944—4. červenec 1944
Lympne 4. červenec 1944—11. červenec 1944
Digby 11. červenec 1944—28. srpen 1944
North Weald 28. srpen 1944-29. prosinec 1944
Bradwell Bay 29. prosinec 1944—27. únor 1945
Manston 27. únor 1945—8. květen 1945
R16 Hildesheim 7. srpen 1945-31. srpen 19

1.3 Československí velitelé 312. čs. stíhací perutě

S/Ldr Ján Ambruš 12. září 1940-12. prosinec 1940
S/Ldr Evžen Čížek 12. prosinec 1940-27. květen 1941
S/Ldr Jan Klán 27. květen 1941-5. červen 1941

S/Ldr Alois Vašátko 5. červen 1941 - 30. květen 1942
Řád Čestné legie (Legion ďHonneur, Chevalier), francouzský válečný kříž s pěti palmami a čtyřmi hvězdami, DSO, DFC
S/Ldr Jan Čermák 30. květen 1942-1. leden 1943
S/Ldr Tomáš Vybíral 1. leden 1943-1. listopad 1943
S/Ldr František Vancl, DFC 1. listopad 1943-15. květen 1944
S/Ldr Jaroslav Hlaďo, DFC 15. květen 1944-15. listopad 1944
S/Ldr Václav Šlouf 15. listopad 1944 — Československo

1.4 Letecké základny 312. čs. stíhací perutě

Duxford 5. září 1940-26. září 1940
Speke 26. září 1940-3. březen 1941
Rhosneigr 3. březen 1941—24. duben 1941
Jurby 24. duben 1941-29. květen 1941
Kenley 29. květen 1941—20. červenec 1941
Martlesham Heath 20. červenec 1941 — 19. srpen 1941
Ayr 19. srpen 1941-1. leden 1942
Fairwood Common 1. leden 1942—20. únor 1942
Angle 20. únor 1942-10. duben 1942
Fairwood Common 10. duben 1942—3. červenec 1942
Harrowbeer 3. červenec 1942—10. říjen 1942
Churchstanton 10. říjen 1942—24. červen 1943
Skaebre 24. červen 1943-7. září 1943
Ibsley 7. září 1943-20. únor 1944
Mendlesham 20. únor 1944—23. únor 1944
Southend 23. únor 1944—3. duben 1944
Appledram 3. duben 1944—22. červen 1944
Tangmere 22. červen 1944—4. červenec 1944
Lympne 4. červenec 1944—11. červenec 1944
Coltishall 11. červenec 1944—27. srpen 1944

North Weald 27. srpen 1944-3. říjen 1944

Bradwell Bay 3. říjen 1944-27. únor 1945

Manston 27. únor 1945-8. květen 1945

Praha 24. srpen 1945-15. únor 1946

1.5 Československí velitelé 313. čs. stíhací perutě

S/Ldr Josef Jaške 29. červenec 1941 — 15. prosinec 1941

S /Ldr Karel Mrázek, DSO, DFC 15. prosinec 1941-26. červen 1942

S/Ldr Jaroslav Himr 26. červen 1942-24. září 1943

S/Ldr František Fajtl 24. září 1943-1. únor 1944

S/Ldr Václav Bergman, DFC 1. únor 1944-22. květen 1944

S/Ldr Alois Hochmal 22. květen 1944-1. září 1944

S/Ldr Karel Kasal 1. září 1944-15. listopad 1944

S/Ldr Otmar Kučera, DFC 15. listopad 1944-Československo

1.6 Letecké základny 313. čs. stíhací perutě

Catterick 10. květen 1941-30. červen 1941

Leconfield 30. červen 1941-25. srpen 1941

Portreath 25. srpen 1941-15. prosinec 1941

Hornchurch 15. prosinec 1941—8. červen 1942

Churchstanton 8. červen 1942-28. červen 1943

Sumburgh „A" 1943—28. červen

Peterhead „B" -20. červenec 1943

Hawkinge 20. červenec 1943—18. září 1943

Ibsley 18. září 1943-20. únor 1944

Mendlesham 20. únor 1944—14. březen 1944

Southend 14. březen 1944-3. duben 1944
Appledram 3. duben 1944—29. červen 1944
Tangmere 29. červen 1944—4. červenec 1944
Lympne 4. červenec 1944—11. červenec 1944
Skeabre 11. červenec 1944—3. říjen 1944
North Weald 3. říjen 1944—29. prosinec 1944
Bradwell Bay 29. prosinec 1944-27. únor 1945
Manston 27. únor 1945—8. květen 1945
Praha 24. srpen 1945-15. únor 1946

1.7 Československí velitelé 311. čs. bombardovací perutě

G/Cpt Toman Karel, 29. červenec 1940-20. březen 1941
G/Cpt Schejbal Josef, CBE, 20. březen 1941-3. Červenec 1941
W/Cdr Ocelka Josef, DFC, 3. červenec 1941-20. dubna 1942
W/Cdr Šnajdr Josef, DFC, 20. dubna 1942 - 1. únor 1943
W/Cdr Breitcetl Jindřich, DFC, 1.únor1943-21.srpen 1943
W/Cdr Nedvěd Vladimír, MBE, DFC, 21. srpen 1943-3. únor 1944
W/Cdr Šejbl Josef, DFC, 3. únor 1944 - 1. září 1944
W/Cdr Kostohryz Jan, DSO, 1. září 1944- ČSR

1.8 Českoslovenští velitelé čs. stíhacího křídla

W/Cdr Vašátko Alois, DFC, 3. květen 1942- 23. červen
W/Cdr Mrázek Karel, DSO, DFC, 23. červen 1942-
W/Cdr Doležal František, DSO, 1. duben 1943 - 1. únor 1944

W/Cdr Vybíral Tomáš, DSO, 1. únor 1944- 15. listopad 1944
W/Cdr Hlaďo Jaroslav, DSO, DFC, OBE, 15 listopad 1944-ČSR

1.9 Českoslovenští velitelé britských stíhacích perutí

122. peruť S/Ldr Fajtl František, DFC, 28. duben 1942- 5. května 1942
198. peruť S/Ldr Maňák Jiří, DFC, 1. května 1942- 28. srpen 1942
127. peruť S/Ldr Smik Otto, DFC, 13.říjen.1944-28. listopad 1944

1.10 Českoslovenští velitelé čs. letky u 68. britské noční stíhací peruti

S/Ldr Veselý Vlastimil, DFC, AFC,
S/Ldr Sýkora, František, DFC
S/Ldr Mansfeld Miroslav, DSO, DFC, AFC

Příloha č.2

SPIS L:B-5/39 ze dne 16. června 1939 - Krakov
JMENNÝ A POČETNÍ SEZNAM 44 ČS. LETCŮ URČENÝCH PRO II. TRANSPORT Z KRAKOVA DO GDYNĚ LODÍ SOBIESKI DO FRANCIE

Jméno datum narození, Místo narození

1. Andrle Leonard - 24. 5. 1913 -Vyškov

2. Bulis František - 22. 9. 1917 - Hrochův Týnec
3. Čáp Karel – 12. 10. 1 914 -Čtyři Dvory
4. Čermák Josef - 2. 1. 1915 - Lhota Kostelní
5. Doležal František - 25. 1. 1914 -Litomyšl
6. Doležal František - 8. 5. 1919 -Doudleby
7. Duda Josef-velitel - 9. 8. 1905 -Praha
8. Fejfar Stanislav - 25. 11. 1912 -Stikov
9. Foretník Jaromír - 17. 12. 1914 -Brunovice
10. Hájek Václav - 30. 1. 1913 -Praha
11. Hochmal Alois - 18. 12. 1914 -Holovousy
12. Hudec Josef - 25. 5. 1912 -Budapešť
13. Hrnčíř Jan - 14. 12. 1910 -Znojmo
14. Hrubý Otakar - 1. 11. 1913 -Nová Páka
15. Janouch Svatopluk - 6. 11. 1913 -Holin
16. Kopecký Miroslav - 12. 8. 1913 - Velká Bytča
17. Kohout Josef - 7. 3. 1917 -Petříkov
18. Kubák Josef - 30. 8. 1910 -Netřebice
19. Kyselo Vladimír - 20. 9. 1914 - Pohorní Újezd
20. Krátký Jaroslav - 8. 10. 1911 -Střížov
21. Kresta Otakar - 17. 9. 1918 -Klokočov
22. Mansfeld Miroslav - 14. 12. 1912 -Dalovice
23. Mašek Jaroslav - 6. 9. 1911 -Orlová
24. Musálek Adolf - 6. 10. 1916 -Svinov
25. Muller František - 24. 10. 1918 -Ohnišťany
26. Mrázek Karel - 29. 11. 1910 -Náchod
27. Lang Karel – 21. 8. 1916 -Chýška
28. Nezbeda Egon - 10. 9. 1913 -Hamburk
29. Novák Jaroslav - 19. 9. 1915 -Hrabůvka
30. Příhoda Josef - 9. 10. 1914 -Vlašim
31. Smolík Vojtěch – 22. 9. 1914 -Besednice
32. Popelka Stanislav - 12. 12. 1917 -Františky
33. Stehno Milan - 16. 5. 1915 -Berlín

34. Šikl Václav - 26. 9.1915 -Praha
35. Šnajdr Josef - 22. 1. 1909 -Luhačovice
36. Štefan Jan - 21. 4. 1914 -Záluží
37. Valoušek Oskar - 22. 7. 1916 -Louky
38. Vancl František - 19. 2. 1911 -Košťálov
39. Vopálecký Josef - 10. 2. 1911 -Praha
40. Vejlůpek Josef - 30. 1. 1914 -Klatovy
41. Zadrobílek Ladislav - 14. 6.1916 - Hrochův Týnec
42. Zapletal Arnošt - 19. 1. 1903 -Újezd
43. Zimprich Stanislav - 3. 3. 1916 -Německý Brod
44. Zbořil Felix - 9. 1. 1916 -Rychlov

Příloha č.3

3.1 tabulka britských a československých leteckých hodností leteckých hodností za druhé světové války

RAF	zkratka	československé	zkratka
Marshal of the Royal Air Force	M/RAF	Nemá obdoby	
Air Chief Marhsal	A/CH/M	Nemá obdoby	
Air Marshal	A/M	Armádní generál	arm. gen.
Air Vice Marshal	A/V/M	Divizní generál	div. gen.
Air Commodore	A/Com	Brigádní generál	brig. gen
Group Captain	G/Cpt	Plukovník	plk.
Wing Commander	W/Cdr	Podplukovník	pplk.
Squadron Leader	S/Ldr	Major	mjr.
		Štábní kapitán	škpt
Flight Lietenant	F/Lt	Kapitán	kpt.
Flying Officer	F/O	Nadporučík	npor.
Pilot Officer	P/O	Poručík	por.
		Podporučík	ppor.
		Štábní praporčík	šprap.
Warrant Officer	W/O	Rotmistr	rtm.
		Štábní rotmistr	šrtm.

		Praporčík	prap.
Flight Sergeant	F/Sgt	Rotný	rt.
Sergeant	Sgt.	Četař	čet.
Corporal	Cpl	Desátník	des.
Leading	LAC	Svobodník	svob.
Aircraftman 1	AC 1	Vojín	voj.
Aircraftman 2	AC 2	Vojín	voj.

3.2 tabulka francouzských a československých leteckých hodností leteckých hodností za druhé světové války

Armée de l'**Air**	**zkratka**	**československé**	**zkratka**
Maréchal		Nemá obdoby	
Géneral d'armée		Armádní generál	arm. Gen .
Géneral de corps d'armée		Nemá obdoby	
Géneral de division		Divizní generál	div. gen.
Géneral de brigade		Brigádní generál	brig. gen
Colonel	Col.	Plukovník	plk.
Lieutenant-colonel	Lt.Col	Podplukovník	pplk.
Commandant	Cdt.	Major	mjr.
		Štábní kapitán	škpt
Capitaine	Cne.	Kapitán	kpt.
		Nadporučík	npor.
Lieutenant	Lt.	Poručík	por.
Sous-lieutenant	Sous Lt.	Nadporučík	npor.
Aspirant	Asp.	Nemá obdoby	
		Štábní praporčík	šprap.
Adjutant-chef	Adj.Chef.	Praporčík	prap.
		Štábní rotmistr	šrtm.
Adjutant	Adj.	Rotmistr	rtm.
Sergent-major	Sgt.Maj.	Nemá obdoby	

Sergent-chef	Sgt.	Rotný	rt.
Sergeant de carriére	Sgt. De Car.	Nemá obdoby	
Sergent	Sgt.	Četař	čet.
Corporal-chef	Cpl.Chef	Nemá obdoby	
Corporal	Cpl.	Desátník	des.
		Svobodník	svob.
Soldat de 1-ére classe	Sol./1	Nemá obdoby	
Soldat	Sol.	Vojín	voj.

Příloha č.4

Stratifikační tabulky

4.1 velitelé 313 peruti a jejích letek

Příjmení	Jméno	Narozen	Civilní zaměstnání	Vyznání/církev	Mateřská řeč
Bergman	Václav	27.8.1915	Důstojník z povolání	Československá	Česká
Čermák	Jan	23.3.1911	Důstojník z povolání	Římsko-katolická	Česká
Fajtl	František	20.8.1912	Důstojník z povolání	Československá	Česká
Fejfar	Stanislav	25.11.1912	Důstojník z povolání	Československá	Česká
Hájek	Václav	30.1.1913	Důstojník z povolání	Bez vyznání	Česká
Himr	Jaroslav	17.6.1917	Důstojník z povolání	Římsko-katolická	Česká
Hochmal	Alois	18.12.1914	Důstojník z povolání	Římsko-katolická	Česká
Jaške	Josef	30.1.1913	Důstojník z povolání	Československá	Česká
Kasal	Karel	24.9.1917	Důstojník z povolání	Římsko-katolická	Česká
Kimlička	Bohuslav	19.9.1915	Důstojník z povolání	Československá	Česká
Kučera	Otmar	13.7.1914	Strojní zámečník	Římsko-katolická	Česká
Masařík	František	13.4.1918	Mlynář	Římsko-katolická	Česká
Mrázek	Karel	29.11.1910	Technický Úředník	Čs. b. Evangelická	Česká
Muzika	Jaroslav	11.4.1915	Důstojník z povolání	Římsko-katolická	Česká
Raba	Václav	27.9.1915	Důstojník z povolání	Římsko-katolická	Česká
Šlouf	Václav	8.10.1911	Strojní zámečník	Římsko-katolická	Česká

Vancl	František	19.2.1911	Důstojník z povolání	Římsko-katolická	Česká
Vykoukal	Karel	20.12.1916			Česká
Zouhar	Karel	21.1.1917	Řezník	Římsko-katolická	Česká

4.2 velitelé 313. peruti.

Příjmení	Jméno	Datum narození	Povolání otce
Bergman	Václav	27.8.1915	rolník
Fajtl	František	20.8.1912	rolník
Himr	Jaroslav	17.6.1917	rolník
Hochmal	Alois	18.12.1914	rolník
Jaške	Josef	30.1.1913	železniční zaměstnanec
Kasal	Karel	24.9.1917	rolník
Kučera	Otmar	13.7.1914	klempířský živnostník
Mrázek	Karel	29.11.1910	Výpravčí vlaků

4.3 Věková tabulka

Příjmení	Jméno	Datum narození	Peruť č./jednotka	Funkce
Taiber	František,	18.9.1909	311	Pilot
Taláb	Josef	16.7.1909	311	Radista/Střelec
Tanuška	František	26.2.1918	311	Střelec
Tarana	Ladislav	25.6.1911	311	Střelec
Tarantík	Václav	27.4.1911	311	Radista
Tauber	Pavel	29.6.1920	310	Pilot
Taudy	Jaroslav	30.7.1909	68	Pilot

Tausig	Miloslav Andy	11.4.1915	311	R. Operátor
Teltsch	Štefan	11.3.1926	Depot	Pilot v výcviku
Tesař	Josef	19.4.1919	138	Střelec
Tesárek	Rudolf	17.10.1909	3. EFTS	Pilot
Tegel	Viktor	4.9.1913	311	Radista
Těšínský	Josef	28.1.1916	310;312;depot	Pilot
Tichý	Josef	28.9.1919	311	Pilot
Timko	Ján	30.12.1918	311	Radista
Tobyška	Bohuslav	22.1.1914	311	Pilot
Tocauer	Stanislav	6.3.1916	312	Pilot
Tofel	Pavel	12.5.1915	311	Radista/Střelec
Tolar	Alois	9.1.1915	311	Navigátor
Toman	Karel	3.11.1898	311,Velitelství Londýn	Pilot
Tománek	Josef	12.3.1918	311	Pilot
Tomek	Hanuš	21.7.1919	111. OTU	Radista/Střelec
Tomko	Ján	2.11.1919	313	Pilot
Tonder	Ivo Peter	16.4.1913	312;313	Pilot
Tošovský	Oldřich	10.7.1917	311	Pilot
Toul	Jaromír	13.2.1917	311	Střelec
Traubmann	Arnošt	19.5.1924	311	Radista/Střelec
Trejtnar	František	7.3.1917	310; 313	Pilot
Trnka	Václav Karel	22.7.1903	311	Navigátor
Trojáček	Josef	15.12.1910	311	Pilot
Truhlář	František	19.11.1917	312	Pilot
Truhlář	Jan	11.12.1914	312;313	Pilot
Truhlář	Václav	20.4.1917	313	Pilot

Truxa	Karel	3.11.1910	311	Radista
Turna	Josef	2.1.1917	111. OTU	Radista
Turnovský	Leo	14.3.1918	311	Navigátor
	Mario			Pilot
Tusar	Alex	6.9.1923	Depot	ve výcviku
Turkl	Emil	24.8.1922	27.OTU	Radista/Střelec
				Střelec/
Tvrdý	Bohumil	4.8.1920	311	Instruktor

Příloha č.5

Tabulka československých stíhacích es[193]

Příjmení	Jméno	Rok narození	Sestřely podle francouzských norem[194]	Sestřely podle britských norem[195]
Kuttelwascher	Karel, Miroslav	1916	20/2/5[196]	18.476-2-5
František	Josef	1914	17/1/0	17-1-0
Vašátko	Alois	1908	15/4/1	6.727-2.750-1
Peřina	František	1911	12/2/1	6.527-2-1
Smik	Otto	1922	11/1/3 +3V-1	10-1-3 +3V-1
Stehlík	Josef	1915	10/3/1	5.219-2.5-1
Mansfeld	Miloslav, Jan	1912	10/0/2 +2V-1	8.833-0-2 +2V-1
Šrom	Leopold	1917	8/2/1	6.333-1.5-0.25
Cukr-Cooper	Václav	1913	8/0/0	4.916-0-0
Kučera	Otmar	1914	7/1/1	5.833-1-1
Plzák	Stanislav	1914	7/1/0	3.933-1-0
Jícha	Václav	1914	7/0/1	4.366-0-1
Vybíral	Tomáš	1911	7/0/0	2.454-0-0

[193] Zpracováno podle J., RAJLICH, *Esa na obloze*, Naše vojsko, Praha 1995, s. 193.
[194] Francouzský systém počítání sestřelů počítal každému z pilotů, který se na sestřelu podílel jeden celý sestřel.
[195] Propracovanější systém britský rozdělil sestřel mezi piloty, kteří se na něm podíleli, takže vznikaly zlomky sestřelů.
[196] Tento údaj znamená, že letec 20 letadel sestřelil jistě 2 pravděpodobně a 5 letounů poškodil.

Doležal	František	1916	6/4/4	3.944-3.333-4
Fejfar	Stanislav, Bohumil	1912	6/2/1	5.5-2-1

Vysvětlivky

.

1.SLP - 1. Stíhací letecký pluk – československá letecká jednotka v SSSR.

ABS – Archiv bezpečnostních složek

ADGB - Air Defence of Great Britain - Laison of to HQFC - Head Quartes Fighter Command v Bently Priory ve Stanmore u Londýna - Dne 15. listopadu bylo Fighter Command přejmenováno na ADGB a dne 16. října 1944 získalo svůj název zpět.

AFC – Air Force Cross – letecký kříž. Vyznamenání určené pro důstojníky RAF za odvahu v neoperačních podmínkách.

BEA – British european airways – britské evropské aerolinie.

CBE - Honorary Commander of the Most Excellent Order of the British Empire Military Division - Řád britského imperia.

čs. - československý.

ČSL-F Československé letectvo ve Francii - archivní fond.

ČSL-VB - Československé letectvo ve Velké Britanii - archivní fond.

DFC - Distinguished Flying Cross – Záslužný letecký kříž. Vyznamenání určené pouze pro důstojníky.

DFM - Distinguished Flying medal - Záslužná letecká medaile- vyznamenání za statečnost v boji s nepřítelem

DSO – Distinguished Service order – Řád za vynikající služby- toto vyznamenání bylo určeno pro příslušníky všech zbraní.

EFTS - Elementary Flying Training School – základní škola létání.

FR. – Francie.

GC - Groupe de Chasse - stíhací jednotka francouzského letectva.

IČL – Inspektorát československého letectva- Czechoslovak Inspektorate General.

Luftwaffe – Vzdušná zbraň. Letecké síly nacistického Německa.

MBE - Member of the Order of the British Empire. Řád britského imperia za vynikající služby.

MNO – Ministerstvo národní obrany.

MU - Maintance unit- Opravárenská jednotka.

SNP - Slovenské národní povstání.

OBE – Order of British empire – Řád britské říše.

OTU - Operation training unit- Operační výcviková jednotka.

RAF - Royal Air Force – Královské letecké síly.

RAFVR – Royal Air Force volunteer reserve - Dobrovolnická záloha britského Královského letectva.

SNP - Slovenského národního povstání.

StB – Státní bezpečnost.

Squadron – Peruť. Základní organizační jednotka RAF.

T/MV – technický fond ministerstva vnitra – archivní fond ABS.

VB – Velká Britanie.

VLU – Vojenské letecké učiliště.

VUA-VHA - Vojenský ústřední archiv - Vojenský historický archiv

WAAF – Women Auxiliary Air Forces – Ženské pomocné letecké jednotky.

Wehrmacht – Braná moc. Armáda nacistického Německa

Použité prameny

1. Primární zdroje

Archivní prameny

VUA-VHA, fondy: Československé letectvo ve Velké Britanii
Ministerstvo národní obrany
Kmenových listin

ABS, fondy: Technický fond ministerstva vnitra.
Ústřední fond státní bezpečnosti
Sekretariát státního tajemníka u MV ČSSR plk. JUDR. Jána Majera.

2. Sekundární zdroje

Literatura

Čejka, E., Bitva o Francii, Mustang s.r.o., Plzeň 1994.

Čejka, E., Československý odboj na západě, Mladá fronta, Praha 1997.

Čejka, E., Zlomená křídla, Naše vojsko, Praha 1968.

Darlington, R., Noční jestřáb, Svět křídel, Cheb 1993.

Deighton, L., Stíhač. Bitva o Britanii-jak to skutečně bylo, Práce, s.r.o, Praha 1993.

Disman, M., Jak se vyrábí sociologická znalost, Karolinum, Praha 2002.

Duda, Z., M., Velitel stíhacího letectva, Naše vojsko, Praha 1994.

Fajtl, F., Sestřelen, Lidové nakladatelství, Praha 1991.

van Eyck, Manuel, F., Zemřeli jsme pro Anglii, Naše vojsko, Praha 1993.

Hubáček, J., Moje vzpomínky na létání, Coalex, Klatovy 2008.

Jíša, Z., Letci Písecka, Prácheňské muzeum, Písek 1992.

Kavan, F., Zrada na křídlech Hurricanu, Nakladatelství a vydavatelství Novinář, Praha 1970.

Kurowski, F., Kříž proti hvězdě, Naše vojsko, Praha 2001.

Kudrna, L., Když nelétali, Libri, Praha 2003.

Němeček, V., Vojenská letadla 3, Naše vojsko, Praha 1992.

Pajer, M., Ve stínu slávy, Svět křídel, Cheb 1992.

Pajer, M., Nad moři a oceánem, Svět křídel, Cheb 2000.

Radosta, Z., Noci nad Německem, Nadas, Praha 1990.

Rajlich, J., 313. stíhací peruť, Mustang, Plzeň 1996.

Rajlich, J., Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 1. část (1940), Ares, Praha 1999.

Rajlich, J., Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 2. část (1941), Svět křídel, Cheb 2000.

Rajlich, J., Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 3. část (1942), Svět křídel, Cheb 2001.

Rajlich, J., Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 4. část (1943), Svět křídel, Cheb 2002.

Rajlich, J., Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 5. část (1944), Svět křídel, Cheb 2003.

Rajlich, J., Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945. 6. část (1945), Svět křídel, Cheb 2005.

Rajlich, J., Na nebi hrdého Albionu. Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945. 7. část, Svět křídel, Cheb 2004.

Rajlich, J., Na nebi sladké Francie, Svět křídel, Cheb 2008.

Rajlich, J., Esa na obloze, Naše vojsko, Praha 2004.

Ryšánek, B., Cesta do Neznáma, Votobia, Olomouc 2005.

Sehnal, J., Rajlich, J., Stíhači nad kanálem, Naše vojsko, Praha 1993.

Sehnal, J., Rajlich, J., Stíhací pilot, Naše vojsko, Praha 1991.

Svoboda, G., Armádní generál Sergěj Jan Ingr (1896-1956), Praha 1998.

Šanderová, J., Sociální stratifikace, Praha 2000.

Toliver, F., R., - Constable, T., J., Sundejte Hartmana, Naše Vojsko, Praha 2009.

Láník, J., a kol., Vojenské osobnosti československého odboje *1939-1945*, Ministerstvo obrany ČR-AVIS, Praha 2005.