

Před 80 lety - 13. srpen 1945 - Poslední doma, 1. část

12.8.2025 - Jiří Rajlich | Vojenský historický ústav Praha

Výše uvedený fakt bývá obvykle interpretován jako důsledek snahy sovětského velení co nejvíce jejich návrat oddálit. V této věci zůstává ještě nezodpovězeno několik otázek, na něž by mohly dát odpověď sovětské, resp. ruské archivy. Ty tuzemské přinejmenším naznačují, že na jejich triumfálním uvítání domácí veřejností bezprostředně po osvobození neměla zájem především nyní velice vlivná komunistická či kryptokomunistická část nového pražského politického establishmentu. Ve hře však byly ještě některé další okolnosti spíše technického rázu.

Britové a Američané souhlasí. Sovětská odpověď nepřichází

Podle mezivládní vojenské dohody z 25. října 1940 bylo československé letectvo ve Velké Británii právně součástí britského RAF. Smluvní vyvázání z tohoto závazku jistě nebylo administrativně nikterak jednoduché a vyžadovalo určitý čas. Navzdory tomu ovšem britská strana rozhodně neměla zájem na jakémkoli zdržování návratu čs. letců do vlasti.

O tom, jak dosáhnout co nejrychlejšího přesunu letectva z Velké Británie do Československa, jednal generální inspektor čs. letectva ve Velké Británii, Air Marshal (v československé hodnosti divizní generál) Karel Janoušek, KCB, s britskými představiteli již 11. května 1945. Vzhledem ke zmíněné smlouvě dohodl s dlouholetým advokátem potřeb čs. letectva, Air Commodorem Frankem Beaumontem, ředitelem pro součinnost spojeneckého letectva a zahraniční styky na Air Ministry (Director of Allied Air Co-Operation and Foreign Liaison), že přesun čs. letectva v RAF na letiště Praha-Ruzyně bude mít prozatím charakter „odvelení na dobu tří měsíců“.

Jediným problémem zůstávaly kapacity britského Transport Command, plně vytíženého repatriací desetitisíců osvobozených válečných zajatců. Připouštěla se však možnost, že dopravu personálu a materiálu čs. letectva do vlasti by mohly zajistit čtyřmotorové Liberatory 311. čs. peruti (dosud však plně vytížené protiponorkovou operační činností) „ale přeprava by trvala trochu déle.“

Každopádně britské ministerstvo zahraničí (Foreign Office) ústy Sira Fredericka F. A. Warnera, nemělo proti plánu žádné námitky a „naopak silně souhlasí“. Totéž svým nadřízeným doporučil i A/Com Beaumont, neboť si byl „silně vědom politické důležitosti tohoto přesunu.“ Na Inspektorátu čs. letectva (IČL) se proto okamžitě dali do práce a 14. května již byly na stole první, ale velice detailní plány a kalkulace přesunu čs. letectva z Velké Británie do vlasti. Zpracovali je G/Cpt, mjr. Karel Mrázek, DSO, DFC, W/Cdr, škpt. Stanislav Dvorský a S/Ldr, npor. Václav Korda, DFC. Z uvedených propočtů se pak vycházelo ve vlastním rozkazu pro přesun, který ještě zmíníme.

Již 12. května však Air Vice Marshal William F. Dickson, CBE, OBE, asistent náčelníka štábu letectva pro lidské zdroje (Assistant Chief of Air Staff (Personel) - ACAS(P)), musel Janouškův a Beaumontův optimismus poněkud tlumit. Upozornil ho totiž nejen na shora uvedené obtíže spojené s leteckou dopravou, ale rovněž na nezbytný souhlas amerického vedení a vrchního velitelství spojeneckých expedičních sil (SHAEF) a především na to, že půjde o území okupované sovětskými vojsky, takže k

takovému přesunu musí dát souhlas jejich velení. Tuto zprávu Janoušek obdržel 15. května. Zatímco odpověď amerického State Departmentu z 23. května byla kladná, stejně jako odpověď SHAEF, sovětský souhlas stále nepřicházel.

Tušíce pravděpodobné potíže ze sovětské strany pak A/V/M William F. Dickson dne 13. června 1945 schválil direktivu, týkající se zásad provedení přesunu čs. letectva z Velké Británie do Československa:

- a./ trojice stíhacích perutí se vrátí ve svazku křídla společně s bombardovací perutí, která bude provozovat letecký most,
- b./ do Československa nepoletí žádný britský příslušník čs. jednotek,
- c./ letouny ponesou československé výsostné znaky,
- d./ veškerý personál bude mít československé uniformy s čs. hodnostním označením,
- e./ letecké jednotky budou v Československu jen detašovány, ale „Rusům se to říkat nebude, pro ně má přesun vypadat jako trvalý návrat československého letectva do Československa.“

Posledními třemi uvedenými zásadami se mělo předejít případnému sovětskému protestu proti tomu, že by v sovětské zóně působily britské jednotky. Je třeba totiž mít stále na paměti, že čs. perutě byly stále ještě součástí britského RAF (administrativně byly rozpuštěny až 15. února 1946).

Následující týdny pak byly poznamenány čilou výměnou depeší mezi Prahou a Londýnem, v nichž si zainteresovaní vojenští a političtí činitelé vyjasňovali a zase zamlžovali technické, kompetenční, administrativní a právní problémy spojené s povolením k návratu čs. letectva z Velké Británie do vlasti. Letcům, nedočkavě čekajícím na povel k odletu domů, začala docházet trpělivost. „Hlásím, že morálka u čs. stíhací skupiny se stále horší, ačkoli hledíme častými debatami i rozmluvami ji zlepšit,“ hlásil 22. června 1945 z Manstonu velitel Čs. stíhacího křídla (wingu), W/Cdr (v čs. hodnosti mjr.let.) Jaroslav Hladě. „Jednou z hlavních příčin poklesu morálky je nedostatek zpráv a spojení s domovem.“

Patrně největší díl viny na zdržování měla podle všeho nová pražská vláda v čele se sociálním demokratem, ve skutečnosti však kryptokomunistou Zdeňkem Fierlingerem. Ve věci totiž příliš velkou aktivitu nevyvinula. To vyšlo najevo poté, co 3. července 1945 A/M Karel Janoušek, telegraficky informoval pražské MNO o své intervenci u britského Air Ministry ve věci uvolnění čs. letectva. Z britské strany mu totiž bylo řečeno, že pokud předseda čs. vlády sdělí britskému velvyslanci Philipu Nicholsovi, že čs. vláda si přeje brzký návrat čs. letců z Velké Británie a že sovětské vojenské úřady nemají námitek, vydá Air Ministry rozkazy pro přesun okamžitě. Šlo pochopitelně o poněkud překvapivé zjištění, že čs. vláda si bezmála dva měsíce po skončení války – přes všechny formální projevy sympatií, ujištění, vzkazy, pozdravy a sliby – dosud nedokázala (či nechtěla) vyhradit čas pro jednání o návratu čs. letectva z Velké Británie.

O tom, že „naši stateční a obětaví letci v Anglii nedočkavě očekávají povolení k návratu do vlasti,“ se stále častěji hovořilo i v Československu. Znepokojená veřejnost se ovšem zatím musela spokojit s licoměrným Fierlingerovým prohlášením z 11. července, v němž se pravilo, že „naše vláda požádala britské úřady o urychlení jejich návratu a doufá, že tato žádost bude co nejdříve příznivě vyřízena v duchu našeho dobrého osvědčeného přátelství s Velkou Británií.“

Na sovětský souhlas se čekalo nejméně sedm týdnů jen proto, aby se náčelník Čs. vojenské mise ve Velké Británii, brig.gen. Bruno Sklenovský (Stanislav Bosý), od náčelníka Hlavního štábu, div.gen. Bohumila Bočka, nakonec 5. července 1945 dozvěděl, že vlastně žádného není potřeba („není potřeba žádného speciálního povolení Rudé armády pro přesun jednotek československého

letectva“). Současně Boček sděloval, že vojenské velení v Praze je plně v československých rukách a žádal Sklenovského o udání data přesunu a odpověď obratem.

V Londýně však nastal jiný problém. Mezitím totiž A/M Karel Janoušek 19. června požádal britskou stranu o kompletním přezbrojení trojice perutí Čs. stíhacího křídla. Dosavadní válečné Spitfiry F.Mk.IXC, resp. HF.Mk.IXC byly již opotřebované, některé byly dva, výjimečně i téměř tři roky staré. Měly být odevzdány do skladů RAF a místo nich měly přijít zbrusu nové. Ty již měly být zakoupeny čs. vládou a na nich se čs. stíhači měli vrátit domů.

Po konzultaci s A/Com Beaumontem, dobře seznámeným s čs. problematikou, A/V/M Dickson nabídl 25. června 1945 Janouškovi buď Spitfiry verze HF.Mk.IXE, nebo LF.Mk.IXE. Jiné varianty tehdy nebyly ve skladech v požadovaném množství. O výškové HF.Mk.IXE však projevovali velký zájem Sověti, takže „volba“ nakonec padla na Spitfiry LF.Mk.IXE se zkráceným rozpětím křídla.

Přezbrojení ovšem nešlo realizovat ze dne na den. Odevzdávání starých a přebírání nových strojů začalo 16. července s perspektivou, že plné přezbrojení na tabulkové stavy (3 x 18, tj. 54 letounů Spitfire LF.Mk.IXE) mělo být dokončeno k 3. srpnu, přezbrojení i s 25 % záložních letounů (tj. plus dalších 16 strojů) pak k 12. srpnu 1945. Věc se tedy opět oddálila – přinejmenším u stíhacích perutí. Na základě toho datum odletu hlavních částí jejich létajících sledů byl tedy stanoven na 7. srpen 1945.

Britský Go-Order

Po několika dlouhých týdnech jednání a výměny depeší se konečně podařilo vyjasnit podmínky návratu čs. letectva z Velké Británie do Československa. Dne 18. července 1945 tedy A/V/M William F. Dickson tedy mohl konečně vydat pro čs. letectvo tzv. go-order, jímž de iure zahájil přepravu čs. letectva do vlasti. Již dva dny na to, 20. července, zahájily jejich dopravu vzduchem Halifaxy a Stirlingy britských transportních perutí RAF a 30. července, po předchozí rekognoskaci ruzyňského letiště se připojily i Liberatory od 311. peruti, o jejíž dopravní činnosti se ještě zmíníme.

Organizaci a průběhu vlastního přesunu určil svým rozkazem A/M, div.gen. RNDr. Karel Janoušek, KCB. Rozkaz sice nesl datum až 30. července 1945. Je ale zřejmé, že zásady přesunu byly dohodnuty již předtím, neboť v rozkaze jsou zmiňovány již některé předtím realizované kroky.

Podle tohoto dokumentu se do Československa měly přesunout všechny jednotky, tj. 310., 312. a 313. čs. stíhací perutě společně se svými servisními jednotkami 6310., 6312. a 6313. Servicing Echelon (všechny t.č. v Manstonu), dále 311. čs. bombardovací peruť (Tain) společně se 4311. SE (Leuchars), Čs. letecké depo (Cosford a St. Athan) a Inspektorát čs. letectva (Londýn). Čs. letci, kteří byli ve výcviku v britských jednotkách, podléhajících Flying Training Command a Technical Training Command, měli být od nich propuštěni dnem 13. srpna, dopravní letci od Transport Command pak dnem 17. srpna 1945.

Pokud jde o leteckou techniku, mělo se přesunout 54 nových stíhacích letounů Spitfire LF.Mk.IXE (3 x 18 strojů) společně s 25 % zálohou, tj. 16 Spitfir LF.Mk.IXE (kterou měly perutě obdržet do 12. srpna 1945), dále tři spojovací letouny Auster AOP.Mk.III (3x1), 15 letounů Liberator GR.Mk.VI s 1 spojovací letoun Oxford Mk.II. Dohromady 89 letounů. Společně s nimi měl být přepraven základní materiál o celkové hmotnosti 100 tun (35 tun pro tři stíhací perutě, 35 tun jedna bombardovací peruť, 20 tun čs. depo a 10 tun Inspektorát), vše bez osobních zavazadel, jejichž hmotnost byla stanovena na 200 liber na osobu (počítalo se s přesunem asi 1500 osob). Kromě toho měla být přepravena tříměsíční záloha technického materiálu a náhradních součástek o celkové hmotnosti 90-100 tun (stíhači 45-50 a bombardéři rovněž 45-50 tun).

Jako výchozí letiště byl logicky určen jihoanglický Manston, odkud již několik měsíců působily 310., 312. a 313. stíhací peruť, a kam se již 23. července ze skotského Tainu přesunul předvoj letounů a personálu 311. bombardovací peruť (přesun zbytku peruti byl dokončen 3. srpna 1945).

Materiál a personál měly přepravovat čtyřmotorové Liberatory 311. peruti zbavené válečné výzbroje a technicky přizpůsobené k přepravě materiálu a cestujících a s osádkami redukovanými na pět mužů (dva piloti, navigátor, radiotelegrafista a palubní mechanik). Nakládání v Manstonu měli řídit S/Ldr, kpt. Alois Šedivý, DFC, DFM (29. července – 4. srpna), W/Cdr, mjr. Jan Kostohryz, DSO (4. – 7. srpna) a W/Cdr, mjr. Josef Šnajdr, DFC (od 7. srpna až do ukončení, které se předpokládalo 19. srpna 1945). Vlastní přeprava personálu a základního materiálu měla začít 30. července, záložní materiál měla začít dopravovat dnem 8. srpna britská 38. skupina s letouny ze základen Rivenhall a Holmsley South.

Letecký most

První let příslušníků 311. peruti do vlasti nese datum 25. července 1945. Z Manstonu jej vykonala osádka Liberatoru GR.Mk.VI EV953 (PP-K) velitele A-letky, S/Ldr Aloise Šedivého, DFC, DFM. Nešlo však o přepravní let ve vlastním slova smyslu, nýbrž o rekognoskaci ruzyňského letiště a o dojednání organizace přijímání dalších letounů. Z toho důvodu se na palubě stroje nacházeli ještě velitel peruti, W/Cdr Jan Kostohryz, DSO společně s náčelníkem štábu Inspektorátu čs. letectva, G/Cpt Josefem Schejbalem, CBE a čs. styčným důstojníkem u Transport Command, W/Cdr Josefem Šnajdrem, DFC.

Vlastní přepravu materiálu a personálu zahájila 311. peruť 30. července 1945. Kolem poledne na Ruzyni přistálo prvních pět přeplněných Liberatorů GR.Mk.VI, které pilotovali kapitáni F/Lt Rudolf Polívka (EV883/PP-C), F/O Arnošt Jedounek (EW295/PP-E), F/O Vratislav Žezulka (KG917/PP-D), F/O Rudolf Haering, DFM (KG862/PP-T) a P/O Miroslav Šigut (EV994/PP-G). Kromě 25 příslušníků jejich osádek se na jejich palubách nacházelo celkem 45 příslušníků čs. letectva, kteří byli dopraveni do vlasti, většinou proto, aby zorganizovali Staging Post na cílovém letišti. Po vyložení zavazadel a nezbytného materiálu o celkové hmotnosti přibližně 12 tun se Liberatory ještě téhož odpoledne vrátily zpátky do Anglie. „Ode dneška bude se vraceti do Prahy den co den jistý počet našich letců z Anglie a očekává se, že v krátké době se vrátí všichni naši letci i se svými letadly," ujišťoval veřejnost pražský tisk.

Za situace, kdy 311. čs. bombardovací peruť měla k dispozici 15 Liberatorů, mělo z Manstonu denně odlétat do Československa pět strojů, a to zpravidla v hodinových intervalech. Režim denní pětky letounů byl stanoven následovně: první den, pokud to počasí dovolovalo, se z Manstonu startovalo kolem 08.00 a v Praze přistávalo přibližně ve 12.00. Mezi 12.00 a 15.00 obvykle probíhalo vyložení a odpočinek osádky, v 16.00 se startovalo z Prahy a ve 20.00 opět přistávalo v Manstonu. Na druhý den byla v Manstonu plánována údržba, doplnění a ošetření letounů. Třetí den mělo probíhat jejich nakládání a čtvrtý den další odlet do Prahy a zpátky.

Původně se uvažovalo o tom, že Liberatory budou využity jen k přepravě personálu a materiálu čs. letectva z Velké Británie. Na základě žádosti pražského MNO z 11. září, kterou britské Air Ministry schválilo 26. září 1945, pak však byly Liberatory 311. peruti poté použity i k přepravě čs. civilních příslušníků – repatriantů. Přelety měly být zahájeny 30. září 1945, a to nejméně třemi letouny denně. Liberatory měly startovat ze základny Pershore, kde již 16. září 1945 byla zřízena tzv. pražská kyvadlová služba (Prague Shuttle Service). Z Pershore se však létalo jen do 3. října, neboť jako výchozí letiště bylo nakonec určeno letiště Blackbushe (16 kilometrů jihojihovýchodně od Readingu, jihoanglické hrabství Hampshire), kde byla na počátku měsíce zřízena přechodná základna jednotky pro odbavování a doplňování strojů palivem s přibližně 15 (později 34) čs. pozemními techniky. Odbavování zde řídil W/Cdr, pplk. Josef Šnajdr, DFC. Hlavní základnou peruti se stala Praha-Ruzyně,

kam se mezitím přesunula i jednotka technického zabezpečení. V průběhu celkem 79 letových dnů 311. peruti v rámci „leteckého mostu do ČSR“ vykonala celkem 223 letů, v jejichž průběhu nalétala 1500 až 1600 letových hodin.

Na svůj úkol, jehož rozsah stoupl ještě o onu přepravu civilních repatriantů, by však sama rozhodně nestačila – pokud měl být splněn v reálném čase. Na dopravní činnosti se tudíž podílely i britské jednotky Transport Command. Zpočátku šlo o dvoumotorové Dakoty Mk.III a Mk.IV od 24. a 147. peruti ze základen Hendon, resp. Croydon, podléhající 47., resp. 46. skupině Transport Command. Co do přepravené tonáže však větší díl práce na „leteckém mostu“ odvedly velkokapacitní čtyřmotorové stroje, náležející do sestavy 38. skupiny Transport Command, ještě nedávno podřízené Spojeneckému expedičnímu letectvu (AEAF). V průběhu 29 letových dnů, v rozmezí od 20. července do 28. října 1945, vykonala 38. skupina v rámci leteckého mostu do Československa celkem 330 letů (z toho 196 letů připadalo na Halifaxy Mk.III a Mk.VII od 190., 296., 297., 298., 620. a 644. peruti a zbylých 161 letů na Stirlingy Mk.IV od 196., 295., 299. a 570. peruti). Jejich přepravní kapacita i komfort byly větší nežli u nouzově upravených Liberatorů.

Odbavování repatriantů zabezpečovala Československá repatriační mise (na adrese Cadogan Gardens 53, London SW3). Přepravu různých nákladů pro potřeby MNO a čs. vlády na výchozí letiště zajišťovala Československá zásobovací a dopravní společnost FURSECROFT (se sídlem na George Street, London SW1).

Katastrofa v Blackbushi

Přeprava repatriantů letouny 311. peruti však nebyla nikterak intenzivní. Namísto původně proponovaných tří vzlétaly denně ku Praze maximálně dva letouny. Bylo pro to několik důvodů. Jeden představovalo nejisté, většinou zhoršující se počasí, v jehož důsledku musela být celá řada plánovaných přeletů zrušena. To značně ztrpčovalo život zvláště matkám s malými dětmi, které časně ráno vyjížděly z Londýna do vzdáleného Blackbushe, kde vyčkávaly na odlet. Po jeho zrušení se musely znovu, někdy i opakovaně vracet zpátky do Londýna, aby pokus opakovaly následující den atd.

Podstatně vážnější problém ovšem představoval stále větší nedostatek odborného pozemního personálu, nezbytného pro pravidelné denní prohlídky letounů a jejich předletovou přípravu. To bylo důsledkem toho, že většina pozemního personálu jednotky již byla v Praze, kde demobilizovala. Dostatečné nebylo ani materiální zabezpečení – kromě leteckého benzínu a oleje nebyl v Blackbushi k dispozici žádný jiný materiál, nářadí pro mechaniky ani žádné náhradní díly.

Zdá se, že právě uvedené důvody přispěly k tragické katastrofě, která se udála 5. října 1945 po startu z Blackbushe. Pouhých sedm minut po startu do Československa, ve 12.50 hodin se tam totiž zřítil plně naložený Liberator GR.Mk.VI KG867 (PP-N). Celá osádka a všichni pasažéři na palubě plně natankovaného letounu přišli o životy.

Svědkové katastrofy vypověděli, že nedlouho po startu se letounu nejprve vzňal levý vnitřní motor. V této fázi se pilot zřejmě rozhodl k návratu na základnu, o čemž svědčilo to, že točil zpátky k Blackbushi a ztrácel při tom výšku. Přitom se asi ve vzdálenost 3 kilometry jihozápadně od letiště dostal do strmé levotočivé zatačky, ztrátou rychlosti se propadl a jakmile koncem levé poloviny křídla zachytil o zem, tak se letoun rozlomil a vybuchl. Po hromové explozi následoval ohromný hřib kouře, stoupající k nebi od osady Elvethan, přibližně 16 kilometrů jihovýchodně od Readingu v hampshirském hrabství.

V troskách našlo smrt všech 23 mužů a žen na jeho palubě. Pětičlennou osádku tvořili ppor. Jaroslav Kudláček (kapitán), šrtm. Antonín Brož (druhý pilot), ppor. Karel Rybniček (navigátor), por. Bohumil

Vaverka (radiotelegrafista) a šrtm. Zdeněk Sedlák (palubní mechanik). Na palubě se nacházelo osmnáct československých repatriantů, z toho pět dětí. Byli to: Marta Obrazová (manželka zaměstnance čs. velvyslanectví), Michal Richter, Anna Rosenblumová a její syn Jiří (nar. 1943), Maryna Paulínyová (místopředsedkyně ČSČK v Londýně), Ota Schwarz (bývalý ředitel textilní továrny v Brně), Marie Soběslavská a její děti, dvojčata Vladimír a Marie (nar. 1944), Antonie Šafránková a její dcera Eva (nar. 1939), Ota Trinks (příslušník čs. armády) a jeho manželka Irma, Helena Vodáková (úřednice čs. repatriační mise), Greta Žaludová (úřednice čs. repatriační mise) a její dcera Helena (nar. 1943) a Růžena Lichtensteinová (úřednice). Poslední, třiadvacátá oběť nebyla ihned identifikována, neboť mrtvá žena nebyla zaznamenána na seznamu repatriačního výboru. Zakrátko vyšlo najevo, že oním černým pasažérem byla příslušnice WAAF, LACW Edita Sedláková (roz. Herrmanová), devatenáctiletá manželka šrtm. Zdeňka Sedláka. Ten jako jediný ještě jevil známky života a proto byl neprodleně odvezen do nemocnice. Pět dní na to, 10. října 1945, však svým těžkým zraněním podlehl i on.

Vyšetřováním vyšlo najevo, že příčinou katastrofy byla ztráta kontroly nad letounem následkem ohně na palubě. Příčinou vznícení levého vnitřního motoru krátce po startu byl benzín unikající z palivové hadice, vedoucí ke karburátoru. Zmíněná hadice buď praskla, nebo se prodřela působením ostrých hran držáků vedlejšího kovového potrubí. Unikající palivo se pak vznítilo od výfukového potrubí, vedeného turbokompresorem. S největší pravděpodobností hořelo za letu i palivové potrubí levého vnějšího motoru, což bylo příčinou jeho následného vysazení a současně také příčinou úplné ztráty kontroly nad letounem. Z širší perspektivy však svůj díl viny na katastrofě neslo i pražské MNO, které příliš rychle v Praze demobilizovalo gros pozemního personálu 311. peruti, který pak kriticky scházel v Blackbushi pro pravidelnou technickou údržbu Liberatorů, které stále ještě létaly „letecký most“.

Ukončení letecké přepravy

Ačkoli navíc hrozilo nebezpečí, že Liberatory Britové v krátké době využijí pro britské potřeby, nakonec, díky vstřícnosti Air Ministry, přeprava repatriantů z Blackbushe – byť v omezené míře – pokračovala i nadále. Stalo se tak především po zlepšení zásobování potřebným provozním materiálem a dotací chybějícím personálem, převeleným jednak z Czechoslovak Depot z Cosfordu, jednak přímo z Prahy.

Přeprava definitivně skončila počátkem prosince 1945 a Liberatory, o jejichž odkoupení nemělo čs. letectvo zájem, byly připravovány k předání britským úřadům. Od 11. prosince je osádky postupně přelétávaly na letiště Valley ve Walesu (8 kilometrů jihovýchodně od Holyhead, hrabství Anglesey), kde stroje zůstaly zaparkovány. Poslední Liberator odletěl z Prahy 27. prosince 1945. Zpět na letiště Valley bylo přepraveno rovněž asi 16 tun zapůjčeného záložního materiálu, převážně náhradních dílů apod. Proces fyzického předávání Liberatorů a zapůjčených náhradních dílů britským autoritám byl ukončen k 11. lednu a definitivně administrativně uzavřen byl až 29. ledna 1946.

Naprostá většina příslušníků 311. peruti se v té době již nacházela v Československu, kde buď očekávala demobilizaci, nebo začlenění do struktury nově budovaného poválečného čs. letectva.

Jiří Rajlich

<https://www.vhu.cz/pred-80-lety-13-srpen-1945-posledni-doma-1-cast>