

CZECHOSŁOWACCY PILOCI W WALKACH NA FRONCIE ZACHODNIM PODCZAS II WOJNY ŚWIATOWEJ

JANA HORÁKOVÁ

Wasza wielka zasługa polega na tym, że jesteście naszą najstarszą i najbardziej znaną jednostką bojową. Przez ponad pięć lat aktywnie walczyliście z wrogiem w powietrzu. W tej walce uderzyliście bronią najbardziej efektywną i nowoczesną. Staliście się znani już w bitwach we Francji w 1940 roku. Potem w Anglii pomogliście wygrać bitwę o London i powietrzną Bitwę o Anglię. Braliście udział w długich, niebezpiecznych i niszczycielskich nalotach na niemieckie miasta Monachium, Hamburg, Berlin itp.

Udało się wam z sukcesem interweniować w trakcie inwazji wojsk alianckich w Europie i pomogliście w zwycięskiej walce z hitlerowskimi Niemcami aż do pomyślnego zakończenia. (...) Rozstawiliście imię czechosłowackiego lotnika, imię czechosłowackiego żołnierza na całym świecie.

(Ludvik Svoboda, z przemówienia do czechosłowackich lotników po powrocie z Wielkiej Brytanii 13 sierpnia 1945 r. na lotnisku Praga-Ruzyne)

Jeszcze przed II wojną światową czechosłowackie siły powietrzne miały bardzo dobrze wyszkolonych pilotów. Szkolenie pilotów i uzbrojenie sił powietrznych były wspierane nie tylko przez dowództwo czechosłowackiej armii, ale również przez sektor prywatny i szeroką opinię publiczną. Stało się ogólnonarodowym sloganem: „Powietrze jest naszym morzem”. W 1923 r. powstał Powietrzny fundusz im. Masaryka, który w 1926 r. został przemieniony na Ligę powietrzną im. Masaryka (MLL). Jej misją było

propagowanie modelarstwa powietrznego oraz treningi lotniarskie wśród społeczeństwa. W ten sposób zainteresowanie modelarstwem powietrznym szerzyło się wśród młodzieży szkolnej, MLL organizowała kursy, wykłady i treningi lotnictwa. Powstawały także aerokluby, gdzie przebiegały treningi lotów na samolotach silnikowych. W latach 30. dobrowolne szkolenia lotnicze przeszły setki młodych mężczyzn w ramach akcji „1000 pilotów republiki”. Wśród ludzi odbywały się także dobrowolne zbiórki na cele wyposażenia lotnictwa.

Przed II wojną światową czechosłowackie lotnictwo znajdowało się na etapie szerokiego przebrojenia. Siły powietrzne miały w czasie kryzysu monachijskiego sześć pułków lotniczych, w tym 55 dywizjonów, z czego 16 obserwacyjnych, 21 myśliwskich, 7 lekkich bombowych, 6 ciężkich bombowych, 5 rozpoznawczych. W trakcie mobilizacji w 1938 r. wybudowano jeszcze 2 dywizjony myśliwskie i 1 zwiadowczy, we wrześniu 1938 r. przygotowanych do obrony było 58 jednostek, które dysponowały około tysiącem samolotów.

Jednak podpisanie Układu monachijskiego zniweczyło determinację lotników i żołnierzy by bronić ojczyzny. Późniejsza niemiecka okupacja Czechosłowacji doprowadziła 15 marca 1939 r. do zniszczenia czechosłowackiej armii i sił powietrznych, do przejęcia lotniska i sprzętu oraz odesłania pilotów do cywila. Kto chciał walczyć z nieprzyjacielem, musiał opuścić kraj i szukać okazji do walki przeciwko faszyzmowi za granicą. Po zajęciu Czech i Mo-

raw przez armię niemiecką, zorganizowano zgromadzenie Związku lotników Czechosłowacji, na którym postanowiono, że kto z czeskich lotników chce walczyć o wyzwolenie ojczyzny, wyjedzie za granicę.

Zarząd Związku pomagał następnie organizować przejścia członków przez granicę, do czasu, gdy sami musieli opuścić kraj (maj 1940). Piloci otrzymywali od Związku informacje odnośnie możliwości przekraczania granic. Od początku ogłoszenia Protektoratu Czech i Moraw piloci nielegalnie przekraczali granice - najpierw z Polską, gdzie ich podróż prowadziła do czechosłowackiego konsulatu w Krakowie. Trasy ucieczki wiodły przez ostrawski dworzec kolejowy, przez Radvanice czy Šenov albo przez Beskidy, zwłaszcza przez Morávkę i Bílý Kříž. Setki mieszkańców Ostravy i beskidzkich gmin uczestniczyło w pomocy czechosłowackim pilotom, wielu z nich za swą pomoc zapłaciło uwięzieniem w obozach koncentracyjnych, a nawet karą śmierci.

Polski rząd początkowo nie był zainteresowany czechosłowackimi żołnierzami, powołując się na fakt, że w czasie pokoju prawo nie pozwalało mu tworzyć na swoim terytorium jednostek wojskowych składających się z obywateli innego państwa. Jedynym punktem wyjścia dla uchodźców z Protektoratu stała się oferta Francji, która dla czechosłowackich żołnierzy udostępniła 4000 miejsc w Legii Cudzoziemskiej. Transportem wodnym w okresie od maja do sierpnia 1939 r. roku odplynęło do Francji 477 lotników, do Legii dołączyło 103.

Na terenie Polski zostało 90 pilotów (w sumie około 1000 czechosłowackich żołnierzy w obozie jenieckim w Bronowicach Małych i w Lesznie koło Baranowic), z czego w trakcie lipca i sierpnia 1939 r. 93 przyjęto do Polskich Sił Powietrznych, pozostałych 97 przygotowywało się do przyjęcia.

Pierwszego dnia września 1939 roku Polska została zaatakowana przez Niemcy i rozpoczęła się II wojna światowa. W dniu 8 września 1939 r. ustanowiono 1 czechosłowacką jednostkę obserwacyjną, która jednak miała do dyspozycji tylko przestarzałe francuskie samoloty Brugguet i Potez oraz polski RWD, niewielka część lotników służyła w polskich oddziałach. Ze względu na szybkie przemieszczanie się wojsk niemieckich, czechosłowaccy piloci zostali zmuszeni do odwrotu. Niektórym udało się wydostać do Rumunii i stamtąd do Francji, ale większość z nich znajdowała się na terytorium, które po 17 września zajęła Armia Czerwona. Ci lotnicy zostali aresztowani i internowani w ZSRR. Później przetransportowani transportem wodnym do Francji i Wielkiej Brytanii.

Na terenie Polski zabito 4 czechosłowackich lotników. Po klęsce polskich wojsk żołnierze uciekali z Protektoratu tzw. Droga południową – przez Słowację, Węgry i Jugosławię na Bliski Wschód.

FRANCJA

Po przyjeździe z Polski czechosłowaccy lotnicy po wypełnieniu niezbędnych formalności związanych z przystąpieniem do Legii cudzoziemskiej, zostali wysyłani do Afryki Północnej (Oran, Sidi-bel-Abbes). Po przystąpieniu Francji do wojny 3. września 1939 r., zostali jednak zwolnieni z obowiązku, aby móc przyłączyć się do czechosłowackich jednostek wojskowych, formujących się na terytorium Francji.

Lotnicy z obozu Agde zostali wysyłani do baz szkoleniowych w Chartres, Toulouse, Avord, Pau i Tours. Już 2 grudnia pierwszych 17 pilotów myśliwców zostało wysłanych na front.

Wiosną 1940 roku na froncie francuskim walczyło 110 myśliwców (co stanowiło jedną czwartą pilotów myśliwców francuskich) i 30 pilotów bombowców, ilość czechosłowackich lotników we Francji to ponad 700 ludzi. Do momentu kapitulacji Francji zniszczyli lub uszkodzili 158 niemieckich samolotów i zrzucili na wroga 8500 kg bomb.

Największe sukcesy odnosili piloci myśliwców: Alois Vašátko (15 zabitych), František Peřina (14 zabitych), Václav Cukr (8 zabitych), Josef Stehlík oraz Jan Klán (po 8 zabitych). Czechosłowaccy piloci latali na samolotach Dewoitine 520, Morane-Saulnier 406 i Curtiss 75 oraz na bombowcach Bloch 210. Za swoje zasługi bojowe zapłaciło życiem 49 lotników.

Po podpisaniu kapitulacji większość lotników wstąpiła do francuskich portów Port Vendres, Bordeaux, Séte i Marseille, skąd zostali ewakuowani do Wielkiej Brytanii. Mniejsza grupa dostała się do Wielkiej Brytanii własnymi drogami.

BITWA O ANGLIĘ, A CZECHOSŁOWACCY PILOCI

Bitwa o Anglię trwała od 10 lipca do 31 października 1940 r. i była to bitwa o przestrzeń powietrzną nad kanałem La Manche i Wyspami Brytyjskimi. Niemcy starali się uzyskać przewagę powietrzną przed inwazją na Wyspy, zniszczyć Royal Air Force (Lotnictwo królewskie) i bombardowaniem sparaliżować firmy przemysłowe i transport wodny.

Jednak siła moralna Brytyjczyków była niesamowita, cały naród zaangażował się w przygotowania do obrony kraju.

Okupacja Wysp Brytyjskich zaczęła się na koniec czerwca 1940 r., kiedy to Niemcy zajęli cztery wysepki brytyjskie w cieśninie Kanału La Manche u wybrzeży Francji – Jersey, Guernsey, Alderney i Sark.

Na początku Bitwy o Anglię Niemcy mieli około 2800 zdolnych do walki samolotów, Brytyjczycy 1200 samolotów, z czego około 800 myśliwców, ale tylko 660 było zdolnych do użytku. Jednak Brytyjczycy mieli przewagę w postaci systemu wczesnego ostrzegania, przede wszystkim mieli radar – koło południowego wybrzeża Wielkiej Brytanii było w 1940 roku rozmieszczonych 51 stacji radarowych. Bitwa o Anglię miała cztery etapy, które różniły się sposobami ataku i celami, które były atakowane:

Faza pierwsza – atak na konwoje w kanale La Manche, atak na pozycje obronne i miasta w okolicy planowanej inwazji Faza druga – niszczenie myśliwców na ziemi i w powietrzu Faza trzecia – masowe ataki bombowe na Londyn i większe miasta Faza czwarta – ciężkie nocne bombardowanie miast, portów lotniczych i celi wojskowych

W odpieraniu niemieckich ataków przyczynili się członkowie dwóch czeskosłowackich szwadronów myśliwców (310 czeskosłowacki szwadron myśliwców od 19 sierpnia 1940 r. i 312 szwadron od 2 sierpnia 1940 r.) oraz pozostali czeskosłowaccy lotnicy przyporządkowani do brytyjskich myśliwców. Ogółem zestrzelili 56 samolotów wroga za cenę 7, które spadły. Od 10 września do odwetowych ataków RAF dołączył także 311 czeskosłowacki szwadron bombowy. Łącznie w Bitwie o Wielką Brytanię uczestniczyło 96 czeskosłowackich lotników.

Najbardziej efektywnym alianckim pilotem myśliwca w Bitwie o Anglię okazał się czeskosłowacki pilot Josef František, członek 303 polskiego szwadronu myśliwców, który podczas września 1940 r. zestrzelił 17 niemieckich samolotów (zginął 8 października 1940 r. podczas lądowania). W walce powietrznej, która oficjalnie zakończyła się 31 października 1940 r., Luftwaffe nie udało się osiągnąć zamierzonych celów dla zapewnienia inwazji armii niemieckiej. Niemcy stracili 1733 samolotów, Brytyjczycy 828 maszyn.

Nazwiska pilotów, którzy zginęli w Bitwie o Anglię, są zapisane w księdze pamiątkowej w katedrze w Westminster Abbey. Między nimi znajdują się nazwiska siedmiu poległych pilotów czeskosłowackich:

Jaroslav Štěrbáček szwadron 310. + 31.8.1940
František Marek szwadron 19. + 14.9.1940
Vladimír Horský szwadron 238. + 26.9.1940
Josef František szwadron 303. + 8.10.1940
Jaroslav Hlaváč szwadron 56. + 10.10.1940
Vilém Göth szwadron 501. + 25.10.1940
Emil Fechtner szwadron 310. + 29.10.1940

DZIAŁALNOŚĆ WOJENNA CZECHOSŁOWACKICH LOTNIKÓW W LATACH 1939 – 1941

310 CZECHOSŁOWACKI SZWADRON MYŚLIWCÓW

W Wielkiej Brytanii czeskosłowaccy lotnicy stali się częścią RAF (Royal Air Force – brytyjskie Lotnictwo królewskie). Na 12 lipca 1940 r. zostało utworzone centrum dowodzenia czeskosłowackiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii – Inspektorat cs. lotnictwa. W trakcie całej wojny na czele stał Karel Janoušek. W ten sam dzień w Duxford powstała pierwsza czeskosłowacka jednostka: 310 czeskosłowacki szwadron myśliwców, uzbrojona w samoloty Hawker Hurricane Mk. I. Ich brytyjskim dowódcą został G. D. M. Blackwood, czeskosłowackim A. Hess.

Do 15 sierpnia szwadron został uznany za operacyjny i 26 sierpnia przeszedł pierwszą bitwę powietrzną, gdzie stracił dwa Hurricany, ale zestrzelił trzy niemieckie samoloty. Podczas Bitwy o Anglię dywizjon zdobył jeszcze 39 zestrzelonych samolotów wroga, prawdopodobnie kolejnych 11 i 5 uszkodził. Ale zarazem stracił 4 członków. Pod koniec 1940 r. brytyjskim dowódcą dywizjonu został J. Jeffries, w lutym 1941 r. wsparł go czeskosłowacki dowódca F. Weber.

W tym samym miesiącu dywizjon uczestniczył w pierwszym ofensywnym locie nad terytorium Francji. Głównym zadaniem po dotarciu do lotniska Dyce i Montrose w Szkocji był patrol nad konwojem. W drugiej połowie roku dywizjon został uzbrojony w samoloty Supermarine Spitfire Mk. VB, a następnie przeniósł się do Perranporth w południowej Anglii.

311 CZECHOSŁOWACKI SZWADRON BOMBOWCÓW

Szwadron został utworzony 2 sierpnia 1940 r. w Honington, brytyjskim dowódcą był J.F.Griffiths, czeskosłowackim K.Toman– Mareš. Był uzbrojony samolotami typu Vickers Wellington. 10 września 1940 r. trzy załogi wystartowały na pierwszą misję bojową – nalot na sortownię w Brukseli. Nastąpił długi ciąg nalotów nad okupowanymi miastami i obszarami przemysłowymi Europy Zachodniej. Do znaczących osiągnięć dywizjonu należy interwencja w lipcu 1941 r. krążownika Prinz Eugen z załogą V. Kordy.

Na stanowiskach dowódców czechosłowackich wymieniali się Josef Schejbal, Josef Ocelka i Józef Šnajdr. To był dopiero kwiecień 1942 r., kiedy szwadron został usunięty ze związku Bomber Command.

Do końca 1942 r. szwadron odbył 1061 lotów operacyjnych i zaatakował ponad 80 celów w Niemczech i okupowanych krajach Europy. Jednak z czechosłowackich dywizjonów „trzystajedenastka” odniosła w tym czasie największe straty w ludziach – straciła prawie połowę załogi (23 z 54 rozmieszczonych załóg, każda załoga składała się z 6 mężczyzn).

312 CZECHOSŁOWACKI SZWADRON MYŚLIWCÓW

Szwadron został założony 5 września 1940 w Duxford przez brytyjskiego dowódcę F. H. Tysona, czechosłowackiego J. Ambruša. Bazą operacyjną zostało lotnisko Speke niedaleko Liverpoolu, gdzie jednostka 2 października została ogłoszona operacyjną. Wyposażona była w Hawker Hurricane Mk.I. W grudniu 1940 r. E. Čížek zastąpił na stanowisku dowódcy J. Ambruša, a szwadron przeniesiono na lotnisko Penrhos.

Rok 1941 charakteryzowały gotowość, patrolowanie wybrzeża, eskorty bombowców nad Francją, Belgią i Holandią, ochrony samolotów ratunkowych. W kwietniu 1941 r. szwadron przeniesiono na lotnisko Jurby na wyspie Man. Od 29 maja do 20 lipca 1941 r. jednostka 312 przesunęła się do Kenley koło Londynu, skąd w ramach wing kenleyego przeprowadzano ofensywne patrole myśliwców i eskortowano bombowce nad okupowaną Europą. Krótko na stanowisku dowódcy stał Jana Klán, w czerwcu 1941 r. został zastąpiony przez A. Vašátko. Pod koniec 1941 r. szwadron zmienił uzbrojenie na samoloty Supermarine Spitfire.

Rok 1942 rozpoczął się nową bazą Fairwood Common.

313 CZECHOSŁOWACKI SZWADRON MYŚLIWCÓW

Szwadron założono 10 maja 1941 r. na lotnisku Catterick z czechosłowackich pilotów do tej pory służących w różnych dywizjonach brytyjskich. Obsługa naziemna składała się niemal wyłącznie z Brytyjczyków. Brytyjskim dowódcą został G.L. Sinclair, DFC, czechosłowackim był J. Jaške. Jednostką operacyjną została 11 czerwca 1941 r., ich zadaniem było patrolowanie konwojów z lotniska Leconfield.

Po ponownym uzbrojeniu Spitfiry Mk.II szwadron w sierpniu 1941 r. przeniósł się na nowe miejsce, którym stało się lotnisko Portreath. Stamtąd przeprowadzono patrole i naloty bombowe nad Francją. We wrześniu 1941 r. pełną kontrolę nad szwadronem przejął J. Jaške, w grudniu 1941 r.

został zastąpiony przez K. Mrázka. Wtedy szwadron wyłatywał z jednostki Hornchurch niedaleko Londynu, gdzie stał się częścią tak zwanego wing hornchurchskiego.

DZIAŁALNOŚĆ WOJENNA CZECHOSŁOWACKICH MYŚLIWCÓW W LATACH 1942 – 1945

CZECHOSŁOWACKI WING

W maju 1942 r. doszło do zasadniczej zmiany w organizacji czechosłowackiego lotnictwa myśliwców w Wielkiej Brytanii. Z trzech szwadronów czechosłowackich myśliwców powstała wyższa jednostka – wing myśliwców, którego pierwszym dowódcą został Alois Vašátko. W maju wing składał się z czechosłowackich szwadronów 310 i 312 oraz brytyjskiego szwadronu 154, który 8 czerwca zastąpił 313 szwadron czechosłowacki – po jego odłączeniu od wing hornchurchskiego. Pierwszym wspólnym działaniem był lot patrolowy 10 czerwca 1942 r. nad Cherbourg pod nazwą przykrywką Rodeo 12

23 czerwca wing stracił dowódcę A. Vašátko, który w boju powietrznym zderzył się z samolotem wroga. Nowym dowódcą został Karel Mrázek, DFC. W sierpniu 1942 r. szwadron uczestniczył w operacji Jubilee – alianckiej operacji desantu w Dieppe. Od 21 października 1942 r. wing w lataniu nad Francją był wspierany przez bombowce amerykańskie B-17 i B-24.

W marcu 1943 r. dowódcą wing został František Doležal, DFC. Od września szwadron obsługiwał bazę Ibsley. W trakcie przygotowań do inwazji wing w listopadzie 1943 r. został przeorganizowany na No 134th Czechoslovak Airfield, a w styczniu 1944 r. czechosłowacki szwadron przemianowano

na 2nd Tactical Air Force, przeznaczono na wsparcie inwazji i wyposażono efektywniejszymi samolotami Spitfire Mk.IXC. Znaczącym wydarzeniem w styczniu 1944 r. był wylot 21 czechosłowackich myśliwców do ZSRR, aby tam utworzyć jednostkę myśliwców.

W trakcie miesięcy przed inwazją czechosłowacka grupa myśliwców przeniosła się na lotniska Mendlesham, a później polne lotnisko Appledram, skąd eskortowała bombowce i atakowała wyrzutnie latających pum V1 (bombami ważącymi pięćset funtów podwieszanymi pod kadłubem samolotu). Już w godzinę po desancie aliantów w Normandii czechosłowaccy piloci rozpoczęli patrole nad wojskami alianckimi. Od lipca do końca 1944 r. czechosłowackie szwadrony stacjonowały na różnych lotniskach w Wielkiej Brytanii. Do końca wojny piloci czechosłowackich myśliwców głównie eskortowali ataki bombowców na ziemię okupowaną przez Niemcy.

Po wybuchu Praskiego powstania piloci mieli nadzieję, że będą w stanie wrócić do domu, aby pomóc ojczyźnie. Tak się nie stało, a czechosłowackie jednostki RAF do domu powróciły dopiero w sierpniu 1945 roku.

311 CZECHOSŁOWACKI SZWADRON BOMBOWY W LATACH 1942 – 1945

W kwietniu 1942 szwadron 311 po przeniesieniu do Coastal Command (Dowództwo lotnictwa wybrzeża), przeniósł się na lotnisko Aldergrove w Irlandii Północnej, w celu zapoznania z nowymi wyzwaniami, które czekały na niego w bitwie o Atlantyk. Od momentu przeniesienia bazy Talbenny z siedzibą w Walii w czerwcu 1942 r. przez prawie rok ich głównym zadaniem było niszczenie statków i łodzi podwodnych.

W maju 1943 roku w bazie Beaulieu szwadron 311 dostał w ramach wyposażenia samoloty Consolidated B-24 Liberator. Najważniejszym sukcesem 1943 r. było osiągnięcie niemieckiej łodzi Alsterufer przez załogę O. Doležala. Aż do końca wojny szwadron przeprowadzał patrole nad morzem w celu poszukiwania statków wroga oraz eskortowania konwojów do ZSRR. Ostatnią łódź podwodną zniszczyła załoga J. Beneša 5 maja 1945 roku.

DZIAŁANIA WOJENNE LOTNIKÓW CZECHOSŁOWACKICH W JEDNOSTKACH BRYTYJSKICH

Czechosłowaccy piloci podczas wojny działali także w dziesiątkach jednostek wojsk brytyjskich. Duża grupa służyła np. w brytyjskim szwadronie myśliwców. Najbardziej znanym z nich był Karel Kuttelwascher, najbardziej skuteczny czechosłowacki pilot myśliwca, który miał na koncie 20 pewnych i 2 prawdopodobne likwidacje wrogów oraz 5 uszkodzonych samolotów. Duża grupa czechosłowackich pilotów walczyła już w Bitwie o Anglię w szeregach 19 szwadronu myśliwców.

W 32 szwadronie walczyło 15 Czechosłowaków, którzy latali jako nocni piloci myśliwców. Do nocnych lotów od 20 stycznia 1942 r. przeznaczono także samoloty B w 68 szwadronie nocnych myśliwców, złożonym w całości z czechosłowackiej załogi, która latała na ciężkich myśliwcach z radarem pokładowym. Największe sukcesy wśród czechosłowackiej załogi B odniosła para Miloslav Mansfeld oraz Slavomil Janáček. Członkiem 303 polskiego szwadronu myśliwców był Josef František, który w Bitwie o Anglię zestrzelił w ciągu jednego miesiąca 17 samolotów.

24 czechosłowackich pilotów służyło w 138 szwadronie Special Duties (do zadań specjalnych), których zadaniem było przewożenie paragrafów do okupowanych krajów Europy.

Trzech czechosłowackich lotników za swoje niezwykle zdolności zostało mianowanych dowódcami brytyjskich szwadronów – F. Fajtl – 122 szwadron myśliwców, Otto Smik – 127 szwadron myśliwców i Jiří Maňák – 198 szwadron myśliwców.

Grupa czechosłowackich nawigatorów latała również w Royal Canadian Air Force w latach 1943 – 1944, inni służyli w 111. szwadronie na Bahamach.

Pozostali czechosłowaccy piloci, członkowie 311 szwadronu bombowców, byli w 1941 r. przydzieleni do Ferry Command – jednostki, której zadaniem było przeprowadzanie transportem powietrznym nowo wyprodukowane samoloty amerykańskie z kanadyjskich lotnisk do Wielkiej Brytanii. To spowodowało przyspieszenie ich wykorzystania w walkach, ponieważ samoloty nie musiały być demontowane przed transportem, a następnie montowane na terenie Anglii. W tej jednostce służyło 11 czechosłowackich pilotów. Jako pierwsza czechosłowacka załoga para Václav Korda i Jaroslav Liška przeprowadziła historycznie pierwszy bezpośredni przelot przez Atlantyk.

Kolejni czechosłowaccy piloci służyli w Transport Command – Centrali transportu lotniczego, która zapewniała transport nowych i naprawionych samolotów, pasażerów i wyposażanie oddziałów.

Ze wszystkich członków brytyjskiej eskadry transportowej w październiku 1944 r. utworzono Czechoslovak Transport Pool, który miał stać się podstawą powojennego czechosłowackiego lotnictwa transportowego.

W sumie czechosłowaccy piloci na froncie zachodnim wyłatali ponad 80.000 godzin operacyjnych i zniszczyli lub uszkodzili ponad 500 samolotów wroga. W walce zginęło 536 pilotów, 51 lotników wzięto do niewoli. Za wybitne dokonania wojenne przyznano czechosłowackim pilotom ponad 1600 nagród.

CZŁONKOWIE RAF W ZSSR

Od 1941 r. na terenie Związku Radzieckiego zbudowano czechosłowacką jednostkę wojskową. W tym czasie armii radzieckiej brakowało sprzętu wojskowego, uzbrojenia i przede wszystkim sprzętu ciężkiego i samolotów, ponieważ przemysł wojskowy przenosił się z obszarów zagrożonych ruchami nacierającą na Ural armii niemieckiej. Dopiero w 1943 r. uzgodniono między czechosłowackim i radzieckim dowództwem, że będzie możliwe utworzenie czechosłowackiej jednostki wojskowej. Ponieważ czechosłowacka jednostka została zbudowana jako naziemna, na terytorium ZSRR nie było wystarczająco pilotów

i dowodzących. Dlatego też na wniosek strony czechosłowackiej poproszono dowództwo RAF o uwolnienie kilku czechosłowackich lotników, którzy mieli stać się podstawą jednostki lotniczej w ZSRR. Brytyjskie dowództwo najpierw nie zgodziło się z odwołaniem, ale ostatecznie odesłano 21 pilotów, którzy dobrowolnie zgłosili się do odejścia do Związku Radzieckiego (20 pilotów oraz 1 oficer służby lądowej). 21 lutego 1944 r. grupa ochotników pod dowództwem kapitana Františka Fajtla wyjechała przez Morze Śródziemne, Egipt, Palestynę, Irak i Iran do ZSRR, gdzie dotarła w połowie kwietnia 1944 roku.

3 maja 1944 r. w bazie Iwanowo powstał 128 niezależny czechosłowacki szwadron myśliwców w ZSRR. Po przylocie dwóch słowackich pilotów (L. Dobrovodského i A. Matuška), który przylecieli do sowieckiej jednostki z eskadry słowackiej ulokowanej na Krymie, a którzy po re kwalifikowaniu na sowieckie samoloty zostali przydzieleni do czechosłowackiej jednostki, szwadron został zreorganizowany na 1 czechosłowacki lotniczy pułk myśliwców w ZSRR, uzbrojony w samoloty Lavochkin La-5 FN. Personel naziemny był tylko radziecki, ponieważ Czechosłowaków było niewielu. Jeszcze w maju pułk został przeniesiony do bazy Kubinka, oddalonej 50 km od Moskwy.

W czerwcu pułk zakończył szkolenie na sowieckich samolotach i poprosił o przeniesienie na front. Od 20 do 23 lipca 1944 r. został przeniesiony do bazy Proskurov na Ukrainie, gdzie również umieszczono jednostki 1 czechosłowackiego oddziału armii, który miał w walce udzielać wsparcia z powietrza.

Po wybuchu słowackiego powstania narodowego, kiedy słowackie lotnictwo dołączyło do buntu, dowódca 1. pułku myśliwców F. Fajtl sprawdził we wrześniu 1944 roku na lotnisku Trzy dęby i Bańska Bystrzyca możliwości lotniczych działań wojennych na Słowacji. W dniu 17 września pułk myśliwców przeniósł się na lotnisko Zolna koło Zwolenia. Już dzień później czechosłowackie myśliwce zaatakowały lotnisko w Pieszczanach i uszkodziło 20 ni-

emieckich samolotów, czym całkowicie wyłączyli lotnisko z możliwości eksploatacji, a Niemcy musieli korzystać z lotniska w Polsce. Działania wojenne pułku trwały do 25 października, kiedy samoloty wróciły na terytorium ZSRR w związku z ruchem wojsk niemieckich na terytorium powstańców.

W czasie powstania pułk nad terytorium Republiki Słowackiej odbył 566 lotów bojowych, z wyjątkiem samolotów uszkodzonych na lotnisku Piešťany członkowie ze-strzelili dziewięć niemieckich samolotów i uszkodzili 10, oprócz tego niszcząc dwa czołgi, 90 samochodów i wiele innego sprzętu wojskowego.

Do pierwszego stycznia 1945 r. powstała 1 czechosłowacka mieszana dywizja w ZSRR, która miała 2 pułki bombowców i 1 lotniczy. Dowódcą dywizji był Ludvík Budín, dowódcą 1 pułku myśliwców František Fajtl, dowódcą 2 pułku myśliwców (który był rezerwowym) Ivan Haluzický, a dowódcą 3 pułku bitewnego Mikuláš Guljanič.

Dywizja ta została wdrożona do walki w ramach Operacji ostrawsko-opawskiej. Na początku stycznia 1945 r. doszło do niej 16 pilotów z Wielkiej Brytanii. Szkolenie odbyło się na lotnisku w Przemyślu i Iwoniczu, a 14 kwietnia 1945 r. były 1 i 3 pułk przekierowane z lotniska Poręba do walki w Operacji ostrawsko-opawskiej. Działania wojenne trwały do 2 maja 1945 roku.

Chociaż działania oddziału w Operacji ostrawsko-opawskiej były często utrudnione przez złą pogodę, piloci i tak zdolali wylatać 580 godzin.

Czechosłowaccy lotnicy podczas II wojny światowej wylatali łącznie ponad 100.000 godzin nad krajami europejskimi, zniszczyli lub uszkodzili ponad 550 samolotów wroga, 9 okrętów podwodnych, kilka statków i bardzo dużo maszyn bojowych. W walce udział wzięło około 2.500 mężczyzn, prawie jedna czwarta z nich zginęła.