

Před 80 lety - 13. srpen 1945 - Poslední doma, 2. část

13.8.2025 - Jiří Rajlich | Vojenský historický ústav Praha

Přinášíme vám druhou, závěrečnou část textu historika VHÚ Praha Jiřího Rajliche, který se věnuje návratu československých letců po druhé světové válce do vlasti. Dnes je to přesně 80 let od okamžiku, kdy se jako jedni z posledních mohli vrátit do osvobozené vlasti. Přestože do zahraničního odboje odcházeli mezi prvními, jako celek se mohli vrátit až jako ti úplně poslední, až tři měsíce po podepsání německé kapitulace.

Sbohem, Anglie

Zatímco Liberatory 311. peruti začaly dopravovat personál do Prahy, u trojice stíhacích perutí v Manstonu vrcholilo jejich přezbrojování na zbrusu nové Spitfiry LF.Mk.IXE, určené již pro potřeby poválečného čs. letectva. Pozemní personál na ně aplikoval také nový marking. Namísto původních znaků RAF byly nastríkány československé výsostné znaky, přičemž trupový znak byl vypuštěn a překryt kamuflážní barvou. Na svislé ocasní ploše byly čs. znaky v nestandardní praporovité podobě, a to ve výšce, která překrývala původní britské označení. Příslušnost strojů k jednotlivým perutím byla demonstrována trojím způsobem – perutními kódy, zbarvením vrtulových kuželů a miniaturami perutních znaků. Na trupech letouny nesly identifikační perutní kódy složené z dvojic písmen – NN (310. peruť), DU (312.) a RY (313.). Za pomlčkou (která se nacházela zhruba v místě původního trupového znaku) následovalo individuální písmeno stroje v peruti. Výjimkou byl velitelský stroj s kódy HL, náležející veliteli křídla, mjr. Jaroslavu Hladovi, DFC, jenž tak použil zkratku svého příjmení. Vrtulové kužely měly následující zbarvení - 310. peruť modré, 312. světle modrozelené (jinde se uvádí bílé) a 313. peruť červené. Stroje velitelů perutí a velitele křídla nesly vrtulové kužely v národních barvách. Miniatury perutních znaků nosily stroje na krytech motorů – 310. peruť červeného českého lva v bílém, červeně lemovaném poli, 312. čápa v modrém, černě lemovaném poli a 313. hnědého ještěrky v bílém, černě lemovaném poli. V rámci příprav na návrat do Československa vyměnili výstroj i letci samotní - své původní uniformy RAF zaměnili za battle-dresy s československým hodnotným označením.

Zatímco vrcholily přípravy na odlet československých stíhacích perutí RAF do vlasti, proběhlo 3. srpna 1945 na letišti Manston slavnostní rozloučení s jejich příslušníky z britské strany. Air Marshal Karel Janoušek původně usiloval, aby k oficiální rozlučce došlo přímo před britským panovníkem, králem Jiřím VI., jenž čs. letce navštívil počátkem roku 1941 a jehož návštěva „zůstala pevně vryta v československé paměti“. Tento plán však nevyšel stejně jako rozloučení před náčelníkem štábu letectva (Chief of Air Staff) Air Chief Marshalem Sirem Charlesem F. A. Portalem, jenž se nemohl zúčastnit v důsledku „urgentní státní záležitosti“.

Tím, kdo se nakonec s čs. stíhači v Manstonu 3. srpna 1945 oficiálně loučil, byl Air Marshal Sir John C. Slessor, KCB, CB, DSO, MC, někdejší velitel Coastal Command, nyní působící jako vysoký činitel Letecké rady (Air Member for Personnel on the Air Council). Učinil tak za přítomnosti Janouška, Beaumonta a nadřízeného velitele Fighter Command, Air Marshala Sira Jamese Robba, KBE, CB, DSO, DFC, AFC.

Ve svém projevu Slessor vzdal hold podílu malého a udatného československého letectva („gallant little force“) v právě skončené válce a vyjádřil víru v poválečnou spolupráci a přátelství. Ukončil ho českým „Letu zdar!“ Poté kolem 15.00 následovala slavnostní přehlídka, jíž se českoslovenští letci

oficiálně rozloučili se zemí, která je pět roků hostila a dala jim příležitost pokračovat v nyní již úspěšně završeném boji.

Zpožděný přilet stíhačů

Hlavní sled tří československých stíhacích perutí odletěl z Velké Británie směrem k domovu ráno 7. srpna 1945. Podle původní propozice mělo celkem 54 Spitfirů od 310., 312. a 313. peruti odletět do Prahy-Ruzyně se zastávkou v německém Hildesheimu (kde měly doplnit palivo), zatímco 10 Liberatorů od 311. peruti mělo letět přes Grafendorf u Frankfurtu nad Mohanem. Generál Janoušek předpokládal, že „stíhací perutě se před dosažením Prahy setkají s bombardovací perutí, poté provedou slavnostní defilé nad hlavním městem a pak přistanou na letišti Ruzyň.“ Realita však byla poněkud odlišná.

Poslední briefing stíhacích perutí proběhl v Manstonu 7. srpna 1945 v 07.00. O čtyřicet minut později začali piloti rolovat na start a v 08.00 bylo všech 54 Spitfirů LF.Mk.IXE ve vzduchu srovnáno v dohodnuté sestavě. Všechny stroje, které měly podvěšeny podtrupové přídavné nádrže o obsahu 410 litrů paliva, nesly již čs. výsostné znaky a piloti měli čs. uniformy s čs. hodnotným označením. Vedoucí šestici vedl mjr. Jaroslav Hlaďo, DFC, po dvanácti strojích od každé peruti vedli jejich velitelé, škpt. Hugo Hrbáček, DFC, škpt. Jiří Hartman, DFC a npor. Otmar Kučera, DFC; poslední tucet strojů vedl škpt. Karel Kasal.

Kolem 10.30, po bezmála dvou a půl hodině letu, svaz dospěl do místa plánovaného mezipřistání, na americké polní letiště R-16 v Hildesheimu, ležícímu 7 kilometrů jihovýchodně od Hannoveru. Hned po dosednutí se však obloha zatáhla a základna mraků sahala až na zem, což způsobilo několikadenní zdržení na místě.

O datu odletu rozhodla teprve meteorologická předpověď z 11. srpna. Směrem k domovu nakonec odstartovali až šestého dne, 13. srpna 1945 ve 14.20 hodin. Po více než dvou hodinách letu, kolem 16.30 dorazili k hlavnímu městu. Stověžatou metropoli, rozdělenou stříbrnou stužkou Vltavy přelétla vzorně vyřízená sestava ve stanovené výšce 500 metrů. „Když nás W/Cdr Hlaďo informoval radiem, že jsme poblíž Chebu v Československu, byly naše kyslíkové masky plné slz,“ popisuje emotivně silné okamžiky jeden ze stíhačů 313. peruti, rt. Bohuslav Velvarský. „Seřadili jsme se a ve vyřízené formaci naše Spitfiry přelétly nízko nad Václavským náměstím a Pražským hradem. Plni dojetí jsme pak začali nasazovat k přistání na letišti Ruzyň...“

Vytoužené dráhy ruzyňského letiště se kola Spitfirů dotkla v rozmezí od 16.50 do 17.00 hodin. „Tisíce lidí nás přišly přivítat,“ vzpomíná jiný z navrátilců, por. Miroslav Liškutín, DFC. „Bylo to úžasné, fantastické. Pro nás všechny to byl nezapomenutelný zážitek.“

Emocionálně silné okamžiky, které piloty čekaly po přistání, zaznamenal také tehdejší velitel 310. čs. stíhací peruti, škpt. Jiří Hartman, DFC:

„Letíme domů. Šest dlouhých let jsem snil o tomto okamžiku, který je teď jen několik krátkých minut před námi. Stále jsem doufal, že se vrátím, ale jako všichni moji kamarádi jsem věděl, že naděje na přežití je pramalá. Většina těch, kteří tehdy před šesti lety opouštěli svou vlast, když ji Hitler okupoval, se toho nedočkala. Vracíme se jen my, kteří jsme to všechno přežili.“

Teď už vidím Prahu. Marně se snažím potlačit slzy, které se mi derou do očí. Poznávám Hradčany. Město se ježí věžemi a věžičkami. Vltava se kroutí středem města, vypadá jako stříbrný had, vyhrívající se na slunci. Teď vidím ruzyňské letiště a tisíce lidí na jeho okraji. Doufám, že jsou mezi nimi i moji rodiče. Dovedu si představit, jak se asi cítí – jejich jediný syn se jim vrací po šesti letech. Určitě jsou na mě hrdí. Vracím se domů v čele první a nejslavnější československé stíhací perutě.

Srdce mi praská pýchou. Teď jsme nad Ruzyní. Ještě několik málo okamžiků. Dávám rozkaz: udělat formaci stupňovitě doprava a jdeme na přistání... podvozek ven, klapky ven... dosedáme.

Rolujeme se Spitfiry do řady naproti místu pro diváky, kteří mávají národními vlajkami. Vypínáme motory, sundáváme letecké kukly a seskakujeme na zem. Konečně doma. Home, sweet home... Ohromný potlesk, nadšené výkřiky. Spolu s chlapci, kteří přilétli před námi na palubách dopravních Liberatorů, se řadíme do tvaru..."

Uvítání v Ruzyni mělo poněkud improvizovanou podobu, neboť návrat, původně plánovaný na 7. srpen, se pro počasí o několik dní zdržel a o aktuálním dni a čase dnešního přiletu věděly čs. vojenské orgány jen relativně nedlouhou dobu.

Navrátilví se letce z Velké Británie v čele s div.gen. RNDr. Karlem Janouškem, KCB, na letišti uvítal náčelník hlavního štábu div.gen. Bohumil Boček, dále podnáčelník hlavního štábu div.gen. Heliodor Píka, velitel 1. vojenské oblasti brig.gen. Karel Klapálek, velitel letectva div.gen. Ing. Alois Vicherek, britský velvyslanec Philip Nichols, britský letecký atašé G/Cpt Geoffrey M. Wyatt, náčelník sovětské vojenské mise gen.mjr. Molotkov, šéf diplomatického protokolu PhDr. Jan Skalický a další.

Když navrátilví se letci zvládli nával emocí a opadla první vlna vzrušení, zavelel mjr. Hladě k nástupu a v čele vyrovnaného útvaru podal hlášení gen. Bočkovi, který pak letce uvítal stručným projevem. V jeho závěru poděkoval letcům za všechno, co za války vykonali, uvítal je ve vlasti a provolal republice, prezidentovi a letcům „Nazdar“. Letci mu odpověděli hlučným „Zdar!“ Poté se generál Boček jednotlivě přivítal s každým ze stíhačů, zatímco na kraji letištní plochy se shromáždily četné zástupy obyvatelstva a příbuzných, z nichž někteří za své blízké čekali dlouhých šest roků a pak ještě několik dní, neboť přilet se o šest dní zpozdil. „Uvítací ceremoniál. Mluví nějaký generál,“ pokračuje ve své vzpomínce škpt. Jiří Hartman, DFC. „Po celou dobu hledám očima své rodiče. Proslov končí a konečně se můžeme rozeběhnout a hledat své blízké. Vidím maminku a otce v první řadě diváků. Tři dny a tři noci čekali na náš přilet. Padáme si do náruče, znovu slzy. Otec vypadá dobře, ale maminka je těžko k poznání. Němci je za války oba uvěznili za to, že jsem bojoval v Anglii a maminka vážně onemocněla. V tu chvíli je však všechno zapomenuto ve šťastném shledání. Je to nejšťastnější den mého života..."

Uvítání letců ministrem národní obrany, div.gen. Ludvíkem Svobodou, proběhlo na slavnostně vyzdobeném ruzyňském letišti o dva dny později, ve středu 15. srpna 1945. Již v brzkých ranních hodinách proudily na letiště davy pražského obecnstva. Půl hodiny před začátkem byly prostory letiště, vyhrazené pro slavnost, plně obsazeny. Před budovou letiště vlajková výzdoba - po obou stranách tribuny spojenecké vlajky a vzadu nápis Kamarádi letci, vítáme vás domů - Ať žije Československá republika. Prostor slavnosti byl ohraničen vzorně vyrovnanými stíhacími Spitfiry a čtyřmotorovými Liberatory.

Obyvatelstvo uvítalo letce jako národní hrdiny. „Bouře pozdravů zazněla ruzyňským letištem,“ přibližuje slavnostní atmosféru tehdejší časopis Rozlet. „Všichni ti, kteří marně chodili vyhlížet návrat letců z Anglie a desetitisíce dalších, přišli 15. srpna 1945, aby pozdravili hochy, na jejichž blůzách se skvěly pásy stužek vyznamenání. Přišly desetitisíce Pražanů, přijeli přespolní z blízka i z dále. Nedbali ani na to, že museli daleko na letiště pěšky, nedbali na to, že teprve za úžasných návalů se přisunovaly vozy elektrických drah, nedbali na to, že zimavý vítr přinášel deštivé mraky, přišli, poněvadž je na ruzyňské letiště nevedla zvědavost, nýbrž srdce. Ty davy neznámých lidí, tísnících se ve vyhrazených prostorách cítily, že oni a řady letců proti nim jsou jedna krev. Z nich vyšli a k nim se vracejí. Proto to pozdravení bylo tak srdečné, proto se leckde objevila slza. Tam znamenala pohnutí, tu radost, jinde vzpomínku na toho, který tu také měl stát jako vítěz..."

Na letiště se sjela celá řada oficiálních hostů: britský vojenský přidělenec plk. Mulling, letecký

přidělenec G/Cpt Geoffrey M. Wyatt a členové britského velvyslanectví, náčelník sovětské vojenské mise gen.mjr. Molotkov, velitel 1. vojenské oblasti, brig.gen. Karel Klapálek, dále zástupce velitele I. sboru, brig.gen. František Slunečko a další. Přesně v 09.30 přijel na letiště ministr národní obrany, div.gen. Ludvík Svoboda, doprovázený státním tajemníkem, brig.gen. MVDr. Mikulášem Ferjenčíkem, náčelníkem hlavního štábu, div.gen. Bohumilem Bočkem, podnáčelníkem hlavního štábu, brig.gen. Heliodorem Píkou a dalšími vojenskými funkcionáři. Přijal pozdrav čestné čety a za zvuků vojenské hudby vstoupil na letiště, kde jej očekávali velitel letectva, div.gen. Ing. Alois Vicherek, jeho náčelník štábu, plk.gšt. Josef Hanuš, dále inspektor čs. letectva ve Velké Británii, div.gen. RNDr. Karel Janoušek, velitel ruzyňského letiště, plk. Ladislav Syka a velitelé čs. perutí z Velké Británie. Provedl přehlídku smíšené letecké jednotky vzorně nastoupené pod velením pplk.gšt. Josefa Schejbala.

Po přehlídce generál Svoboda vystoupil na tribunu a oslovil nastoupené letce. V emotivně zabarvené uvítací řeči vyzdvihl mnohaletou úspěšnou činnost čs. letectva ve Velké Británii, které označil za „naši nejstarší a nejslavnější zahraniční bojovou jednotku“ a jeho příslušníky, kteří „svou statečností, odvahou a skvělými bojovými výsledky si získali obdiv nejen našeho lidu, ale i spojeneckého světa“, označil za „velikou vzpruhu, naději a lásku všeho československého lidu doma“, za muže, kteří se dle jeho vlastních slov stanou „jádre a základem, na němž bude vybudováno nové československé letectvo.“ Ozvěna těchto slov mnohým jistě doznívala v uších o necelé tři roky později – většina propouštěcích dekretů bývalých čs. letců z Velké Británie nesla právě Svobodův podpis.

Okamžitě po skončení oficiální, asi hodinové slavnosti se tisícíhlavé davy obecenstva již nedaly udržet. Prolomily uzavírací kordon a letci si konečně mohli padnout do náručí se svými nejbližšími. Uvítání letců bylo slavné a spontánní. Ani tisk nešetřil superlativy: „V boji od začátku do konce stáli čs. letci. Národ je zavázán této hrstce svých nejlepších synů.“ (Právo lidu) „Jejich návrat je triumfální – jaký kontrast s mnichovskou dobou, která z nich učinila dobrovolné vyhnance!. Nic a nikdo je nedovedl zastavit v jejich odhodlání odpovědět leteckým způsobem na výzvu nacistického Německa.“ (Svobodné slovo) „Obhájili svoje i naše jméno tam, kde jsme kdysi byli zcela neznámí. Získali přátelství anglického lidu. Naučili cizinu dívat se na věc Československa s upřímností a přátelským zájmem. Splnili svoji povinnost a ještě více“ (Svobodné Československo) „... jedna z velikých kapitol našich národních dějin v první polovině dvacátého století“ (Národní osvobození) apod.

Poslední opozdilci

I po tomto datu však stále ještě z Velké Británie přilétali další letci a s nimi také letecká technika. Šlo především o záložní Spitfiry, které přiletěly ve dvou vlnách. První měly přiletět již ráno 21. srpna, ale při rolování v Manstonu se náhle spustil takový déšť, že z přeletu sešlo. Těchto dvanáct Spitfirů LF.Mk.IXE - po čtyřech od všech tří perutí - tedy nakonec přistálo v Ruzyni až 24. srpna v 16.50. Formaci, letící po trase Manston - Eindhoven (B-78) - Achmer (B-110, kde doplňovaly palivo) - Grafendorf - Praha, vedl někdejší velitel 134. čs. stíhacího křídla, pplk. Tomáš Vybíral, DSO, DFC. Zbylé čtyři Spitfiry LF.Mk.IXE této zálohy přiletěly 8. září 1945. Pod vedením npor. Jaroslava Šodka odstartovaly z Manstonu v 11.20 a přes letiště B-110 Achmer (ležící 14 kilometrů severozápadně od Osnabrücku), kde doplňovaly palivo, pak odpoledne v 17.20 dosedly na Ruzyni.

Kromě bojových se ovšem vracely i spojovací stroje. Dne 22. srpna 1945 k dosavadním Spitfirům a Liberatorům do Prahy-Ruzyně přiletěly z Velké Británie také tři spojovací hornoplošníky Auster AOP.Mk.III, každý od jedné ze tří čs. stíhacích perutí. č. 310, 312 a 313. Startovaly z Manstonu 18. srpna v 06.30 ráno a pilotovali je mjr. Josef Hanuš, DFC, škpt. Václav Raba a ppor. Otakar Machek. Po cestě absolvovaly pět zastávek na doplnění palivem. Kromě toho na Ruzyni přistál i čtyřmístný lehký spojovací Proctor Mk.I P6240, služební letoun čs. vojenského a leteckého přidělence ve Velké Británii, plk.gšt. Josefa Kally. Oproti tomu na spojovací letoun 311. peruti, dvoumotorový Oxford

Mk.II, se v Praze čekalo ještě několik dní. Odstartoval 6. září z Manstonu a palivo doplňoval v německém Darmstadtu. V Praze-Ruzyni s ním nakonec 8. září přistála osádka ve složení rtm. Josef Šnobl (pilot), škpt. Josef Stříbrný (navigátor) a rtm. Albert Vacek (radiotelegrafista).

Lze tedy uzavřít tím, že do září 1945 přiletělo z Velké Británie do Prahy celkem sedmdesát stíhacích Spitfirů LF.Mk.IXE, tři spojovací Austery AOP.Mk.III a po jednom Oxfordu Mk.II a Proctoru Mk.I. Na rozdíl od Liberatorů GR.Mk.VI, které provozovaly letecký most, zde tyto letouny zůstaly již natrvalo.

V souvislosti s ukončeným přesunem hlavních částí čs. letectva do vlasti byly 5. listopadu 1945 skončeny likvidační práce Inspektorátu čs. letectva v Praze. Ještě poté však fungoval v Londýně Inspektorát čs. letectva v likvidaci se stavem 11 důstojníků a poddůstojníků. Stav nemocných byl 12 osob. Mimo to fungovalo ještě v Cosfordu čs. letecké depo se stavem 9 důstojníků a poddůstojníků.

Konečná likvidace těchto těles byla závislá na demobilizaci příslušníků čs. letectva ve Velké Británii, k níž bylo připuštěno celkem 290 osob. Ty šlo rozdělit do zhruba čtyř skupin:

a/ ti, kteří měli řádný pobyt ve Velké Británii již před válkou,

b/ ti, kteří do čs. letectva vstoupili ze zámoří a z jiných států,

c/ ti, kteří žádali o povolení pobytu v některých z britských dominií či kolonií, a

d/ ti, kteří sice nesplňovali některé z uvedených podmínek, ale chtěli se z různých jiných důvodů usadit trvale ve Velké Británii.

Jakkoli o těch, kteří splňovali podmínku ad a/, nebyly vcelku spory, v případě ostatních žadatelů postupovaly britské úřady individuálně.

Z celkem 1602 příslušníků čs. letectva v RAF, vykazovaných k 30. červenci 1945, nakonec ve Velké Británii zůstalo celkem 211 osob. Ve 108 případech šlo o ty, kteří tam žili či pracovali již před válkou, dalších 103 se tam usadilo z politických nebo rasových důvodů. Dále bylo repatriováno 24 letců do Francie, 18 do Kanady, 15 do USA, 5 do Argentiny, po 4 do Belgie, Alžírka, Maroka a Bolívie atd.

Kromě fyzického přesunu personálu a materiálu čs. letectva do Československa bylo však třeba ještě zlikvidovat ještě další závazky čs. letectva vůči britským partnerům. Tato problematika byla v gesci div.gen. RNDr. Karla Janouška, jemuž byla v poválečné čs. armádě svěřena funkce podnáčelníka hlavního štábu pro zvláštní úkoly.

Delegace pod jeho vedením zahájila 3. dubna 1946 v Londýně jednání se zástupci britského Air Ministry a War Office o nákupu leteckého materiálu a o úhradě válečného dluhu. Jednání trvala do 12. dubna a skončila následujícím ujednáním, které pro československou stranu vyznělo příznivě:

Kromě toho, že definitivní ukončení služby čs. příslušníků RAF VR bylo stanoveno k 30. červnu 1946, bylo ujednáno, že za výzbroj dodanou pro vedení války (615 536,- liber šterlingů) Československo platit nebude. Cena výzbroje dodané společně se spojovacím materiálem po válce byla vyčíslena částkou 975 435,- liber, z čehož ČSR uhradí částku 354 000,- liber (čili 71 331 000,- tehdejších Kč). K částečnému nebo úplnému vyrovnání této částky měly být použity prostředky, uvolněné ve prospěch čs. vlády z tzv. Czech Refugee Trust Fundu.

Dále bylo ujednáno, že za situace, že Československo vrátí 15 čtyřmotorových Liberatorů GR.Mk.VI z výzbroje 311. peruti, dojde k jejich výměně za celkem 24 dvoumotorových lehkých bombardovacích letounů Mosquito FB.Mk.VI (společně s náhradními motory a záložními součástkami na rok provozu). Tato výměna byla schválena na 67. schůzi vlády dne 25. června 1946. Výlohy za přeškolení

vybraného personálu v Anglii měly být hrazeny zvlášť.

Pak už nezbylo, než zlikvidovat poslední formální pozůstatky po činnosti československých letců v rámci RAF. Inspektorát československého letectva v Londýně, který byl od 19. října 1945 v likvidaci, definitivně ukončil svou činnost dnem 17. června 1946. Platnost mezivládní československo-britské vojenské smlouvy z 25. října 1940, upravující m.j. zařazení československého letectva do Dobrovolnické zálohy Královského letectva (RAF VR), pak skončila 30. červnem 1946. Stalo se tak šest roků poté, co na britské půdě přistáli první českoslovenští letci z poražené Francie, aby po boku britského RAF pokračovali ve svém boji za osvobození své vlasti.

Jiří Rajlich

<https://www.vhu.cz/pred-80-lety-13-srpen-1945-posledni-doma-2-cast>