

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Polští letci v RAF

Milan Krčmář

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Polští letci v RAF

Milan Krčmář

Vedoucí práce:

doc. PhDr. Lukáš Novotný, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Na tomto místě bych rád poděkoval doc. PhDr. Lukášovi Novotnému, Ph.D. za trpělivost, průběžné kontroly a odborné vedení mé práce.

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2021

Obsah

1. Úvod	1
2. Počátek druhé světové války	4
2.1 Cesta k druhé světové válce	4
2.2 Napadení Polska	6
3. Royal Air Force	9
3.1 Vznik RAF	9
3.2 RAF během druhé světové války	10
4. Polské perutě	12
4.1 Formování polských perutí	12
4.2 Bitva o Británii	14
4.3 Organizace a úspěchy polských perutí	18
5. Výstroj a výzbroj polských letců	24
5.1 Uniformy polských letců a národní symbolika	24
5.2 Letecká technika	26
6. Výrazné osobnosti	29
7. Prolínání letek a poválečný vývoj	36
8. Závěr	39
9. Seznam použité literatury a pramenů	41
9.1 Literatura	41
9.2 Internetové zdroje	43
Resumé	45

1. Úvod

Tato bakalářská práce má za cíl shrnout utváření a fungování polských národních letek během druhé světové války a popsání osudů výrazných polských letců v Royal Air Force (RAF). K výběru toho tématu autora vedl celoživotní zájem o letce a leteckou techniku a vzhledem k tomu, že problematika československých pilotů byla již mnohokrát zpracována, zvolil autor letce polské, protože z národních letek ve Velké Británii patřili právě oni k těm nejvýznamnějším a jejich zastoupení v RAF bylo jedno z nejpočetnějších.

Druhá světová válka negativně poznamenala téměř celý svět. Jako první byly touto válkou zasaženy středoevropské státy Československo, Rakousko a také právě Polsko. Příslušníci polské armády, a v ní zařazené polské letky, se snažili chránit svou zemi proti německým agresorům. Po pádu Polska, zejména z důvodu vpádu sovětských vojsk od východní hranice, začaly evakuace polských vojáků, nejčastěji na západ do Francie. Piloti, jako nedílná součást armády, usilovali o co nejrychlejší zařazení do letek, aby mohli bojovat proti německému nepříteli.

V první kapitole se práce zaměří na cestu ke druhé světové válce a nacistický tlak nejen v Německu, ale také v zahraničí. Kapitola okrajově zmíní také situaci v Itálii vedené Benitem Mussolinim a jeho útok na Habešské císařství v Africe. Společnost národů nebyla v atmosféře třicátých let 20. století a politice appeasementu schopná čelit agresí a pomoci malým státům udržet suverenitu. Politika ústupků západních mocností tak dovedla Německo k prvním úspěchům při cestě za zvětšením svého životního prostoru. V druhé polovině se kapitola již věnuje situaci v Polsku, jeho reakci na Mnichovskou dohodu a přípravu armády na válku. Další kapitola pojednává o napadení Polska nejprve německou armádou, která pro tuto akci nasadila velké množství velmi dobře vycvičených jednotek. I přesto se zpočátku Poláci dokázali bránit, tedy až do 17. září 1939, kdy do Polska vpadla vojska Sovětského svazu. Polský odpor byl marný a nezbyvalo než se pokusit co nejvíce mužů evakuovat do zahraničních států, ze kterých by mohli pokračovat v bojích. Třetí kapitola shrnuje samotné založení a vývoj Královského letectva, které se formovalo od začátku 20. století, a to sloučením Royal Flying Corps (RFC) a Royal Naval Air Service (RNAS). Postupně se do struktury RAF přidávaly další odnože jako například dobrovolnická záloha Royal Air Force Volunteer Reserve a další. Kapitola popíše fungování královského letectva a jeho úlohu ve druhé světové válce. Čtvrtá kapitola se bude zabývat polskými piloty a jejich formováním do

národních letek. Po evakuacích z Polska mířili Poláci nejčastěji do Rumunska, kde byli internováni do táborů a vyčkávali, až budou puštěni dál na západ. Následně zamířili do Francie, zde nemalé množství z nich začalo provádět bojové lety. Následující část kapitoly se věnuje již konkrétnímu formování polských leteců do národních letek na půdě Velké Británie, ta nové vojáky a především letce potřebovala, a proto se co největšímu počtu snažila pomoci s přesunem do země. Pátá kapitola se zaměří na největší leteckou bitvu druhé světové války, která probíhala od června do října 1940. Při bojích mezi Německem a Velkou Británií zapojilo Královské letectvo do akcí všechny své perutě, na základě čehož začalo i zakládání prvních zahraničních perutí. Nejsilnější boje proběhly 15. září 1940 a tento den se zapsal jako den bitvy o Británii. Vrchní velitel Luftwaffe říšský maršál Hermann Göring si dal za cíl zničení RAF a úspěšnou invazi na britské ostrovy. Odhodlání a kvalitní letecký výcvik pilotů ve Velké Británii, zapříčinil, že Německo bylo poprvé ve druhé světové válce poraženo a nuceno odložit plán invaze na neurčito. Právě polští piloti měli na výsledku této bitvy nemalý podíl, zejména pak piloti z 302. a 303. perutě, kteří zde dosáhli velmi dobrých výsledků. V nadcházející kapitole se bakalářská práce bude zabývat vznikem a působením většiny polských perutí, jejich strukturami a organizací. Hlavní otázky, které si v této kapitole autor položí, je hledání odpovědí na počty zformovaných letek a jejich významnost v rámci celého RAF. Zvláště významnou byla 303. peruť, ve které působila většina nejlepších polských leteců, tzv. leteckých es. Dále je popsána letecká výstroj, zvláště pak uniformy a s tím související národní symbolika, a nejčastější typy letadel, která měli polští piloti k dispozici. Výrazné osobnosti jsou představeny v osmé kapitole, jejich výběr byl uskutečněn nejen na základě počtů sestřelů a celkové úspěšnosti, ale také dle výrazných osobnostních rysů a jejich následné popularity ve zdrojích. Autor bude hledat odpovědi na otázky, jak se polští piloti k RAF připojili, jak zde byli úspěšní a jaké byli jejich osudy. Závěrečná část práce podá informace o prolínání letek s jinými zejména americkými letkami, a také o českém pilotu Josefu Františkovi, který je příkladem častých přechodů mezi národními perutěmi.

Pro zhotovení práce byla nejvíce užitečná kniha od Jana Michla, který ve svém díle *Cizinci v RAF, Stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii* podrobně popisuje významné letce národnostních perutí, a to od jejich narození až po působení ve Velké Británii, popisuje také letecké operace, kterých se zúčastnili. Autor se zaměřuje na letce, které on sám považuje za ty nejlepší, a nezmiňuje další, kteří měli také nemalý vliv na průběh bojů ve Velké Británii, například nejvýznamnější polský letec Witold

Urbanowicz v tomto díle není zmíněn. Při zpracování historie vývoje Královského letectva byli vybráni angličtí autoři John Buckley a Paul Beaver, kteří ve své knize *The Royal Air Force: The First One Hundred Years* popisují vývoj všech leteckých složek ve Velké Británii a následný vývoj samotného Královského letectva. Vzhledem k faktu, že polští letci nejsou v českých zdrojích tolik prezentováni, zvolil autor zdroje polské, a to zvláště texty periodika *Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej*, tj. Institutu paměti národa. Zde se autoři Wojtek Matusiak ve spolupráci s Robertem Gretzyngierem detailně věnují právě polským perutím a letcům na Západě mezi lety 1939 a 1947. Tyto texty pomohly velmi dobře pochopit formování a působení letců a leteckých perutí. Ve stejném periodiku vyšel také článek od Tomasze Zawistowskiho zabývající se tematikou polských národnostních symbolů nejen na uniformách letců a ostatního vojenského personálu. Další informace o uniformách a výzbroji čerpal autor z knihy *Uniformy 2. světové války s podtitulem Insignie, organizace, odznaky* autora Andrewa Molla. K popisu válečné letecké techniky zvolil autor knihy *Chrise Chanta a Billa Gunstona*. Neméně významným internetovým zdrojem byl také seznam *Lista Bajana* neboli *Úspěchy polských stíhacích pilotů během druhé světové války*, který je založen na dokumentech Historické komise polského letectva.

2. Počátek druhé světové války

2.1 Cesta k druhé světové válce

V roce 1933, konkrétně v pondělí 30. ledna, jmenoval říšský prezident Paul von Hindenburg, tehdy ještě ne tolik známého, Adolfa Hitlera říšským kancléřem. Hitler opakovaně deklaroval svou touhu po míru. Ani ne za měsíc se však začal projevovat pravý úmysl jeho politiky, když při debatě Reichswehru zazněla potřeba většího životního prostoru pro německý lid. Dne 28. února došlo k vyhlášení Nařízení říšského prezidenta k ochraně národa a státu, čímž byl víceméně nastolen výjimečný stav, který skončil až rokem 1945. Čím dál více se stupňoval tlak na židovské obyvatelstvo, který začal omezováním svobodného pohybu, zabavováním šperků a dalšími mnohdy absurdními zákazy. Židovské rodiny, které ještě v té době neměly státní občanství, byly ze země vyháněny, jejich cesty nejčastěji mířily do Polska. Ve Spojených státech tou dobou usedl na prezidentské křeslo Franklin D. Roosevelt, který se snažil zejména o vyvedení země z hospodářské krize. Mezitím vznikl, na příkaz Heinricha Himmlera, první koncentrační tábor v německém městě Dachau.¹ Hitler vydal 30. června 1934 rozkaz zneškodnit vůdce paramilitantní organizace Sturmabteilung (SA), kteří by pro jeho dobovačné plány mohli být nepohodlní. Tato akce bývá označována jako noc dlouhých nožů.² 14. října téhož roku Německo vystoupilo z Konference o odzbrojení a znovu zavedlo brannou povinnost, zároveň začínají stavby ponorkového loďstva. Příští rok se z Reichswehru dle nového zákona o branné povinnosti stává Wehrmacht, jehož členění bylo následující: pozemní vojsko, letectvo zvané Luftwaffe a válečné loďstvo nesoucí označení Kriegsmarine. V září roku 1935 byly vydány Norimberské zákony, které legalizovaly perzekuci židovských obyvatel.³

Nejistoty v Evropě využil italský diktátor Benito Mussolini a 3. října 1935 zaútočil na Habešské císařství. Z kroků Společnosti národů bylo patrné, že stejně jako v případě japonského útoku do Mandžuska, Společnost není schopná chránit malé státy a vidina kolektivní bezpečnosti je skutečně jen nenaplněnou vizí. Hitler se chopil příležitosti a 7. března, po vypovědění dohody z Locarna, bez problémů obsadil Porýní.⁴

¹ PIEKALKIEWICZ, Janusz, *Druhá světová válka*, Praha 2007, s. 19–23.

² KŘEN, Jan, *Dvě století střední Evropy*, Praha 2019, s. 421.

³ PIEKALKIEWICZ, s. 19–23.

⁴ Tamtéž, s. 24.

Hitler a Mussolini společně nejenom materiálně podporovali Francisca Franca ve Španělské občanské válce, což jasně ukázalo, jakým směrem se bude Evropa ubírat. Jednání italského ministra zahraničí Galeazza Ciana s německým protějškem Konstantinem von Naurathem vedlo k základu vytvoření Osy Berlín-Řím. Ve stejnou dobu Německo uzavřelo pakt proti Kominterně s Japonskem, do kterého později vstupuje i Itálie.⁵

Politika ústupků západních mocností, zejména pak Velké Británie, vyvolala první oběť ve střední Evropě, 12. března 1938 anektoval Hitler Rakousko. Francie a Velká Británie se s tímto krokem smířily, naopak Spojené státy byly silně proti.⁶ Polská diplomacie anexi Rakouska uvítala, jelikož tento německý krok odváděl expanzivní pozornost od Polska a znepríjemňoval situaci Československa.⁷ Zářijové útoky na Československo nakonec vyústily v Mnichovskou dohodu a Československo ztratilo důležité pohraniční oblasti.⁸ Polsko se svým postojem vůči Československu postavilo na stranu Hitlera, když si při Mnichovské dohodě vynutilo podstoupení Těšínska.⁹ Polský velvyslanec Józef Lipski však 21. března 1939 odmítl návrhy Německa na smlouvu o vzájemné pomoci pro případný útok Sovětského svazu. Hitler začal uvažovat o spojení mezi Německem a Sovětským svazem proti Polsku. Poté, co Německo obsadilo přístav Klaipėda, vyhlásilo Polsko mobilizaci a rozmístilo na hranice s Pruskem své divize. Britská vláda poskytla Polsku záruky zásahu proti jakékoliv akci, která by ohrožovala jeho samostatnost. Následovaly obdobné smlouvy a záruky s Francií.¹⁰

Dne 23. srpna 1939 podepsali Vjačeslav Molotov a Joachim von Ribbentrop německo-sovětský pakt o neútočení.¹¹ Německo tím získalo možnost uskutečnit svůj plán pro napadení Polska. Ve Velké Británii začal platit krizový plán a Královské letectvo zahájilo hlídkové přelety nad pobřežím, čímž víceméně začala britská mobilizace. Kapitán Aleksander Mochuczy, velitel polské ponorkové divize, přesunul 23. srpna 1939 loďstvo na Helskou kosu a Německo dle plánu Fall Weiss vyslalo tři lehké křižníky a jednu linkovou loď s názvem Schleswig-Holstein, tuto flotilu ještě

⁵ PIEKALKIEWICZ, s. 24–25.

⁶ Tamtéž, s. 28–30.

⁷ KŘEN, s. 448.

⁸ PIEKALKIEWICZ, s. 28–30.

⁹ KŘEN, s. 448.

¹⁰ PIEKALKIEWICZ, s. 34–36.

¹¹ KOSMAN, Marcelli, *Dějiny Polska*, Praha 2011, s. 304.

doprovázelo větší množství menších lodí, například minolovek.¹² Tentýž den byla v Polsku vyhlášena bojová pohotovost.¹³

Ulehčení této vypjaté situaci mírně napomohlo stažení rudé armády od východní hranice Polska.¹⁴ Dne 30. srpna se polské lodě Burza, Blyskawica a Grom vydaly do Severního moře, kde se měly dle plánu spojit s Brity. V ranních hodinách 31. srpna vydal Hitler rozkaz zahájit plán Fall Weis, plán napadení Polska.¹⁵ Během Hitlerova funkčního období se Německo definitivně odpoutalo od Versailleské smlouvy a začalo budovat armádu, která byla v roce 1939 jednou z nejlépe vybavených a vycvičených armád v Evropě.¹⁶

2.2 Napadení Polska

Prvního září 1939 byl zahájen útok na Polsko. Německo formálně obhajovalo agresi údajným napadením německého vysílače v Gliwicích polskými jednotkami, ve skutečnosti se však jednalo o zamaskované příslušníky německé armády. Hitler pro tento přímý útok nasadil pět velmi dobře vycvičených jednotek skládajících se z 51 pěchotních, motorizovaných, lehkých a obrněných divizí, horské divize, dále také z jízdní brigády a dvou motorizovaných pluků dohromady čítajících jeden a půl milionu vojáků.¹⁷ Polská armáda byla zastaralá, skládala se z 30 pěchotních divizí, 11 jízdních divizí, jedné obrněné brigády a disponovala pouze 600 zastaralými letouny.¹⁸

Již před pátou hodinou ranní zahájila loď Schleswig-Holstein, bez předchozího vyhlášení války, útok na Westerplatte u města Gdaňsk, kde bylo 185 členů polské armády, mezitím německá Luftwaffe zlikvidovala na zemi téměř celé polské letectvo a komunikační střediska.¹⁹ Překročení hranic bylo pro německé jednotky téměř bez práce, díky již předem zajištěným pozicím diverzanty páté kolony. Přičemž polská armáda měla údajně zlikvidovat až 60 tisíc těchto diverzantů. Prezident Ignacy Mościcki v rozhlasovém projevu vyzval k solidaritě, čímž se Hitlerovo přesvědčení, že Polsko zůstane osamoceno, potvrdilo. Druhý den války byla zcela vyřazena armáda v

¹² PIEKALKIEWICZ, s. 58–65.

¹³ KOSMAN, s. 304.

¹⁴ PIEKALKIEWICZ, s. 58–65.

¹⁵ Tamtéž, s. 69–70.

¹⁶ MCNAB, Chris, *Třetí říše. 1923-1945*, Praha 2010, s. 103.

¹⁷ KOSMAN, s. 304.

¹⁸ FIORANI, Flavio a kol., *Druhá světová válka*, Praha 2010, s. 36–39.

¹⁹ HEMPEL, Andrew, *Poland in World war II: An Illustrated Military History*, New York 2000, s. 7.

Pomoří a Poznani. Londýn začal se shazováním propagačních letáků a proklamoval vyhlášení války, což se oficiálně událo dne 3. září. Velká Británie však na válku nebyla vůbec připravena, v podobné nepřipravenosti se nacházela i armáda Francie.²⁰

Poláci tak čekali na pomoc od západních mocností marně. Za necelý týden se německá armáda dostala až do samotného centra Polska. Odpor Poláků byl velmi odhodlaný, hrdinný, ale i přesto zcela marný. Skupinu v Lodži rozdělila německá armáda na dva celky, jeden se dal na ústup k Radomi, část druhá pod těžkou palbou ustoupila na severozápad. Tím vzniklo nechráněné území, kterým se do nitra Polska, směrem k Varšavě, dostaly dvě německé tankové divize.²¹ Jediná severní skupina dokázala německou armádu pozdržet, avšak ke konci prvního týdne války přestala organizovaná síla polské armády existovat.

Jedním z mála úspěchů polské obrany byla bitva o řeku Bzuru, kde vedl útok proti obklíčení generál Tadeusz Kutrzeba a německá strana musela povolát svou 8. a 10. armádu, obráncům se díky tomu podařilo uchránit Varšavu.²² Dalším symbolem hrdinného odporu se stala skupina Poznaň, která tvrdě bojovala 10 dní, než byla oficiálně poražena, avšak i po porážce byla schopna vést alespoň menší bojůvky.²³

Sovětský svaz zachovával v prvních dnech války neutralitu, prováděl však přesuny jednotek směrem na západ. Situace se začala měnit z 16. na 17. září, kdy Sověti informovali německé spojence o svém postupu k Polsku, tou dobou byl již o této situaci informován i vyslanec Polské republiky Waclaw Grzybowski. V ranních hodinách 17. září překročila sovětská vojska většinou z jednotek běloruského frontu polské hranice.²⁴ Přes 600 tisíc vojáků Sovětského svazu, spolu se čtyřmi tisíci tanky a více než 700 letadly, likvidovalo pohraniční stráž silně oslabenou mobilizací. Téměř všichni pohraničníci se rozhodli připojit k ustupujícím jednotkám a pokoušeli se sovětskou armádu přinejmenším zdržet. Prezident Ignacy Mościcki s celou vládou uprchl do Rumunska, odkud chtěl vést válku.²⁵ Dne 18. září došlo k obsazení města Vilnius, a ještě téhož dne se v Brestu spojili Sověti se svými německými spolubojovníky.²⁶ Většina měst se začala vzdávat, světlou výjimku tvořila obrana města Hrodno pod vedením majora Benedikta Serafina, což se stalo symbolem

²⁰ KOSMAN, s. 305.

²¹ CHURCHILL, Winston S., *Velké bitvy a osobnosti druhé světové války*, Praha 1999, s. 12.

²² ZAWILSKI, Apoloniusz, *Polskie fronty 1918–1945*, Radom 1996, s. 65.

²³ CHURCHILL, s. 12–15.

²⁴ PANTO, Dmitriy, LUKASZUN, Wojciech, *Sovětská okupace polského území v letech 1939–1941*, Praha 2019, s. 8.

²⁵ Tamtéž, s. 9.

²⁶ CHURCHILL, s. 15.

vytrvalého bránění polského národa. Dle odhadů padlo do sovětského zajetí přes 230 tisíc polských vojáků a důstojníků. Oddíly vstupujících Rusů byly nejednou vítány sympatizanty komunismu a národnostními menšinami.²⁷ Mezi odporujícími městy nakonec zůstala jen Varšava, jejíž obranu zformovali samotní obyvatelé. Záchvěv odporu byl také v městě Modlin, dvacet devět kilometrů severozápadně od Varšavy, který padl až 28. září, kdy se obránci dozvěděli o porážce Varšavy. Pevnost v tomto městě se bránila takto dlouho také díky silné protiletadlové obraně.²⁸ Polský národ byl poražen za měsíc, zůstala jen možnost boje z exilu.²⁹

²⁷ PANTO, LUKASZUN, s. 9–10.

²⁸ KOCHANSKI, Halik, *The Eagle Unbowed: Poland and the Poles in the Second World War*, Cambridge 2012, s. 82–83.

²⁹ CHURCHILL, s. 15.

3. Royal Air Force

3.1 Vznik RAF

Royal Air Force neboli Královské letectvo bylo založeno v dubnu roku 1918, kdy se chýlila ke konci první světová válka, a to sloučením Royal Flying Corps (RFC) a Royal Naval Air Service (RNAS).³⁰ Souběžně se vznikem RAF byla v dubnu téhož roku založena ženská pobočka Women's Royal Air Force, která fungovala v letech 1918-1920.³¹ Ihned 1. dubna, v den svého založení, provedly stíhačky Bristol F. 2B 22 první oficiální misi pod hlavičkou RAF. V říjnu téhož roku svedlo RAF úspěšný boj proti turecké Sedmé armádě u osady Wadi el Fara v Palestině. V listopadu 1918 již vynikalo RAF nad západní frontou svou vzdušnou převahou. Počty příslušníků RAF před skončením velké války vystoupaly až na 300 tisíc pilotů a důstojníků, kteří měli k dispozici více než 22 tisíc letadel.³² Například za rok 1935 dokázal britský letecký průmysl pro RAF vyrobit 893 letadel.³³ Pro vývoj RAF byli zvláště důležití dva muži, a to ministr války a letectví Winston Churchill a náčelník štábu vzdušných sil Hugh Trenchard. Trenchard stál u zrodu nových leteckých hodnostních titulů a u založení leteckých škol, pro důstojníky sloužila Royal Air Force College v Cranwellu, pro letecké učně pak School of Technical Training RAF v Haltonu.³⁴

V roce 1936 získalo RAF samostatná velitelství a struktury, mezi základní patřila bombardovací, stíhací, řídicí a výcviková velitelství. Další velitelství se zabývala rozvojem vzdušných operací, podporou pozemních akcí a sil, ale i údržbou či dopravou. Každé velitelství se skládalo z menších skupin, které byly dále rozděleny do samostatných letek. Téhož roku byla založena ještě dobrovolnická záloha Royal Air Force Volunteer Reserve (RAFVR). Roku 1942 přibyl ještě samostatný pluk zabývající se ochranou letišť. Podporu nadále poskytovala také Ošetřovatelská služba princezny Marie Princess Mary's Royal Air Force Nursing Service a Ženské pomocné letecké sbory Women's Auxiliary Air Force (WAAF).³⁵ Ženské pomocné letecké sbory měly na

³⁰ WYNN, Humphrey, *The Royal Air Force: Its Origin and History, 1918-1970*. In: *Aerospace Historian* 23, 1976, 3, s. 154.

³¹ BUCKLEY, John, BEAVER, Paul, *The Royal Air Force: The First One Hundred Years*, Oxford 2018, s. 7.

³² *RAF Founded*. In: *History* [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.history.com/this-day-in-history/raf-founded>.

³³ BUCKLEY, BEAVER, s. 57.

³⁴ WYNN, s. 156.

³⁵ *The RAF. 1918 to present*. In: *WW2 Peopleswar* [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/timeline/factfiles/nonflash/a6649248.shtml>.

konci války přes 150 tisíc členek.³⁶ Ošetřovatelská služba princezny Marie byla čistě ženskou jednotkou až do roku 1980, kdy bylo dovoleno vstoupit do jejích řad i mužům.³⁷

3.2RAF během druhé světové války

Příslušníci RAF bojovali téměř v každé významné operaci druhé světové války.³⁸ Mezi lety 1939–1945 bojovali nepřetržitě o Evropu, severní Atlantik a moře kolem Britských ostrovů. Letci podporovali armádu při dlouhých kampaních v severní Africe, Itálii, Středomoří a na Dálném východě.³⁹ Jedním z nejslavnějších nasazení, které se vepsalo do dějin, byla bitva o Británii mezi červencem a zářím roku 1940, kdy byl nad jižní Anglií veden boj s mnohem lépe vybaveným nepřítelem ze strany německé Luftwaffe. Posádky britských letadel, ale i opomíjený pozemní personál, zde dokázali odrazit nepřítele a zabránit tak invazi na Britské ostrovy.⁴⁰ Následovalo mnoho neméně důležitých strategických bombardovacích akcí proti Německu. Bombardovací letky RAF prováděly primárně útoky na pozemní a lodní cíle. Bombardéry byly zároveň používány na výcvik posádek pro nejnáročnější mise, piloti těchto bombardérů prováděli také testování nových strojů, na základě jejich zkušeností byly poté tvořeny objednávky nových typů letadel. Po většinu války zastával úřad velitele Bombardovacího velitelství RAF Sir Arthur Harris, který prosazoval taktiku zneškodnění německých průmyslových center a měst s cílem rozložit Německo zevnitř demoralizací obyvatelstva. Při bombardovacích ofenzívách utrpělo Královské letectvo největší ztráty, mezi lety 1939-1945 přišlo o život přes 47 tisíc členů těchto posádek.⁴¹ Neméně důležité byly letky dopravních letadel hojně využívané při kampaních v Asii. Tyto stroje přepravovaly velké množství potravin, zbraní, střeliva a dokonce i vozidel. Izolované pozemní jednotky v těžko přístupných terénech byly zásobovány shazováním materiálu na padácích právě těmito letkami. Příkladem úspěšné výpomoci byla mise

³⁶ *The Royal Air Force*. In: Britannica [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/The-Royal-Air-Force>.

³⁷ *Our history*. In: Royal air force [online], [cit. 2021–23–1]. Dostupné z <https://www.raf.mod.uk/our-organisation/our-history/>.

³⁸ *The RAF. 1918 to present*. In: WW2 Peopleswar [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/timeline/factfiles/nonflash/a6649248.shtml>.

³⁹ WYNN, s. 159.

⁴⁰ *The RAF. 1918 to present*. In: WW2 Peopleswar [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/timeline/factfiles/nonflash/a6649248.shtml>.

⁴¹ WYNN, s. 159–160.

v Barmě.⁴²

Během druhé světové války se do RAF začlenily vzdušné síly dominií například Austrálie a Kanady. Když vyšlo najevo, že personálu a posádek je nedostatek, založilo vedení v roce 1939 výcvikový program, který poskytl přes 160 tisíc mužů právě z dominií. Zásadní pomoc v podobě letců však přicházela i z jiných částí Evropy – z Polska, Československa, Belgie, Francie a dalších zemí bojujících proti nacismu, které postupně vytvářely vlastní národní letky. Během druhé světové války dosáhla celková síla RAF počtu 1 208 000 mužů a žen. V průběhu války bylo zničeno, zabito, či ztraceno až 70 tisíc členů jejich posádek.⁴³

⁴² *The Royal Air Force*. In: Britannica [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/The-Royal-Air-Force>.

⁴³ *RAF Founded*. In: History [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.history.com/this-day-in-history/raf-founded>.

4. Polské perutě

4.1 Formování polských perutí

Po vypuknutí druhé světové války prokázal hodnotu polských pilotů plukovník Stefan Pawlikowski při obraně hlavního města ve snaze odvrácení porážky. Známy fakt, zničení celého polského letectva na zemi, není zcela pravdivý. Některým pilotům se podařilo i s velmi zastaralou technikou vzlétnout a sestřelit 126 nepřátelských strojů, avšak se ztrátou 114 pilotů z vlastních řad.⁴⁴ Poté, co se zhroutila fronta, a nastal chaotický ústup, nezbyvalo Polsku nic jiného než se spolehnout na pomoc Francie a Velké Británie. Ty vyhlásily 3. září 1939 Německu válku. Poté, co 17. září zaútočila na východní území vojska Sovětského svazu, byl odpor již vyloučen definitivně. Velkému počtu leteckých jednotek se však podařilo evakuovat do Rumunska, kde byli jejich členové následně internováni v táborech.⁴⁵ V Rumunsku však nebyl dostatek moderních letadel, a tak se mnoho důstojníků rozhodlo vrátit zpátky do Polska a zapojit se do podzemního hnutí odporu.⁴⁶ Ti, kteří zůstali v Rumunsku, se stali obyčejnými studenty, umělci či obchodníky, aby se mohli nepozorovaně přesunout k nově vytvořeným polským armádám do Francie. Tito piloti a vojáci se začali označovat jako Sikorského turisté.⁴⁷

Ve Francii bylo znovuobnoveno polské letectvo, letci se aktivně zapojili do bojů a jejich kvalitní výcvik spolu s bojovou zkušeností vedl k prvním úspěchům. Přibližně 130 polských pilotů sloužících ve francouzském letectvu dokázalo zneškodnit 60 německých letadel. Podobnou výpomoc požadovalo i velení ve Velké Británii, zde však Poláci narazili na nelehké podmínky vstupu do RAF. První podmínkou bylo, že polské jednotky mohou sloužit výhradně na bombardérech, další podmínka znemožňovala polským letcům vytvořit samostatné letky a přikazovala jim, připojení se k dobrovolníkům z RAF Volunteer Reserve. V říjnu roku 1939 vydalo britské velení memorandum, které schválilo zapojení 2 300 členů polského leteckého personálu. Přesuny začaly 6. prosince téhož roku, tento den vstoupilo na britskou půdu prvních padesát polských letců. Transporty pokračovaly až do června 1940, poslední skupina

⁴⁴ *Brief History of the Polish Airforce*. In: PolishAirmansAssociation [online], [cit. 2020-20-10].

Dostupné z: <http://www.polishairmensassociation.org.uk/history.html>.

⁴⁵ Tamtéž.

⁴⁶ GRETZYNGIER, Robert, *Poles in Defence of Britain. A Day-by-Day Chronology of Polish Day and Night*, London 2001, s. 6.

⁴⁷ GRETZYNGIER, Robert, MATUSIAK, Wojtek, *Udział Polaków w Bitwie o Anglię*. In: *Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej* 11, 2011, 8–9, s. 85–86.

dorazila společně s evakuovanými vojáky po porážce Francie.⁴⁸ Porážkou Francie se Británie pro Poláky stala Wyspa Ostatniej Nadziei neboli ostrovem poslední naděje.⁴⁹

Na konci července dosahoval počet polských letců ve Velké Británii 8 300. Rychlá porážka Francie a Polska postavila Británii do zranitelné situace. Hodnota polské armády byla tedy nezanedbatelná, což si Britové, potřebující každého spojence proti nacistickým agresorům, dobře uvědomovali.⁵⁰ Z tohoto důvodu premiér Spojeného království Winston Churchill vřele přivítal francouzského generála Charlese de Gaullea, avšak jeho armáda ochotna k boji byla malá. Churchill přivítal i generála Wladysława Sikorského, který v té době zastával post ministerského předsedy polské exilové vlády, a na rozdíl od francouzského protějšku měl armádu čítající několik tisíc mužů včetně letců a námořníků. Na to konto projevil Winston Churchill spolu s vládou dobrou vůli a uznal samostatnost polských ozbrojených sil včetně letectva, čímž došlo k odsouhlasení vytvoření nejen bombardovacích letek. Výcvik začal okamžitě a polští letci ihned prokázali své kvality. Na dokončení výcvikového cyklu stačilo několik letů s instruktorem. Po dokončení základního výcviku probíhal kurz na stíhacího pilota, který trval od tří do šesti týdnů. Jednalo se zejména o nácvik letů ve formacích, pravidla, taktiky a radiové komunikace. Radiová komunikace se stala problémem, většina leteckých důstojníků v té době mluvila zejména německy či francouzsky, jen velmi málo z nich hovořilo právě anglicky.⁵¹

První polští letci dorazili do Velké Británie v prosinci roku 1939 a již v únoru příštího roku zahájili letecký výcvik. Ze začátku se jednalo primárně o výcvik posádek pro bombardéry, avšak významná část z nich byla v dubnu téhož roku přesměrována na výcvik pro stíhací piloty, jelikož velení RAF začalo vnímat potřebu posílení počtů stíhačů. V první fázi bitvy o Británii se polské letectvo nacházelo ve stadiu příprav a formování. Nicméně někteří Poláci už sloužili v britských letkách a byli připraveni se zapojit do boje ihned. Prvním z nich se stal seržant Wojciech Kloziński přidělený k 54. peruti RAF v červnu 1940. Další anglickou peruti, ve které sloužili polští piloti, byla 145. peruť, do které se 16. července přidali kapitán Wilhelm Pankratz a poručík Antoni Ostowicz. Prvního polského sestřelu v řadách RAF dosáhl právě Ostowicz, když

⁴⁸ GRETZYNGIER, MATUSIAK, s. 86–87.

⁴⁹ *Brief History of the Polish Air force*. In: Polish Airmans Association [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <http://www.polishairmensassociation.org.uk/history.html>.

⁵⁰ GRETZYNGIER, MATUSIAK, s. 86–87.

⁵¹ Tamtéž.

zneškodnil nepřátelský bombardér Heinkel He-111. V prvních fázích bitvy o Británii sloužilo u britských perutí 25 polských pilotů.⁵²

První polskou perutí, která byla povolána do bojové pohotovosti jako národní a samostatná perut', byla letka s číselným označením 303.⁵³ Povolávací rozkaz pro tuto letku byl udělen 30. srpna 1940, právě tato perut' se účastnila všech důležitých okamžiků bitvy o Anglii. Stejně tak se zformovaly polské bombardovací letky 300. a 301., které ve dnech 14. a 15. září zaútočily na německé čluny v Boulogne, Dunkirku a Calais.⁵⁴ Dále byla zformována stíhací letka 302., která byla spolu s letkou 303. jednou z prvních stíhacích národních letek. 302. polská letka vznikla pod britským personálem na letišti Leconfields velitelem Arthurem Johnem Satchellem a poručíky Jamesem Thompsonem, Williamem Rileyem a Johnem Farmerem. První polští piloti do ní dorazili 17. července 1940.⁵⁵ Poláci se tedy pustili do obrany britského vzdušného prostoru s odvahou, dovedností a odhodláním vyhrát.⁵⁶

4.2 Bitva o Británii

Porážka Francie nastala důsledkem strategických chyb při obranné válce, bitva o Anglii proto nastolila úplně nový řád ve vedení války. Nasazení masivního počtu leteckých sil upozadilo do této doby zaběhlá pravidla pozemních vojenských operací. Vrchní velitel Luftwaffe říšský maršál Hermann Göring si dal za cíl zničení Britského královského letectva a úspěšnou invazi na ostrovy. V jeho plánech se nejdříve počítalo se zahájením strategického bombardování a s podporou pozemních a obrněných vojsk při vylodování ze strany stíhaček. V srpnu 1940 vypukla bitva o Británii a po dobu čtyř týdnů se anglické nebe proměnilo v rozhraní leteckých bitev. Britské vojenské základny, továrny, kasárny a především letiště byly každý den vystavovány bombardování ze strany německého nepřítel.⁵⁷

Invazivní útok na Britské ostrovy nesl krycí název Seelöwe. Vrchní velitel německého válečného námořnictva velkoadmirál Erich Raeder dal zapravdu Hermannu Göringovi ohledně nutnosti ovládnutí vzdušného prostoru, vždyť také letadel mělo

⁵² *Bitwa o Anglię i polscy piloci RAF*. In: Przystanekhistoria [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/71082,Bitwa-o-Anglie-i-polscy-piloci-RAF.html>.

⁵³ Tamtéž.

⁵⁴ Tamtéž.

⁵⁵ GRETZYNGIER, s. 12.

⁵⁶ *Brief History of the Polish Air force*. In: PolishAirmansAssociation [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <http://www.polishairmensassociation.org.uk/history.html>.

⁵⁷ FIORANI, s. 61.

Německo k dispozici téměř tři tisíce, z toho víceméně polovinu tvořily bombardéry středního doletu. Stíhaček Messerschmitt Bf. 109 bylo 800 a dvoumístných stíhaček Messerschmitt Bf. 110 něco kolem 300.⁵⁸

Nacistickému velení bylo jasné, že přímá invaze bude možná, pouze pokud dokážou získat leteckou převahu nad kanálem La Manche, a tím zajistit vyloďovací body na jižním pobřeží. Navíc bylo třeba invazi uskutečnit co nejdříve před nástupem tvrdého podzimního počasí, které by invazi mohlo bránit.⁵⁹

V období mezi 26. srpnem a 6. zářím se dařilo především třetí říši. Němci zdokonalili svůj um nabytý od dob španělské občanské války, kde desítky pilotů Luftwaffe sloužily v legii Condor, která dopomohla k vítězství generála Francisca Franca. Jejich technika boje se stala v té době nepřekonatelnou. Základem německých úspěchů bylo umění náletu směrem ze sluneční záře, díky čemuž se jejich stroje staly nezpozorovatelné, což jim umožnilo dostat se za britské stroje a zaujmout tak nejlepší palebnou pozici.⁶⁰

Piloti RAF létali většinou v uzavřených semknutých formacích, které neumožňovaly volný manévrovací prostor v případě střetu. Němci na rozdíl od toho využívali volné formace, létali rozdrobeni v různých výškách a měli dostatek prostoru pro případný únik či boj. V důsledku toho 10. července, v první bitvě nad Pekelným zákoutím u Doveru, ztratilo RAF padesát stíhaček.⁶¹

Angličané se zaměřili především na obranu letišť a na udržení bojeschopnosti pilotů a jejich perutí. Osud Spojeného království tak záležel na vítězství ve vzdušných bojích.⁶² Podstatnou částí proto byla záchrana pilotů, kteří dokázali svá poškozená letadla opustit. Obě strany konfliktu zahájily tedy lov na zraněné. RAF využívalo k záchraně svých pilotů z ledových vod kanálu La Manche rychlé čluny, kvůli jejich nedostatům si ale muselo často vystačit i s rybářskými bárkami. Velení královského letectva si po výpovědích zachráněných pilotů začalo uvědomovat chyby ve svých taktikách a zavádělo tak nové metody inspirované právě stylem boje Luftwaffe. Upustilo se mimo jiné od semknutých formací a celkově se letecké zásady vylepšily.⁶³

V červenci roku 1940 zahájila Luftwaffe útok na britské loďstvo kotvící podél jižního pobřeží Velké Británie. Lodě celkově přitahovaly pozornost německých

⁵⁸ HEMPEL, s. 30.

⁵⁹ GRETZYNGIER, MATUSIAK, s. 88.

⁶⁰ MOSLEY, Leonard, *Bitva o Británii. 2. světová válka ilustrovaný průvodce*, Praha 2001, s. 90.

⁶¹ MOSLEY, s. 91.

⁶² CHURCHILL, s. 32.

⁶³ MOSLEY, s. 91.

střemhlavých bombardérů Junkers Ju 87 Stuka, především pak ty, které se snažily proplovat průplavem s potravinami a dalším materiálem. Britské Spitfiry a Hurricany snadno novými technikami tyto pomalé bombardéry sestřelovaly, nicméně o několik metrů výš, poskytovalo Stukám krytí stíhací letectvo, které napadalo britské stroje střemhlavým útokem, což způsobovalo nemalé ztráty.⁶⁴

V polovině srpna zahájili Němci pro ně rozhodující fázi bitvy, od lodí se přesunuli k ničení základen a průmyslových objektů. To mělo za cíl zpacifikovat protiletadlovou obranu a způsobit britskému velení co největší ztráty a neschopnost doplňovat stavy svých letadel.⁶⁵ Velké problémy začalo pociťovat hlavně 11. velitelství ve městě Uxbridge, kde utrpělo masivní poškození pět předsunutých letišť právě z této skupiny. Podobný osud potkal i šest sektorových základen, například základny Lympne a Manston na pobřeží Kentu, které poté byly již naprosto nepoužitelné. Trochu lépe na tom byla základna Bighin Hill, ze které mohla operovat alespoň jedna letka.⁶⁶ Tento postup se brzy Němcům ukázal jako neúčinný, ztráty v řadách Britské armády nebyly ani zdaleka tak velké, jak se očekávalo. Během prvních zářijových dnů Němci zahájili bombardovací nálety na Londýn. Zajímavé je, že jako orientační body využívali němečtí piloti hořící části Londýna, a věděli tak přesně co zasáhnout.⁶⁷ Němci doufali, že zlomí britskou morálku místo toho, aby je museli zničit materiálně. Dne 15. září došlo k velkému leteckému boji nad Londýnem a Němci utrpěli velké ztráty, tento den je dodnes označován jako Den bitvy o Británii,⁶⁸ který znamenal v bitvě o Anglii bod zvratu. V nočních hodinách dokázalo Královské bombardovací letectvo zaútočit na německé lodě v přístavech Boulogne a Antverpy.⁶⁹

Německo v čele s Adolfem Hitlerem muselo uznat svou první porážku, poté co se jim nepodařilo získat kontrolu nad leteckým prostorem, ani donutit Británii ke kapitulaci. Následně vydal dne 17. září Vůdce rozkaz odložit akci na dobu neurčitou.⁷⁰ Vzhledem k tomu, že výrobní kapacita britského válečného průmyslu zvládala nahradit utrpěné ztráty, ukázala se Luftwaffe jako nerozhodující strategická zbraň.⁷¹ Německé nálety začaly ubírat na intenzitě, i přesto pokračovalo bombardování britských aglomerací až do května 1941, bylo však prováděno výhradně v noci. Obránci ostrovů

⁶⁴ MOSLEY, s. 92.

⁶⁵ GRETZYNGIER, MATUSIAK, s. 88.

⁶⁶ CHURCHILL, s. 33.

⁶⁷ MOSLEY, s. 128.

⁶⁸ GRETZYNGIER, MATUSIAK, s. 88.

⁶⁹ CHURCHILL, s. 36.

⁷⁰ GRETZYNGIER, MATUSIAK, s. 88.

⁷¹ FIORANI, s. 61.

sestřelili 1700 nepřátelských strojů, téměř 300 z nich bylo zničeno protiletadlovou obranou, o zbytek se pak postarali stíhači včetně Poláků a jiných národních letek.⁷²

Obrana Velké Británie stála na třech základních pilířích. Tím nejdůležitějším byly bez pochyby stíhací letky vybavené letadly, které dosahovaly podobných parametrů jako jejich německé protějšky. Druhým pilířem byla radarová síť rozvinutá podél pobřeží a schopná detekce blížících se nepřátelských letadel. Třetím neméně důležitým prvkem byla dobře fungující rozvědka a schopné velení. V praxi měli piloti k dispozici asi pět set stíhaček typu Supermarine Spitfire a Hawker Hurricane a dvě sta záložních starších typů letadel.⁷³

Velká Británie byla rozdělena do pěti vzdušných oblastí, ve kterých operovaly jednotlivé skupiny stíhacího letectva podřízené Velitelství stíhacích letounů RAF, skupiny byly dále rozděleny do sektorů, přičemž obsluhovaly vždy několik letišť.⁷⁴ Na každém letišti byla vždy rozmístěna jedna či více letek skládající se většinou z dvaceti letadel, třiceti pilotů a přibližně 130 členů technického personálu. Technický personál tvořili mechanici, zbrojní specialisté, telefonisté, ale i kaplan a pro cizojazyčné eskadry učitel angličtiny. Do akce povětšinou vyrazilo dvanáct strojů, zbytek zůstal na letišti jako záloha. Těchto dvanáct strojů se rozdělilo na poloviny a vznikly tak dvě letky po šesti strojích, jejichž velitelem byl Flight Lieutenant, v Polsku bývá tato hodnost označována jako kapitán. Časem kvůli ztrátám a v důsledku špatného doplňování strojů byly do akce posílány letky jen o počtu tří strojů.⁷⁵

Do bitvy o Anglii bylo zapojeno 145 zkušených polských pilotů. Z celkového počtu sloužilo 79 letců v různých letkách Královského letectva. Již zmíněná 302. národní polská eskadra měla k dispozici 32 letců a 303. eskadra pak letců 34. Poláci, kteří sloužili přímo v eskadrách RAF, získávali čím dál větší zásluhy ve všech bojích proti Luftwaffe. Zářným příkladem je seržant Antoni Glowacki z 501. eskadry, kterému se 24. srpna při třech přeletech podařilo sestřelit pět nepřátelských bombardérů. Glowacki se po této akci stal jedním z držitelů statusu Ace-in-a-day, což bývá volně překládáno jako „eso dne“. Prvním polským pilotem, který zahynul v bitvě o Anglii, byl již výše zmíněný Antoni Ostowicz (dosáhl prvního sestřelu), jenž byl sestřelen

⁷² GRETZYNGIER, MATUSIAK, s. 88–89.

⁷³ Tamtéž, s. 90.

⁷⁴ Tamtéž.

⁷⁵ Tamtéž, s. 89–90.

německou stíhačkou Messerschmitt Bf 109 11. srpna jižně od Swanage.⁷⁶

Stíhači z 302. eskadry se s prvním nepřitelem dostali do konfliktu 20. srpna, jejich střet s německým bombardérem Junkers 88 skončil sestřelením britského velitele eskadry Williama Satchellema. Úspěch však letci zaznamenali 18. září, kdy letka prokazatelně sestřelila devět nepřátelských stíhačů, jednu stíhačku poškodila a další tři stroje byly pravděpodobně také sestřeleny. Členové 303. perutě mezitím stále čekali na své zapojení do bojů. Valná většina z nich byli zkušené piloti, kteří zažili polskou a francouzskou kampaň. Konečně 30. srpna odstartovalo šest pilotů na rutinní cvičení náletů u St. Albans. Jeden z pilotů, Ludwik Paskiewicz, zahlédl dva německé bombardéry letící jeho směrem, rozhodl se proto o okamžitý útok, při kterém zapálil jeden bombardér. Během následujících týdnů dosáhla 303. peruč fenomenálních výsledků 126 sestřelených nepřátel, 9 poškozených a dalších 13 nepotvrzených sestřelů, čímž se tato peruč dostala na první příčku nejúspěšnějších perutí. Jen za první den bombardování dne 7. září zneškodnili Poláci bez jediné ztráty ve vlastních řadách 14 německých letadel, a to v jediném výpadu.⁷⁷

Celkově všichni polští piloti dosáhli po skončení bitvy obdivuhodných 203 sestřelů, 36 poškozených a 35 pravděpodobných.⁷⁸ Polští letci měli také lepší poměr ztrát vůči letcům ostatním. V Královském letectvu připadala tři zneškodněná německá letadla na jednoho zabitého britského pilota. V případě Poláků byl poměr dvojnásobný, na šest nepřátel jeden zabitý polský pilot. Úspěch polských letců dokazuje také to, že minimálně 14 z nich dosáhlo titulu „eso dne“, nutno říci, že tento titul byl udělován za nejméně pět potvrzených sestřelů.⁷⁹

4.3 Organizace a úspěchy polských perutí

Na podzim roku 1940 došlo k vytvoření 306. a 308. stíhací letky. Poté na počátku roku 1941 letky s číselným označením 315., 316. a 317., které doplnily už zaběhlé letky 302. a 303. Dle nové stíhací organizace RAF byly letky sdružovány do větších celků, čímž vznikly v létě 1941 první dva polské celky tzn. Wings neboli křídla. První křídlo se sídlem v Northoltu se účastnilo těžkých bojů během operací ve Francii a

⁷⁶ *The Polish Pilots who flew in the battle of Britain*. In: Iwm [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.iwm.org.uk/history/the-polish-pilots-who-flew-in-the-battle-of-britain>.

⁷⁷ Tamtéž.

⁷⁸ Tamtéž.

⁷⁹ MOSLEY, s. 121.

Belgii.⁸⁰ Velitelem tohoto křídla zahrnujícího 303. a 306. polské perutě společně s britskou 601. perutí se stal John Alexander Kent.⁸¹ Druhé křídlo s velením v Exeteru mělo na starost především hlídkování u jihozápadního pobřeží. Z důvodu jejich nerovnovážného zatížení docházelo k takzvané rotaci, kdy se křídla vzájemně střídala v bojových akcích po několika měsíčních turnusech. V prvním se bojovalo, ve druhém se primárně odpočívalo, trénovalo a taktéž se doplňovaly ztráty. Rostoucí ztráty v řadách personálu zapříčinily na jaře 1942 nezbytnou reorganizaci, jejímž výsledkem bylo stažení druhého křídla na základny ve střední Anglii, které působily především jako výcviková střediska, jen výjimečně letci podnikali bojové lety. Prvnímu křídlu taktický status velení ponechalo.⁸²

Již následujícího roku, tj. 1943, byla založena poslední polská peruť s označením 318. a proběhla další reorganizace, v jejímž rámci vzniklo třetí křídlo. Současně s tím byla jedna polská letka přesunuta do Severního Irska, kde plnila roli pokročilé výcvikové jednotky pro nově vyškolené piloty. Mnoho pilotů trávilo svou službu na území Severního Irska a Irské republiky, např. 315. stíhací letka s velitelem Jerzy Popławskim, která se přidala k RAF 6. července 1943 v Ballyhalbertu. Mimo operačního výcviku prováděla tato letka zejména konvojové hlídky. Dne 11. září vzlétli piloti Władysław Kołek, Egon Zygmund a Stanislaw Grondowskina cvičný let, zastihlo je velmi špatné počasí, dva z těchto mužů havarovali a zemřeli. Do konce války položilo život více jak patnáct členů této letky.⁸³

Podobně jako v Irsku sloužili Poláci také ve Skotsku, kde byla založena 309. letka nesoucí název Dywizjon „Ziemi Czerwieńskiej“ s emblémem znázorňujícím dva okřídlené šípky.⁸⁴ Piloti byli vybaveni zastaralými a velmi pomalými letadly typu Westland Lysander a jejich úkolem byla podpora pozemních vojsk, zejména pak 1. polského sboru. Postupně se letka rozdělila na dvě samostatně operující perutě, průzkumná letka zůstala na Westlandech a letka stíhací byla vybavena americkými stíhači Mustang.⁸⁵

⁸⁰ MATUSIAK, Wojtek, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii*. In: Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej 9, 2009, 8–9, s. 103.

⁸¹ MICHL, Jan, *Cizinci v RAF. Stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii*, Praha 2006, s. 71.

⁸² MATUSIAK, *Polskie Siły Powietrzne*, s.103–104.

⁸³ *The Polish Airmen in Northern Ireland*. In: WartimeNI [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wartimeni.com/article/raf-315-squadron-in-northern-ireland/>.

⁸⁴ *309. peruť RAF*. In: Válka.cz [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.valka.cz/309-perut-RAF-t199857>.

⁸⁵ MATUSIAK, *Polskie Siły Powietrzne*, s. 107.

V druhé polovině roku 1943 byla první dvě křídla přidělena k taktickému letectví s cílem ochrany a podpory pozemního vojska, jejich úkolem byl primárně doprovod bombardérů nad okupovanou západní Evropou. Pouze letky 303. a 316. zůstaly přímo ve struktuře protivzdušné obrany Velké Británie. Po invazi do Francie v polovině června 1944 přišli Němci s novým způsobem vzdušného boje, s bombardováním Velké Británie pomocí samo létajících raketových bomb s označením V1. Na boje s novým typem zbraně byly na přelomu června a července 1944 přiděleny 316., 315. a 306. polská letka, které byly na tento složitý úkol vybaveny novými typy letadel značky Mustang. Když spojenci osvobodili západoevropské země a zničili odpaliště raket V1, přišli němečtí vědci s novou technologií. Rakety byly odpalovány z letadel, která je v noci přivezla v závěsu až na dostřel k cíli. Na zničení těchto nosných letadel byla opět povolána polská eskadra, tentokrát 307. letka.⁸⁶

Polská 307. eskadra byla založena jako letka nočních stíhačů v roce 1940. Noční lety vyžadovaly jistou dávku zkušeností a talentu. Původně měli letci k dispozici stíhačky Defiant, od roku 1941 přešli na modernější těžké dvoumotorové stíhačky Beaufighter. Oba tyto typy letadel obsluhovala dvoučlenná posádka, noční stíhač a radionavigátor, který měl na starosti palubní radarové zařízení a většinou obsluhoval i zadní střelnu. V roce 1943 se z 307. eskadry vydělila samostatná větev zabývající se ochranou Biskajského zálivu.⁸⁷ Celým názvem se tato letka označovala 307. Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy“. Letka neměla britským panovníkem přidělen oficiální emblém, po celou dobu války však používala emblém sovy stojící na letadle.⁸⁸

V červnu 1940 vznikly 300. a 301. polské národní bombardovací eskadry a již v polovině září byly v bojové pohotovosti. Nejprve měly k dispozici lehké bombardéry Fairey Battle, zanedlouho však došlo k jejich přezbrojení na střední bombardéry Wellington. Na podzim roku 1940 se k nim připojily letky 304. a 305. a společně provedly první bombardovací lety v prosinci téhož roku, za jednu z nejúspěšnějších misí byl považován nálet na přístav Brémy v roce 1942. Zajímavostí je, že u 301. eskadry sloužil i polský pozemní personál, což nebylo tak časté, u většiny cizineckých letek byl tým pozemního personálu tvořen Brity. Během roku 1942 zahájilo RAF nálety na německá města, těch se až do konce války hojně účastnily právě polské bombardovací

⁸⁶ Tamtéž, s. 104.

⁸⁷ MATUSIAK, *Polskie Siły Powietrzne*, s. 105.

⁸⁸ 307. perut RAF [1940-1947]. In: Válka.cz [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.valka.cz/307-perut-RAF-1940-1947-t38150>.

letky. V rámci dalších reorganizací byla 304. letka pověřena protiponorkovým bojem, v polovině roku 1943 dostala k dispozici nové verze strojů Wellington vybavené radarem pro detekci ponorek. Během let 1943 a 1944 bylo provedeno 33 útoků na nepřátelské ponorky a dvě z nich byly potvrzeně zneškodněny. Mezi lety 1941 až 1944 shodily polské bombardovací letky přes pět tisíc tun bomb a jeden a půl tisíce min, avšak o život přišlo přibližně 750 jejich příslušníků. Velké ztráty pocítila i 300. bombardovací letka, která prováděla převážně nálety na území Německa a v roce 1944 také na objekty Normandské fronty.⁸⁹ Při bombardování dokázaly polské bombardovací letky zničit dohromady až jeden tisíc nepřátelských tanků.⁹⁰

Jak již bylo zmíněno, mezi červencem a srpnem roku 1940, se utvořilo vícero polských perutí. Tou nejznámější byla dozajista 303. stíhací peruť, která ke svému číselnému označení přidala vlastenecké jméno Tadeusze Kościuszka a na svůj erb použila čapku se zkříženými kosami, což byly symboly používané právě Kościuszkovo povstalci v boji nevolníků za svobodu. Polským velitelem perute byl Zdzislaw Krasnodebski, britským Ronald G. Kellet, letce veleli společně, jak bylo pro národní letky v té době běžné.⁹¹ 303. peruť je se svými dvěma sty sestřely zcela nejúspěšnější letkou cizinců v Královském letectvu. Její úspěchy byly nejvíce patrné během bitvy o Anglii, ale i v pozdějších fázích války se držela na pomyslné špičce pyramidy. Od roku 1943, konkrétně od září, byla však tato letka do přímých střetů s nepřítelem posílána spíše sporadicky. Ze začátku roku 1941 sídlila letka v Northoltu, tou dobou začala výměna již zastaralých stíhaček Hurricane Mk.I za moderní a výrazně výkonnější letouny Spitfire Mk.I a Mk.II. Dne 22. ledna 1941 proběhl s Hurricany poslední bojový let, při kterém šestice strojů provedla útok na německé letiště ve Francii. Původně nesla tato operace název Mosquito dle komára, jakožto symboliky malého, ale ve velkém množství, velmi účinného hmyzu. Později se však přešlo k označení Rhubarb. Tento typ rychlého náletu byl pro polské posádky oproti nudnému hlídkování a doprovázení bombardérů vítanou změnou. Dne 12. dubna přišla letka o svého velitele Zdzisława Henneberga, když ani při rozsáhlé pátrací akci nebylo v moři nic nalezeno. Jeho místo následně obsadil Tadeusz Aleksander Arentowicz, avšak nezůstal na tomto postu příliš dlouho, za několik týdnů byl velitel opět změněn a dosazen byl Waclaw Łapkowski. Během první operace Circus zahynuli dva členové této letky, další pilot se s velkým

⁸⁹ MATUSIAK, s.105–106.

⁹⁰ HEMPEL, s. 39.

⁹¹ ČEJKA, Eduard, *Zlomená křídla*, Praha 1991, s. 101.

šťěstím vrátil s těžce poškozeným strojem. Při operacích 18. června a 23. června roku 1941 dosáhla letka celkem dvanácti sestřelů. Následně, během prvního záříjového týdne, padl i velitel Lapkowsky, jeho post poté převzal Jerzy Stanisław Jankiewicz. Zajímavý byl i osud seržanta Ryszarda Góreckiho který byl sestřelen v tentýž den jako Lapkowsky. Gorecki strávil, než se ho podařilo nalézt a zachránit, tři dny v záchraném člunu na moři. Po těžkých ztrátách, byla letka stažena do týlu, přesměrována na letiště Speke, kde doplnila své ztráty.⁹²

Během pobytu na letišti Speke se mnoha pilotům dostalo povýšení a vyznamenání, účelem bylo nejen jejich ocenění, ale také odvrácení pozornosti od faktu, že nebyli opětovně vpouštěni do boje. Jejich návrat na původní letiště proběhl až 6. října 1941, avšak v tuto dobu již velitelství RAF nepodnikalo tolik letů co dříve. V průběhu října a listopadu provedli letci jen deset bojových letů a připsali si osm sestřelených nepřátelských letounů. Za rok 1941 provedli 43 jistých sestřelů nepřítel, zároveň ale zaznamenali ztrátu devíti pilotů a dvaceti letadel. Na počátku dubna se konal střelecký závod 11. skupiny, soutěžilo zde 22. perutí, první tři místa obsadily polské perute, první místo připadlo právě 303. peruti. Postupem času létala 303. peruť do akce téměř každý den a zneškodnila přitom sedm nepřátelských stíhačů. Po těchto těžkých dnech se letka 15. června 1942 přesunula na letiště Lincolnshire nabrat síly i nové členy posádky.⁹³ Nedlouho poté, 15. srpna, se 303. peruť spojila s 317. perutí, aby společně přispěly k operaci Jubilee. Postupně v rámci této invaze v Dieppe, zneškodnila 303. peruť sedm nepřátelských letounů se ztrátou jednoho vlastního pilota, což bylo považováno v celém Královském letectvu za velký úspěch. Po této operaci následoval odpočinek až do března 1943. Za rok 1942 peruť zneškodnila 19 letadel a 9 pravděpodobně.⁹⁴

Květnem roku 1943 dostala peruť tolik očekávané moderní stíhačky Spitfire Mk. IXF. Tento letoun ukázal své bojové kvality velmi rychle a polská peruť přidávala další úspěchy. 17. srpna doprovázela 303. letka šest desítek amerických bombardérů B-17. V průběhu doprovodu dokázali piloti zneškodnit čtyři moderní stíhačky Fw-190. Další úspěch následoval 6. září, kdy bylo při dvou bojových letech zneškodněno pět německých letadel.⁹⁵ Během září vykonali letci celkem 27 misí, první říjnový týden 22 útoků. Poté opět, z dobrých důvodů, zamířili na odpočinek. Za celý rok 1943 si letci připsali vítězství ve 14 leteckých soubojích. Úplný výčet sestřelů za působení této letky

⁹² MICHL, s. 70–71.

⁹³ ČEJKA, s. 72.

⁹⁴ Tamtéž, s. 73.

⁹⁵ MICHL, s. 73.

byl 203 jistých a 40 pravděpodobných sestřelů nepřátelských letadel. Na tomto se počet sestřelů zastavil, do konce války je v počtu sestřelů překonalo jen pár britských letek. Nutno říci, že ty měly ale více času a příležitostí. 303. letka byla do konce války soustředěna na ničení odpališť raket V-1. Němci už neměli dostatek letadel, a tak se s nepřítelem ve vzduchu nepotkávali tak často, o to horší však byla německá palba z protiletadlových flaků. Slavný den D překonala tato letka v klidu jen s několika hlídkovými přelety, zanedlouho poté byli všichni její členové přemístěni na nové letiště ve Westhampnettu, to původní bylo na dostřel raket V-1.⁹⁶ Zde byli letci vyzbrojeni Spitfirem IX., což radostně uvítali. Nejednalo se sice o nejmodernější stíhačku, kterou Britové disponovali, ale díky ní se mohli lépe vyzbrojenému nepříteli alespoň pokusit vyrovnat. Jak bylo však zmíněno, problém jim přiděloval zejména německý protiletadlový flak. Rok 1944 byl smutně rekapitulován s nulou sestřelů a ztrátou pěti pilotů. Do konce války byli piloti velmi negativně naladěni, málo bojových akcí a přibývajících ztráty byly jako důvod dostatečné. Posledním zlepšením nálady bylo přezbrojení na americké stíhačky Mustang. To už byl však téměř konec války, poslední let proběhl 25. dubna 1945, kdy letka nad Německem doprovázela bombardéry Lancaster. Tato letka byla oficiálně ukončena v prosinci 1946, jejím posledním velitelem byl Witold Łokuciewski, který se po vítězství spojenců vrátil z německého zajetí.⁹⁷

Během bitvy o Británii představovaly polské letky 12% efektivní síly celé RAF.⁹⁸ Na konci války, v květnu 1945, čítaly stavy polské exilové armády více jak 220 tisíc mužů, tvořené pozemními silami o počtu tří brigád, námořnictvem s jedním křižníkem, šesti torpédoborci a třemi ponorkami, a samozřejmě nejslavnější částí exilové armády – čtrnácti letkami a jejich pozemním servisem.

Polské ozbrojené síly byly podporovány mnoha vzdělávacími institucemi pro školení poddůstojníků a důstojníků.⁹⁹ Podstatnou roli na evropském bojišti v průběhu války hrálo především letectvo a námořnictvo. Prostor pro ostatní jednotky se ukázal až při a po operacích v Normandii.¹⁰⁰

⁹⁶ MICHL, s. 74.

⁹⁷ Tamtéž, s. 74–75.

⁹⁸ PESZKE, Michael Alfred, *The Polish armed forces in exile: part 1 July 1941- May 1945*. In: *The Polish Review* 32, 1987, 1, s. 92.

⁹⁹ Tamtéž, s. 68.

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 105.

5. Výstroj a výzbroj polských letců

5.1 Uniformy polských letců a národní symbolika

Na začátku války nosili polští vojáci ve Velké Británii francouzské uniformy, uniformy britské jim začaly být vydávány v červenci 1940. I poté si mnozí vojáci ponechávali francouzské helmy Adrian, a to kvůli jejich komfortu a oblíbenosti. Nahradili je až po výcviku, kdy přišli Britové s podobným typem helem. Většina důstojníků si ponechávala své původní polské khaki uniformy, jež měly v horní části rukávů červené obdélníčky s bílým nápisem Poland. Dále nosili také typické polské čepice, tzv. czapky.¹⁰¹

Polským letcům nebylo na začátku umožněno národní rozlišení uniforem, většina tedy nosila uniformy stejné jako jiní příslušníci RAFVR, avšak někteří důstojníci nosili na levé kapse své blůzy polské čepicové odznaky. Zanedlouho byly však zavedeny domovenky, tedy státní označení na rukávech. Domovenky se staly základní metodou rozlišování státní příslušnosti vojáka. Britské uniformy přijaly všechny národnosti s výjimkou Američanů a Francouzů.¹⁰² U polských důstojníků tvořil domovenku světle modrý nápis Poland na šedomodrém podkladě, poddůstojníci měly stejný světle modrý nápis avšak na tmavě modrém podkladě.¹⁰³ Kromě povinnosti nosit nápisy Poland na obou pažích, zde byla i možnost nosit zlaté knoflíky s orlicí.¹⁰⁴ Na čepicích pak měli polští letci odznak polského letectva. Dalším symbolem národní hrdosti byly malé výložky na límcích, které byly zmenšenou verzí polských nárameníků, na kterých byla umístěna jejich hodnost. Tyto výložky nesly informaci nejen o původní polské hodnosti, ale také hodnostní označení běžně používané u Královského letectva. Nebylo výjimkou, že si letci své uniformy neoficiálně upravovali, např. 302. peruť používala jako doplněk světle hnědý šál. Letecký personál nosil vlevo na hrudi zvláštní označení, důstojníci si zde často ponechávali kovové odznaky své původní příslušnosti či malý odznak perutě polského letectva.¹⁰⁵ Pozemní personál byl

¹⁰¹ MOLLO, Andrew, *Uniformy 2. světové války. Insignie, organizace, odznaky*, Praha 2014, s. 74.

¹⁰² ZAWISTOWSKI, Tomasz, *Orły polskich lotników na tle narodowej symboliki Royal Air Force*. In: *Biuletyn IPN. Pamięć.pl* 1, 2012, 3, s. 61.

¹⁰³ MOLLO, s.75.

¹⁰⁴ ZAWISTOWSKI, s.59–61.

¹⁰⁵ MOLLO, s.75.

nejčastěji oděn do černé, nebo tmavomodré kombinézy a jako pokrývka hlavy jim sloužila polní služební čepice.¹⁰⁶

V akci byli letci vybaveni tepelně izolovanou bundou a kalhotami ušitými z berana vyráběnými společnostmi Irvin Parachute Company. Tyto obleky měly také možnost elektrického zapojení pro výhřev rukavic a ponožek. Posádky bombardérů dále obdržely záchranné nafukovací pásy. Nezbytnou součástí výbavy tvořila přilba s vestavěným mikrofonem a kyslíkovou maskou. Velmi důležité byly také padáky, ty se lišily typem uchycení na oblecích pilotů a typem posádek. U jednomístných letadel se používaly padáky sedací. Nedílnou součástí také tvořily záchranné vesty značky Mae West, které se často natíraly žlutou barvou pro usnadnění případných záchranných prací.¹⁰⁷ K další výstroji pilotů patřily letecké brýle typu Mk IV., letecké boty vzor 1936 a kukla typu B. Radisté a střelci nosili takzvané únikové boty vzor 43. Velení letectva nařizovalo také nošení osobní zbraně.¹⁰⁸

Od roku 1941 začali Poláci nosit již zmíněný polský letecký znak, jenž znázorňoval útočícího orla v zobáku nesoucího vavřínový věnec a v drápech pak jeden nebo dva blesky. Ti, kteří se ucházeli o důstojnické hodnosti, se odlišovali stříbrným páskem na rukávu dále olemovaným zlatým proužkem. Později, aby se ušetřilo, došlo k nahrazení těchto pásků žlutou nebo bílou nášivkou.¹⁰⁹ Polský orel byl oficiálně ustálen na rozkaz vrchního velitele a ministra pro vojenské záležitosti 7. září 1940, kdy došlo také k upřesnění jeho rozměrů a barevnosti. Husarská křídla obklopující orla a nákrčník, na kterém orel spočívá, byly vyšívané zlatem a samotný orel stříbrem. Na čepicích vojáků zůstal ponechán letecký orel dle vzoru, který do té doby používaly polské jednotky v RAFVR. Přidání zlaté barvy mělo vést k přizpůsobení polských odznaků vzhledu britských uniforem, na nichž se poté měly nosit. Jakýkoli cizí znak na britských uniformách muselo odsouhlasit ministerstvo války. Například dánští letci dostali právo nosit nášivky na ramenech až v srpnu 1944. Podobně jako Poláci měli povolení používat vlastní značení také Češi, Belgičané a Nizozemci, avšak polské uniformy disponovaly největším počtem národních symbolů. Kromě nápisu Poland, nášivek orla na čepicích, hodnostech na límcích a knoflících se státním znakem, měli Poláci povolení i na jiné ozdoby, a to jako jedni z mála. Polské státní znaky byly pro Brity i jiné členy RAF dozajista exotické, proto docházelo velmi často k různým výměnám.

¹⁰⁶ Tamtéž, s. 69.

¹⁰⁷ MOLLO, s. 68.

¹⁰⁸ CORMACK, Andrew, *RAF-uniformy a výstroj v letech 1939–1945*, Brno 2008, s. 47–49.

¹⁰⁹ Tamtéž, s. 24.

Zpátky do Polska se piloti vraceli s anglickými, francouzskými, belgickými knoflíky i dalšími částmi uniforem různých národností sloužících pod RAF.¹¹⁰

5.2 Letecká technika

Při napadení Polska německou armádou 1. září 1939 měli letečtí obránci k dispozici letadla organizace PZL,¹¹¹ celým názvem Panstwowe Zakłady Lotnicze.¹¹² Nejmodernějším kusem techniky byl jednomotorový letoun PZL.23 Karaś a dvoumotorový PZL.37 Łoś, které sloužily přednostně jako bombardovací a průzkumné stroje.¹¹³ PZL.23 Karaś byl osazen jedním pevným kulometem Browning ráže 7,7 mm, případně kulometem wzor 33. Nosnost pum dosahovala až 700 kilogramů, vybaveno jím bylo na začátku války 14. bombardovacích pluků letectva.¹¹⁴ PZL.37 Łoś byl střední bombardovací letoun, který disponoval slabou výzbrojí ve formě jednoho ručně ovládaného kulometu KM wzor 37 v přídi letounu. Nosnost bomb mohla dosáhnout až 2580 kilogramů, perutě měly k dispozici až 100 Łośů a během bojů se přibližně čtyřicet těchto strojů podařilo evakuovat do Rumunska.¹¹⁵

Polsko bylo celkově nedostatečně vybavené letadly. Nejstarší letadla typu P.7 byla uvedena do provozu v roce 1932. O něco modernější stroje typu P.11 byla koncepčně téměř stejná, jediným vylepšením byl silnější motor Bristol Mercury V S2, který dosahoval maximální rychlosti 375 km/h. Polští piloti bojovali agresivně, ale v boji proti velmi dobrým německým pilotům neměli šanci.¹¹⁶ Ve Velké Británii už byla situace pro polské letce lepší, souboj výrobců motorů zde vyhrál Rolls-Royce s motorem PV-12, ze kterého se časem stal slavný motor Merlin. Ten byl oproti konkurenci malý, ale tak výkonný, že dokázal německým letadlům osazenými těžkými motory Daimler-Benz konkurovat. Nasazení motoru Merlin do letadel Hawker Hurricane podstatně napomohlo k vítězství během bitvy o Británii. Hawker Hurricane byl stroj snadný na opravu a velmi silný, vyžadoval však velkou dávku pilotových

¹¹⁰ ZAWISTOWSKI, s. 60–61.

¹¹¹ CHANT, Chris, *Identifikační příručka vojenských letounů. Spojenecké stíhačky 1939–1945*, Praha 2010, s. 174.

¹¹² GUNSTON, Bill, *Bojová letadla druhé světové války*, Praha 2006, s. 452.

¹¹³ CHANT, *Spojenecké stíhačky*, s. 174–175.

¹¹⁴ GUNSTON, s. 452.

¹¹⁵ Tamtéž, s. 454.

¹¹⁶ CHANT, *Spojenecké stíhačky*, s. 174–175.

schopností, aby se vyrovnal německým stíhačkám Bf 109.¹¹⁷ Hawker Hurricane byla jednomístná stíhačka dosahující maximální rychlosti téměř 500 km/h s výzbrojí osmy kulometů Browning 7,7mm. Konstruktéři skvěle skombinovali starý typ kostry z ocelových trubek a textilní potah s novými, nízko položenými samonosnými křídly, uzavřenou kabinou a zatahovacím podvozkem. Během bitvy o Británii tyto stíhačky dosáhly největších úspěchů. Ve verzi MK II. do výzbroje přidali konstruktéři i tolik potřebné kanóny.¹¹⁸

Později vstoupil na scénu letoun Spitfire, jedno z nejslavnějších letadel druhé světové války. Jednalo se o první britské letadlo se samonosnou konstrukcí. Supermarine Spitfire už se nejenže zcela vyrovnal nepříteli, ale v mnoha ohledech jej dokonce převyšoval.¹¹⁹ Některé typy byly osazeny i kombinací výzbroje kulometů s kanóny a možností dvou závěsníků na menší pumy. Němci však nezaháleli a své piloty vybavili stroji Fw 190, na které RAF opět ztrácelo. Spitfire byl proto neustále upravován, přezbrojován a modifikován, což je původem více jak 17 verzí tohoto letadla.¹²⁰ Oba tyto typy letadel, Hawker Hurricane a Spitfire, byly polským letectvem hojně využívány.

Polští piloti byli vybaveni nejen těmito dvěma typy stíhaček, napříč perutěmi létali také na strojích Defiant, Beaufighter, Mosquito, P-47 D Thunderbolt nebo Mustang III.¹²¹ Boulton Paul Defiant byl vhodný pro noční stíhače vzhledem k tomu, že byl dvoumístný a postupně byl pro druhého člena posádky zaváděn radar. Sám o sobě to byl příjemný letoun, jeho výkon v bojích však snižovala skutečnost, že nesl těžkou střeleckou výzbroj.¹²² Bristol Beaufighter byl dvoumístný a dvoumotorový torpédonosný útočný letoun a kromě RAF byl využíván i americkým letectvem. Vhodnost tohoto letadla spočívala ve schopnosti doprovázení bombardérů na velké vzdálenosti.¹²³ De Havilland 98 Mosquito byl původně vyvinut jako denní vysokorychlostní bombardér, vývoj z něj však časem učinil mnohostranný letoun, který sloužil jako noční stíhač, fotoprůzkumník nebo lehký bombardér. Vyvinuto bylo až 43 verzí tohoto letadla. Jedné z verzí Mosquita se přezdívalo „Moucha tse-tse“, jednalo se

¹¹⁷ GUNSTON, s. 18.

¹¹⁸ CHANT, *Spojenecké stíhačky*, s. 24.

¹¹⁹ GUNSTON, s. 18.

¹²⁰ GUNSTON, s. 54–55.

¹²¹ MICHL, s. 47–49.

¹²² GUNSTON, s. 22.

¹²³ Tamtéž, s. 27.

o víceúčelový letoun velitelství pobřežního letectva.¹²⁴ Stroj Republic P-47 D Thunderbolt sloužil především ke konci války na evropském bojišti ve funkci těžkého stíhacího bombardéru. Disponoval silnou výzbrojí, byl velmi odolný, ale přesto i rychlý. Jako jedno z mála letadel v Královském letectvu bylo vyráběno ve Spojených státech amerických.¹²⁵ Dalším americkým letadlem, které bylo dodáváno do RAF, byl North American P-51 Mustang, kterých RAF nakoupilo až 620 kusů. Mustang byl jednomístný stíhací letoun, který byl kvůli přidavným nádržím schopný i dálkových letů.¹²⁶

Bombardovací perutě nejčastěji využívaly letadla Wellington a Lancaster. Vickers-Armstrong Wellington byl bombardovací letoun s velkým doletem a posádkou šesti mužů. Ve výzbroji měl dvě otočné kulometné věže a velkou nosnost pum. Varianta IV. létala u dvou polských perutí.¹²⁷ Typ Avro Lancaster byl těžký čtyřmotorový bombardér s posádkou až osmy lidí. Vyzbrojen byl osmy kulometry ráže 7.7mm a mohl nést až 6350 kg pum.¹²⁸ Značení letadel u Polish Air Forces bylo minimální a obsahovalo maximálně červenobílou šachovnici pod kokpitem pilota.¹²⁹

¹²⁴ Tamtéž, s. 30–33.

¹²⁵ CHANT, *Spojenecké stíhačky*, s. 107.

¹²⁶ GUNSTON, s. 132–135.

¹²⁷ Tamtéž, s. 474.

¹²⁸ CHANT, Chris, *Identifikační příručka vojenských letounů. Spojenecké bombardéry 1939-1945*, Praha 2009, s. 49.

¹²⁹ MICHL, s. 13.

6. Výrazné osobnosti

První výraznou osobností, kterou zde autor zmíní, byl Bolesław Gładych. Bolesław se narodil 17. května roku 1918 ve Varšavě.¹³⁰ Poté co odmaturoval, ve svých devatenácti letech, dobrovolně vstoupil do armády, kde absolvoval leteckou školu ve městě Deblin. Později byl převelen do Ulezi na školu vyšší pilotáže, kde dosáhl hodnosti podporučíka. To už byl osudný rok 1939 a do Polska dorazila válka. Kvůli své neúplné připravenosti se bojů nezúčastnil a 17. září uprchl do Rumunska. Polský uprchlický tábor opustil 5. listopadu 1939 na lodi Patrix a svou cestu zakončil ve Francii, kde se přeškolil a dostal se do letky 1/145, původně určené k boji se Sovětskou armádou na území Finska, jelikož se Polsko nacházelo od 17. září ve válečném stavu se Sovětským svazem. Nakonec však letka zůstala ve Francii a Bolesław zde kryl ústup na slabých francouzských strojích Caudron C. 714. Dne 22. června 1940 se evakuoval do Velké Británie, kde okamžitě začalo jeho přeškolení na britskou techniku. Přidělení k jednotce se však dočkal až 21. května 1941.¹³¹ Čekání na přidělení se Bolesławowi vyplatilo, byl přidělen k neznámější 303. peruti. Již 23. května během operace „Cirkus 19“ u St. Omer za pomoci svého Spitfiru Mk. II sestřelil dva nepřátelské letouny Bf 109 Messerschmitt. Tím si připsal první sestřel, druhý mu byl připsán pouze jako pravděpodobný. Tentýž den ve večerních hodinách proběhla nad oblastí Desvres operace „Cirkus 20“, kdy si připsal další dvě sestřelené Bf 109. Při této operaci došlo ke srážce Gładycha s nepřátelským strojem, ten padl k zemi a Bolesławovi se podařilo se silně poškozeným Spitfirem nouzově přistát na pobřeží Anglie. Během jediného dne zneškodnil tedy pět nepřátelských stíhaček a zapsal se tak mezi stíhací esa. 24. října 1941 dosáhl Bolesław Gładych dalšího velkého úspěchu, když jako první Polák sestřelil moderní německou stíhačku Focke-Wulf Fw-190. O rok později mu připadly další dva sestřely, a to stroje Fw-190 a bombardéru Junkers Ju-88. V roce 1943 získal Gładych hodnost kapitána. Po degradaci kvůli nešťastné střelbě na vlastní letouny, které si kvůli kamufláži spletl s nepřítelem, se přes přátelství s americkým pilotem polského původu Francisem Gabreskim dostal k americkému letectvu.¹³² Konkrétně byl přidělen k 61. americké stíhací letce, která patřila k 56. skupině.¹³³ Zde si připsal dalších deset

¹³⁰ PAWLAK, Jerzy, *Absolwenci Szkoły Orląt 1925–1939*, Warszawa 2002, s. 227.

¹³¹ MICHL, s. 52.

¹³² Tamtéž, s. 51–53

¹³³ MORGAŁA, Andrzej, *Polskie samolotywojskowe. 1939–1945*, Warszawa 1976, s. 498.

sestřelů. Bolesław Gładych se tak stal s 18 sestřely třetím nejúspěšnějším polským pilotem druhé světové války.¹³⁴

Mimořádně úspěšným, především v druhé polovině války, byl polský pilot Eugenius Horbaczewski, který přišel na svět 28. září 1917 v Kyjevě. V roce 1937 se připojil k polskému letectvu a studoval na deblinské letecké škole. Horbaczewski, stejně jako Gładych, do obrany Polska nezasáhl. Svůj ústup směřoval jinou trasou než jeho kolegové. Přes Athény, Bělehrad a Maltu dorazil do Francie, kde se však bojů také nezúčastnil. Dne 27. července 1940 konečně vstoupil na britskou půdu a byl poslán na výcvik. K operační letce byl přiřazen až 25. srpna 1941, opět se jednalo o slavnou 303. polskou stíhací peruč.¹³⁵ V říjnu téhož roku dosáhl prvního pravděpodobného sestřelení německé stíhačky Bf-109. V dubnu roku 1942, při jarní britské ofenzívě, sestřelil dvě moderní stíhačky typu Focke-Wulf a Bf-109, zanedlouho si připsal sestřelení dalšího stroje.¹³⁶ Tyto úspěchy napomohly jeho zařazení ke stíhačům velitele Skalského, kteří měli za úkol spolu se 145. britskou peručí vyhnat Němce z afrického kontinentu. V Africe Eugenius zaznamenal i první dvojité sestřel a počty sestřelů stále navyšoval, z nebe smetl pět nepřátelských strojů a později při operacích na Sicílii připojil další dva. Při návratu do Anglie už měl dvouciferné konto sestřelů, za což byl vyznamenán. V únoru 1944 byl pověřen velením u 315. polské stíhací peručě, která byla zrovna přeškolená na moderní americké stíhačky Mustang III. Na tomto stroji zneškodnil Horbaczewski dvě stíhačky Bf-109G. Jeho letka si při této operaci nárokovala 15 sestřelů bez vlastní ztráty.¹³⁷ 315. letka si pod jeho velením připsala i 53 sestřelů bezpilotních raket V-1. 18. srpna 1944 zneškodnil tři stíhačky Fw-190, ale sám byl zasažen tak nešťastně, že při tomto letu zahynul.¹³⁸ In memoriam byl poté oceněn velitelským vyznamenáním. Během války podstoupil celkem 250 bojových letů a dosáhl 17 sestřelů nepřátelských letadel a čtyř bezpilotních raket V-1.¹³⁹

Bezpochyby jedním z nejlepších stíhačů druhé světové války byl Stanislaw Skalski. Narodil se 27. listopadu 1915 v ukrajinském městě Kodyma přibližně 100 kilometrů od Oděsy. Už od raného dětství měl kladný vztah k letectví. Vystudoval politické vědy na Szkoła Nauk Politycznych w Warszawie, kde se naučil anglicky,

¹³⁴ MICHL, s. 53.

¹³⁵ Tamtéž, s. 56.

¹³⁶ YENNE, Bill, *Aces. True Stories of Victory and Valor in the Skies of World War II*, New York 2020, s. 210.

¹³⁷ MICHL s. 56–57.

¹³⁸ YENNE, s. 211.

¹³⁹ MICHL, s. 56–57.

francouzsky a rusky, tyto znalosti jazyků se mu staly oproti ostatním polským pilotům výhodou. Zároveň se školou se zapsal do varšavského aeroklubu, kde začala jeho cesta pilota. Při studiích prokázal své bojové schopnosti a v roce 1938 byl poslán na Vyšší odbornou pilotní školu v Grudziądzu.¹⁴⁰ Skalski však úplně nevynikal v poslušnosti. Už jako student na Vyšší odborné pilotní škole v Grudziądzu byl třikrát zatčen. Za urážky na svého velitele si vysloužil 14 dní ve vězení. Po druhé byl zatčen za riskantní otevření padáku, po třetí za šíření informací, že se připojí do války na stranu Číny proti Japonsku. Svého prvního úspěchu Skalski dosáhl již v polské kampani, když 1. září sestřelil německý letoun a ještě vedle něj přistál a zachránil z něj pilota. Toto bylo nejen úctyhodné gesto, ale zároveň se mohl chlubit zajetím nepřátelské posádky. Ještě než bylo polské letectvo zcela zdecimováno, tedy během prvního zářijového týdne, sestřelil celkem pět nepřátelských letadel z toho dva bombardéry Dornier Do 17. Již jako legenda byl v Anglii přiřazen k 501. stíhací peruti RAF. U této peruti sestřelil několik letadel. Jednou byl sám sestřelen, ale jako zázrakem se mu podařilo hořící letadlo opustit a zachránit si tak život. V roce 1941 létal nad západní Evropou už spolu se svými polskými kolegy u 306. peruti. Tam si připsal sestřelení pěti nepřátelských stíhaček Bf-109. Po těchto úspěších byl v roce 1942 jmenován velitelem 317. peruti. V roce 1943 byl převelen do severní Afriky, kde létal pod polským stíhacím svazem, který po něm dostal jméno Skalského cirkus.¹⁴¹ Celkově dosáhl během války 18 sestřelů spolu s 11/12 sestřely provedenými ve spolupráci s ostatními letci. Provedl 321 bojových letů a v kokpitu letadla strávil více jak 445 hodin.¹⁴²

V říjnu 1918 se v Ostrogu nad Horyniem narodil Boleslaw Drobiński. Podobně jako jiní nastoupil v roce 1938 do letecké školy v Deblině, kde ho zastihla válka.¹⁴³ Pod velením Witolda Urbanowicze uprchl přes Rumunsko do Francie. Jako jeden z mála byl evakuován do Velké Británie již v roce 1939. Ve Velké Británii byli v té době polští piloti posíláni zejména k bombardovacím letkám, což neminulo ani Boleslawa. Ke stíhacímu letectvu, konkrétně k 65. britské peruti, byl přeřazen po pádu Francie. U 65. peruti nedosáhl žádného sestřelu, i přesto že byl již vybaven moderní stíhačkou Spitfire. Jeho výkon se razantně zlepšil poté, co byl v březnu 1941 převelen

¹⁴⁰ KRAJEWSKI, Wojciech, *General brygady pilot Stanisław Skalski as polskiego lotnictwa*, Warszawa 2007, s. 5–6.

¹⁴¹ *Najlepsi polscy piloci myśliwscy II wojny światowej*. In: WielkaHistoria [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wielkahistoria.pl/najlepsi-polscy-piloci-myśliwscy-ii-wojny-swiatowej>.

¹⁴² KRAJEWSKI, s. 26–27.

¹⁴³ *Boleslaw Drobiński*. In: Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Mrągowie [online], [cit. 2021-20-2]. Dostupné z: <https://ckziumragowo.pl/szkolne-artykuly/2018/Boles%C5%82aw-Drobi%C5%84ski>.

k 303. polské peruti. Během operce Rhubarb 15. května téhož roku poškodil několik na zemi stojících nepřátelských letadel. Při návratu zpět dokázal spolu se svým spolubojovníkem ještě zapálit loď, kterou míjeli nad kanálem. V průběhu čtrnácti dní na přelomu června a července dosáhl šesti sestřelů. Mimořádný byl sestřel letounu Bf-109, který byl pilotován nejlepším německým pilotem na západní frontě Adolfem Gallandem. Boleslaw si svůj úspěch neuvědomoval a dál pracoval na své letecké technice, připisoval si další a další sestřelené stroje. Později byl převelen k výcvikové jednotce, kde předával své zkušenosti z boje. Ke konci války se z něj stal velitel 317. a 303. perutě, poté sloužil na ministerstvu obrany. Válku přežil, v roce 1948 byl propuštěn ze služby, zůstal ve Velké Británii, kde v roce 1995 zemřel.¹⁴⁴

Dalším úspěšným polským pilotem byl Aleksandr Gabszewicz, který se narodil 6. prosince 1911 na území dnešní Litvy. Při vypuknutí války létal u 114 stíhací perutě 1. polského sboru. První sestřel zasadil nad Varšavou německému bombardéru hned 1. září na polském letounu PZL P-11. Ve Francii se také aktivně zúčastnil bojů, na stroji Marcel Bloch MB-151 zneškodnil 5. června 1940 německý střední bombardér Dornier. Jako ostatní úspěšní letci byl v Británii převelen k 303. peruti. Do bitvy o Británii však nestihl zasáhnout. U 303. letky si v květnu 1941 připsal na konto další bombardér. Velmi úspěšný byl i v kariérním postupu, když mu bylo svěřeno velení 316. perutě. V dubnu 1942 zaznamenal veliký úspěch, když sestřelil tři stíhačky Focke-Wulf. Gabszewicz dosáhl hodnosti brigádního generála a absolvoval 384. bojových letů, během kterých zneškodnil 10 nepřátelských letounů.¹⁴⁵

Zajímavou osobností byl také Jan Falkowski, a to zejména svou životní cestou. Světlo světa spatřil v Pochulance v Litvě 26. června 1912.¹⁴⁶ Celá rodina se po jeho narození musela přestěhovat na Sibiř.¹⁴⁷ V průběhu bolševické revoluce zemřel Janův otec, spolu s bratrem a matkou se tedy přestěhovali do Omsku, kde následně zemřela i jeho matka. Jan s bratrem byli najednou sirotci, ale i v této nešťastné situaci se objevila naděje, když se jich ujala polská rodina Jacynova. Netrvalo však dlouho a adoptivní otec byl také zabit bolševiky. V roce 1921, když bylo Janovi 10 let, jim bylo umožněno navrátit se zpět do Polska. Oba bratry vychovávala příbuzná adoptivní matky, a to velmi dobře, Jan se dostal na univerzitu ve Vilnius. V roce 1932 absolvoval pilotní kurz a

¹⁴⁴ MICHL, s. 63–65.

¹⁴⁵ Tamtéž, s. 65–66.

¹⁴⁶ KNOBLOCK, Glenn, „*With Great Sacrifice and Bravery*“. *The Career of Polish Ace Waclaw Lapkowski 1939-41*, Bennington 2007, s. 116.

¹⁴⁷ *Jan Falkowski*. In: polishairforce [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/falkowski.html>.

dobrovolně vstoupil do letectva a sloužil na základně v Toruni.¹⁴⁸ Poté byl přijat do Letecké školy kadetů v Deblinu, kterou absolvoval 15. října roku 1936. Během války sloužil na průzkumných letadlech a jako jiní ustoupil do Francie. Ve francouzském letectvu, sloužil především jako instruktor pro polské piloty. Když však válka dorazila do Francie, byl převelen k obranným jednotám. Poté co byla porážka nevyhnutelná, přemístil se spolu s ostatními do Velké Británie na palubě lodi MS Bathory.¹⁴⁹ Dne 16. ledna 1941 absolvoval let s britskou 32. perutí, při kterém zneškodnil nepřátelský bombardér Heinkel 111. Při tomto sestřelu byl však sám zasažen a při seskoku padákem si vážně poranil nohu. K bojovým jednotkám se ještě téhož roku vrátil, nově byl přidělen k 315. polské peruti.¹⁵⁰ U této stíhací peruti za dva měsíce sestřelil pět stíhaček Bf-109 a jednu stíhačku Fw-190, za což byl samozřejmě vyznamenán. Postupem času mu bylo svěřeno velení 303. peruti, u které zneškodnil další dvě stíhačky typu Bf-109. Dne 9. dubna 1945 byl při doprovodu spojeneckých bombardérů sestřelen protiletadlovým flakem, i tentokrát mu zachránil život seskok padákem. Po vyhrané válce se vrátil zpět do vlasti, tu však zanedlouho, v roce 1948, kvůli perzekuci ze strany komunistů opustil.¹⁵¹ Nový domov našel v Kanadě, kde dožil obklopen rodinou. V 60. letech publikoval své paměti v knize *With the Wind in My Face*.¹⁵²

Za nejlepšího polského stíhače se považuje Witold Urbanowicz, oficiálně však obsadil druhou příčku po Skalskim. Sám Urbanowicz ve svých pamětech popisuje, že byl mnohem efektivnější než jeho kolega.¹⁵³ Witold Urbanowicz se narodil 30. března roku 1908 poblíž města Augustov. V roce 1930 zahájil letecká studia na škole v Deblinu, která úspěšně absolvoval 15. srpna 1932. Zpočátku ho velení přidělilo k 1. leteckému pluku nočních bombardérů, avšak po prokázání jeho schopností byl převelen k stíhacím perutím. Po vypuknutí druhé světové války velel skupině vyšších kadetů, která měla v Rumunsku zajistit bojový materiál a letadla. Při polské kampani byl zajat, ale po třech dnech uprchl a jeho cesta zamířila do Francie a později do Británie.¹⁵⁴ Uvádí se, že během bitvy o Británii sestřelil 17 nepřátelských letadel, v průběhu

¹⁴⁸ MICHL, s. 83.

¹⁴⁹ Jan Falkowski. In: polishairforce[online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/falkowski.html>.

¹⁵⁰ KNOBLOCK, s. 116.

¹⁵¹ MICHL, s. 83–84.

¹⁵² Jan Falkowski. In: polishairforce[online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/falkowski.html>.

¹⁵³ *Najlepsi polscy piloci myśliwscy II wojny światowej*. In: Wielka Historia [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wielkahistoria.pl/najlepsi-polscy-piloci-myśliwscy-ii-wojny-swiatowej>.

¹⁵⁴ ZHIROCHOV, Michail, *Sto velikich asov aviatsii*, Moskva 2013, s. 293.

jednoho souboje na Dálném východě zneškodnil šest strojů a dalších pět sestřelil při náletech na japonská letiště v Číně a na Tchaj-wanu. Celkem mu tedy bylo připsáno 28 sestřelů nepřátelských strojů.¹⁵⁵ Potvrzených sestřelů dle Bajanova seznamu Úspěchy polských stíhacích pilotů během druhé světové války, který je založen na dokumentech Historické komise polského letectva, bylo však jen 17.¹⁵⁶ Zajímavostí je, že v roce 1936 dostal rozkaz sestřelit sovětské průzkumné letadlo na východní hranici, což by celkový počet sestřelů navýšilo, avšak tato skutečnost nikdy nebyla potvrzena. Urbanowicz dosáhl, bez ohledu na počty sestřelů, velkých zásluh v průběhu Bitvy o Británii nejen jako pilot, ale také jako velitel 303. perutě. Krátkou dobu byl dokonce velitelem celého polského křídla a jako jediný Polák se dostal na seznam deseti nejúčinnějších pilotů Bitvy o Británii.¹⁵⁷ V září 1943 vstoupil dobrovolně do 14. americké armády a létal na čínské frontě. Ve svých pamětech uvádí, že za celou válku nebyl ani jednou zasažen.¹⁵⁸

Dle Bajanova seznamu je šestým nejlepším stíhačem Jan Zumbach.¹⁵⁹ Jan Eugeniusz Ludwik Zumbach se narodil 15. dubna roku 1915 v malé vesnici na předměstí Varšavy. Netypické příjmení podědil po švýcarských předcích. Rokem 1935 úspěšně složil maturitní zkoušku a následně prošel náborovým řízením na divizní kurz pro záložní kadety 7 pěší divize. Začátkem roku 1936 byl ale přijat na leteckou školu v Deblině a 15. října 1938 byl povýšen na poručíka se zaměřením na stíhacího pilota. Když vypukla válka, zotavoval se Zumbach se zlomeninou nohy, kterou si způsobil při havarijním přistání. Ze zotavovacích lázní se vydal pátrat po své letce, avšak 17. září 1939 se rozhodl ustoupit do Rumunska. Z Rumunska jeho cesta směřovala do Bejrútu, odkud pokračoval na palubě francouzské lodi do Francie, kde byl přidělen k polským letkám a uskutečnil několik letů. Do Anglie dorazil 19. června 1940, jeho profesní cesta směřovala ihned do 303. perutě v Northoltu. Od začátku září se účastnil bojů na stroji Hurricane a 7. září zaznamenal první sestřel. O dva dny později si připsal další sestřel, a také jeden pravděpodobný. Celkově během Bitvy o Británii dosáhl 7 sestřelů německých letadel. V červenci 1941 při doprovodu spojeneckých bombardérů Blenheim sestřelil 2 stroje typu Bf 109. V říjnu téhož roku se předešlý scénář opakoval,

¹⁵⁵ *Najlepsi polscy piloci myśliwcy II wojny światowej*. In: Wielka Historia [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wielkahaistoria.pl/najlepsi-polscy-piloci-myśliwscy-ii-wojny-swiatowej>.

¹⁵⁶ *Lista Bajana*. In: polishairforce [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/zestrz2w.html>.

¹⁵⁷ *Najlepsi polscy piloci myśliwcy II wojny światowej*. In: Wielka Historia [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wielkahaistoria.pl/najlepsi-polscy-piloci-myśliwscy-ii-wojny-swiatowej>.

¹⁵⁸ Tamtéž.

¹⁵⁹ *Lista Bajana*. In: polishairforce [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/zestrz2w.html>.

byl však zasažen a s poškozeným letadlem v Anglii nouzově přistál.¹⁶⁰ Mezi 15. dubnem a 16. lednem 1944 docházel na kurz Vyšší letecké školy v Eddletonu a 15. února mu bylo svěřeno velení 316. varšavské stíhací perutě, poté velel i u 306. a 315. stíhací perutě.¹⁶¹ Ve večerních hodinách 7. dubna 1945, když se vracel z polního letiště, ztratil cestu a byl tak nucen nouzově přistát. Přistál však v nepřátelském terénu, byl zajat a až do konce války strávil v zajetí německého námořnictva na Nizozemském ostrově Terschelling. Po Německé kapitulaci se navrátil zpět do Británie, kde zůstal natrvalo. Za druhou světovou válku dosáhl 12 jistých sestřelů a zaujímá tak čestné místo jednoho z nejlepších polských pilotů.¹⁶²

¹⁶⁰ *Jan Zumbach*. In: polishairforce [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/zumbach.html>.

¹⁶¹ ZHIROCHOV, s. 296.

¹⁶² *Jan Zumbach*. In: polishairforce [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/zumbach.html>.

7. Prolínání letek a poválečný vývoj

Až do konce války sloužili v britských perutích Francouzi, Češi, Poláci, Dánové, Nizozemci, Belgičané a Norové, a to i přesto že národní perutě potřebovaly každého muže. Britské velení využívalo národní letky spíše pro cíle politické než pro ty bojové. Národní perutě bývaly často posílány do oblastí, kde jim nehrozilo tak velké nebezpečí ztrát posádek, v důsledku toho také nedocházely do přímého kontaktu s nepřítelem. Z těchto důvodů se mnozí piloti nechávali převelet do britských perutí, aby se zúčastnili boje a dosáhli pomsty. Mnoho letců se rozhodlo RAF opustit a přidat se k americkému letectvu. Počty cizinců v RAF nejde s přesností určit, jelikož se údaje ve statistikách liší. Nepřesnosti zapříčinily ztráty letců, ale také noví dobrovolníci, kteří průběžně přicházeli a odcházeli. Další nejasnosti vznikaly rozdílnými metodami sčítání, některé metody počítaly všechny cizince ve službách RAF dohromady, jiné rozdělovaly počty dle příslušnosti k národním letkám atd. Přesný počet cizinců je tak stále nejistý.¹⁶³

V průběhu války ubývalo emigrantů z Evropy, tedy i nových bojeschopných pilotů a vojáků bylo postupem času méně a méně. Proto zahájil polský generál Sikorski při své cestě po USA v roce 1941 povolávání jednotek v místních polských komunitách. Tato akce nebyla příliš úspěšná, dobrovolně se přihlásilo jen několik set Poláků, ale akce ukázala další možnosti získávání nových členů. Mnohem více zájemců se hlásilo v Jižní Americe, zde nakonec zahájili náborů nejen Poláci, ale i další národnosti jako Norové, Francouzi a Češi. Většina Američanů evropského původu však dávala před armádami svých starých domovin přednost armádě americké.¹⁶⁴

Významným pilotem, který se přesouval z letky do letky, byl dozajista Josef František, který nebyl mezi polskými esy zmiňován tak často vzhledem k tomu, že byl původem Čech. František dorazil do Polska v roce 1939, po obsazení Československa. Jako další vojenští uprchlíci dostal i on nabídku na vstup do polské armády, kterou bez váhání přijal. Až do zářijového útoku působil jako letecký instruktor v Deblině, poté byl přidělen na neozbrojená průzkumná letadla, i přesto dosáhl výborných výsledků, když z průzkumného letadla shazoval granáty na postupující německou armádu. Za tento čin také obdržel polské vyznamenání Kříž chrabrosti.¹⁶⁵ Po porážce Francie 20. června 1940 dorazil do Velké Británie a vstoupil do 303. stíhací perutě. Již 16. srpna byl

¹⁶³ MICHL, s. 12–13.

¹⁶⁴ Tamtéž, s. 11.

¹⁶⁵ *Najlepsi polscy piloci myśliwscy II wojny światowej*. In: Wielka Historia [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wielkahistoria.pl/najlepsi-polscy-piloci-myśliwscy-ii-wojny-swiatowej>.

zařazen do prvního pohotovostního roje.¹⁶⁶ Proč se Josef František nepřipojil do československé perutě, která v té době vznikala, není zcela jasné. Některé zdroje uvádí jako důvod nemožnost dohodnout se na hodnotě a podmínkách, které by měl u československých perutí František dodržovat. Pravděpodobněji se ale jednalo o ušlechtilější důvod. Mezi Poláky našel, za dobu strávenou na polské straně, přátele, které nechtěl opustit.¹⁶⁷ Ve dnech 2. a 3. září dosáhl dvou sestřelů a následující dny přidal další dva, 6. září měl na kontě již pět sestřelených letadel. Během září v průběhu Bitvy o Británii sestřelil 17 nepřátelských letadel. Josef František vynikal svou odvahou a jeho letecký styl byl považován takřka za umění. Velmi často na nepřátele útočil z bezprostřední blízkosti nebo na ně pálil z velmi složitých úhlů. U Františka se spojila vynikající pilotáž s přesnou střelbou, což byla cesta k úspěchu. Zemřel za nevyjasněných okolností během hlídkového letu 8. října 1940. Jeho profesní cesta nebyla dlouhá, ale plna neuvěřitelných výsledků.¹⁶⁸

Ke konci války prováděly polské letky každodenní cvičné lety, či transporty materiálu a osob, například 300. letka převážela čerstvě propuštěné vězně zpět do Velké Británie. Dále tyto letky zajišťovaly zásobovací transporty do Polska a Německa pro osoby z koncentračních táborů. Letky 301. a 304. byly převeleny k dopravním letadlům a podnikaly lety do různých měst v Evropě.¹⁶⁹

Po vítězství spojenců ve druhé světové válce se polské letky zahrnuly do Occupation Aviation tj. okupačního letectva se základnami v poraženém Německu, nejprve v obci Varrelbusch, od září 1945 také poblíž města Cloppenburg na letišti Ahlhorn. Na tyto základny mířili Poláci ze všech koutů Evropy, ze zajetí, z koncentračních táborů, ale i ze samotného Polska, kdy opouštěli vlast kvůli začínajícímu komunistickému režimu. Ze základen se tedy postupně stávala centra nejen pro letce, ale i jejich rodiny, které se jim podařilo převést přes hlídané hranice. V říjnu 1945 rozhodlo velení RAF o zaslání tří stíhaček typu Spitfire z 302., 308. a 317. letky do Polska na výstavu o činnosti RAF. Nakonec zde byly vytaveny jen dva stroje, které setrvaly v muzeu polské armády ve Varšavě několik let jako památka na hrdinství a obětavost polských letců. O několik let později byly však odstraněny a

¹⁶⁶ ČEJKA, s. 101.

¹⁶⁷ Tamtéž, s. 106.

¹⁶⁸ *Najlepsi polscy piloci myśliwscy II wojny światowej*. In: Wielka Historia [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wielkahistoria.pl/najlepsi-polscy-piloci-myśliwscy-ii-wojny-swiatowej>.

¹⁶⁹ MATUSIAK, *Polskie Siły Powietrzne*, s. 112.

zničeny, pro komunistický režim se staly politicky nepohodlné.¹⁷⁰ Ke konci září 1946 byly polské letky z Německa staženy zpět do Velké Británie, kde se na letišti Hethel perutě 302., 308., 317., 316. a 303. spojily. Jejich oficiální rozloučení proběhlo 18. září 1946 v Coltishall za účasti velitele stíhacích letounů RAF Jamesa Robba. Letky byly postupně rozpouštěny, jejich úplný konec přišel v lednu 1947.¹⁷¹

Krátce po konci druhé světové války žilo ve Velké Británii 157 tisíc Poláků. Jednalo se nejen o bývalé piloty, vojáky, ale i civilní válečné uprchlíky. S ohledem na poválečný politický vývoj v Polsku a nástup komunistického režimu se mnozí z nich rozhodli zůstat v Británii natrvalo, jejich cesta zpět domů do Polska se tedy protáhla na mnoho let, pádu železné opony v roce 1989 se dožilo jen málo z nich. Většina z těch, kteří se rozhodli zůstat v Británii, pocházela z východní části Polska, kterou na začátku války obsadil Sovětský svaz. Poláci z těchto oblastí, se tedy nechtěli vracet tam, kde mnohdy již neměli domov ani rodinu. Existovala zde také reálná hrozba, že budou po návratu perzekuováni nově nastupující komunistickou vládou.¹⁷² Vojenský personál, který se rozhodl pro návrat do Polska, byl ze začátku přijímán do Lidové armády, avšak na přelomu 40. a 50. let 20. století docházelo k čistkám, které znemožnily pilotům ze západu sloužit v armádě, nebo být členy jakékoliv letecké instituce. Nezřídka docházelo k jejich odsouzení na dlouhé roky ve vězení či dokonce k popravám. Ti, kteří přežili a zůstali na svobodě, byli diskriminováni až do let 1955–1956, kdy došlo ke zlepšení situace a někteří se tak mohli navrátit zpět k létání i normálnímu životu.¹⁷³

¹⁷⁰ MATUSIAK, Wojtek, *Polskie skrzydło myśliwskie w Wielkiej Brytanii*. In: Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej 7, 2007, 10–11, s. 72.

¹⁷¹ Tamtéž, s. 73.

¹⁷² NOCON, Andrew, *A Reluctant Welcome? Poles in Britain in the 1940s*. In: Oral History 24, 1996, 1, s. 79.

¹⁷³ MATUSIAK, *Polskie Siły Powietrzne*, s. 113.

8. Závěr

Cílem bakalářské práce bylo připomenout osudy polských letců a jejich perutí ve Velké Británii v průběhu druhé světové války, kam přicházeli po prohře v polské kampani, kdy bylo německé letectvo na tak vysoké úrovni, že zničilo téměř všechnu polskou techniku ještě na zemi. Polská strana nebyla schopna čelit agresi nepřítele také z důvodu absence moderních typů letounů. Avšak počínání polských letců v řadách Royal Air Force bylo a je obdivuhodné. Bez pomoci Poláků, a nejen jich, by obrana Británie v průběhu druhé světové války nemusela být tak úspěšná.

Velká Británie si po porážce Francie uvědomila hodnotu zahraničních pilotů a vzala je do svých řad, čímž dokázala utvořit takovou leteckou sílu, která byla schopna nebe nad ostrovy ubránit. I přes ztráty ve svých řadách přicházeli stále další polští piloti, aby se zapojili do bojů. Každý voják, zvláště pak letec, znamenal pro Velkou Británii značnou výhodu, mnozí z nich měli zkušenosti z obrany své domoviny v září 1939 a následně z obrany Francie na jaře 1940. Bojová aktivita polských letců během bitvy o Francii dokázala jejich schopnosti čelit i lépe technicky vybavenému protivníkovi, čímž se mohli stát plnohodnotnými členy britských leteckých sborů. Při popisu formování polských perutí ve čtvrté kapitole autor našel odpověď na otázku, jak se polští piloti k RAF připojili, jejich cesta nejčastěji vedla z Polska přes Rumunsko do Francie, a z té následně do Velké Británie. Důležitou úlohu při vítězství hrála také úprava struktur a taktik, které velení RAF v průběhu války upravovalo s ohledem na konkrétní výpovědi posádek. Výraznou pomocí byli i britští letečtí konstruktéři, kteří se ze všech sil snažili vyrovnat německému nepříteli z Luftwaffe.

V šesté kapitole byly autorem zaznamenány počty letek a jejich organizační zařazení do wingů neboli křídel. V rámci RAF vzniklo celkem 14 polských národnostních perutí různých druhů, a to například letky stíhací, bombardovací či letky nočních stíhačů, s číselným označením 300. až 309. a 315. až 318. Pro zajímavost autor uvádí, že perutě 310. až 313. byly československé a letka s označením 314. sloužila výhradně k technickému zabezpečení. Většina z těchto perutí sbírala úspěchy a zasáhla do bojů nejenom nad Velkou Británií a Evropou, ale například i nad africkým kontinentem. Polští piloti do bojů zasáhli jako jedni z prvních a bojovali po celou dobu války, sehráli nemalou roli také v bitvě o Británii, utrhli více než dvě stovky sestřelů a ztráty v jejich řadách byli minimální. Polské letky byly pro RAF velmi cenné, jednalo se o nejpočetnější národnostní skupinu v jejích řadách. O významnosti polských letců

svědčí také fakt, že po Britech zaujímají druhé místo v počtu leteckých es. Za zmínku stojí zvláště 303. peruč, která byla zformována mezi prvními a jež byla z národních letek suverénně nejuspěšnější, dosáhla vynikajících výsledků a v jejích řadách sloužili ti nejlepší například Witold Urbanowicz a Jan Zumbach. Urbanowicz byl nejen pilotem ale také velitelem 303. peručě a jako jediný Polák se dostal na seznam deseti nejúčinnějších pilotů bitvy o Británii. Jan Zumbach dosáhl 7 sestřelů během bitvy o Británii a později mu bylo svěřeno velení tří polských peručí. Zvláštní pozornost by autor rád věnoval Josefu Františkovi, Čechovi, který sloužil pod polskou 303. peručí, jeho přátelství s polskými letci přišlo však již dříve. Během polské kampaně při průzkumném letu na neozbrojeném cvičném stroji shazoval ruční granáty na postupující německou armádu, čímž se stal pro Poláky legendou. V osmé kapitole autor zaznamenal osudy ostatních výrazných polských letců.

Ke konci války, zejména z politických důvodů, nevzlétaly národní letky do bojů tak často, což se mnohdy projevilo na psychice letců. Zaslouženého odpočinku a uznání za léta strávená ve válce se však nedostalo všem. Letce, kteří se rozhodli navrátit zpět do Polska, život hrdinů většinou nečekal, naopak byli často perzekuováni ze strany komunistické vlády, příkladem může být Stanislaw Skalski. Velký počet polských letců se rozhodl setrvat na půdě Velké Británie a pokračovat ve službě u RAF ať už na postech pilotů nebo leteckých instruktorů nové generace.

9. Seznam použité literatury a pramenů

9.1 Literatura

BUCKLEY, John, BEAVER, Paul, *The Royal Air Force: The First One Hundred Years*, Oxford 2018.

CORMACK, Andrew, *RAF-uniformy a výstroj v letech 1939–1945*, Brno 2008.

ČEJKA, Eduard, *Zlomená křídla*, Praha 1991.

FIORANI, Flavio a kol., *Druhá světová válka*, Praha 2010.

GRETZYNGIER, Robert, MATUSIAK, Wojtek, *Udział Polaków w Bitwie o Anglię*. In: *Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej* 11, 2011, 8–9, s. 85–97.

GRETZYNGIER, Robert, *Poles in Defence of Britain. A Day-by-Day Chronology of Polish Day and Night*, London 2001.

GUNSTON, Bill, *Bojová letadla druhé světové války*, Praha 2006.

HEMPEL, Andrew, *Poland in World War II: An Illustrated Military History*, New York 2000.

CHANT, Chris, *Identifikační příručka vojenských letounů. Spojenecké stíhačky 1939–1945*, Praha 2010.

CHANT, Chris, *Identifikační příručka vojenských letounů. Spojenecké bombardéry 1939-1945*, Praha 2009.

CHURCHILL, Winston S., *Velké bitvy a osobnosti druhé světové války*, Praha 1999.

KNOBLOCK, Glenn, „*With Great Sacrifice and Bravery*“. *The Career of Polish Ace Waclaw Lapkowski 1939-41*, Bennington 2007.

KOCHANSKI, Halik, *The Eagle Unbowed: Poland and the Poles in the Second World War*, Cambridge 2012.

KOSMAN, Marcelli, *Dějiny Polska*, Praha 2011.

- KRAJEWSKI, Wojciech, *General brygady pilot Stanisław Skalski as polskiego lotnictwa*, Warszawa 2007.
- KŘEN, Jan, *Dvě století střední Evropy*, Praha 2019.
- MATUSIAK, Wojtek, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii*. In: Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej 9, 2009, 8–9, s. 101–115.
- MATUSIAK, Wojtek, *Polskie skrzydło myśliwskie w Wielkiej Brytanii*. In: Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej 7, 2007, 10–11, s. 61–73.
- MCNAB, Chris, *Třetí říše. 1923–1945*, Praha 2010.
- MICHL, Jan, *Cizinci v RAF. Stíhači z okupované Evropy v bitvě o Británii*, Praha 2006.
- MOLLO, Andrew, *Uniformy 2. světové války. Insignie, organizace, odznaky*, Praha 2014.
- MORGAŁA, Andrzej, *Polskie samoloty wojskowe. 1939–1945*, Warszawa 1976.
- MOSLEY, Leonard, *Bitva o Británii. 2. světová válka ilustrovaný průvodce*, Praha 2001.
- NOCON, Andrew, *A Reluctant Welcome? Poles in Britain in the 1940s*. In: Oral History 24, 1996, 1, s. 79–87.
- PANTO, Dmitriy, LUKASZUN, Wojciech, *Sovětská okupace polského území v letech 1939–1941*, Praha 2019.
- PAWLAK, Jerzy, *Absolwenci Szkoły Orłąt 1925–1939*, Warszawa 2002.
- PESZKE, Michael Alfred, *The Polish armed forces in exile: part 1 July 1941– May 1945*. In: The Polish Review 32, 1987, 1, s. 67–113.
- PIEKALKIEWICZ, Janusz, *Druhá světová válka*, Praha 2007.
- WYNN, Humphrey, *The Royal Air Force: Its Origin and History, 1918–1970*. In: Aerospace Historian 23, 1976, 3, 154–167.

YENNE, Bill, *Aces. True Stories of Victory and Valor in the Skies of World War II*, New York 2020.

ZAWILSKI, Apoloniusz, *Polskie fronty 1918–1945*, Radom 1996.

ZAWISTOWSKI, Tomasz, *Orły polskich lotników na tle narodowej symboliki Royal Air Force*. In: *Biuletyn IPN. Pamięć.pl* 1, 2012, 3, s. 59–61.

ZHIROCHOV, Michail, *Sto velikich asov aviatsii*, Moskva 2013.

9.2 Internetové zdroje

307. *perut' RAF [1940-1947]*. In: *Válka.cz* [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.valka.cz/307-perut-RAF-1940-1947-t38150>.

309. *perut' RAF*. In: *Válka.cz* [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.valka.cz/309-perut-RAF-t199857>.

Bitwa o Anglię i polscy piloci RAF. In: *Przystanekhistoria* [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/71082,Bitwa-o-Anglie-i-polscy-piloci-RAF.html>.

Boleslaw Drobiński. In: *Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Mrągowie* [online], [cit. 2021-20-2]. Dostupné z: <https://ckziumragowo.pl/szkolne-artykuly/2018/Boles%C5%82aw-Drobi%C5%84ski>.

Brief History of the Polish Airforce. In: *PolishAirmansAssociation* [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <http://www.polishairmensassociation.org.uk/history.html>.

Jan Falkowski. In: *polishairforce* [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/falkowski.html>.

Jan Zumbach. In: *polishairforce* [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/zumbach.html>.

Lista Bajana. In: *polishairforce* [online], [cit. 2020-23-3]. Dostupné z: <https://www.polishairforce.pl/zestrz2w.html>.

Najlepsi polscy piloci myśliwscy II wojny światowej. In: *WielkaHistoria*[online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wielkahistoria.pl/najlepsi-polscy-piloci-myśliwscy-ii-wojny-swiatowej>.

Ourhistory. In: Royal air force [online], [cit. 2021–23–1]. Dostupné z: <https://www.raf.mod.uk/our-organisation/our-history/>.

RAF Founded. In: History [online], [cit. 2021–23–1]. Dostupné z: <https://www.history.com/this-day-in-history/raf-founded>.

The Polish Airmen in Nothern Ireland. In: WartimeNI [online], [cit. 2020-20-10]. Dostupné z: <https://wartimeni.com/article/raf-315-squadron-in-northern-ireland/>.

The RAF. 1918 to present. In: WW2 Peopleswar [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/timeline/factfiles/nonflash/a6649248.shtml>.

The Polish Pilots who flew in the battle of Britain. In: Iwm [online], [cit.2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.iwm.org.uk/history/the-polish-pilots-who-flew-in-the-battle-of-britain>.

TheRoyal Air Force. In: Britannica [online], [cit. 2021-23-1]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/The-Royal-Air-Force>.

Resumé

This bachelor thesis deals with Polish aviators in the service of the Royal Air Force during the Second World War. The first chapter presents the beginning of the war and events related to the invasion of Poland by army of Germany and the Soviet Union. The thesis also presents the creation and development of the RAF from 1918 to the end of the Second World War, its organization and the personalities who are related to the creation. In the next chapters the thesis focuses on Polish squadrons and pilots, their journey from Poland to France and then to Great Britain. In France already several Polish pilots intervened to the fights thereby they proved their aviation qualities. Great Britain perceived the need of increase the number of not only pilots in its services and therefore General Władysław Sikorski's army was a welcome reinforcement, after that began the formation of Polish national squadrons. During the Battle of Britain a large number of pilots from Poland took part in air battles, most of them as guests in British squadrons. As the first Polish squadrons were formed squadron No. 302 and No. 303, which achieved great success during the war, especially just the squadron No. 303. There were established fourteen Polish squadrons and three wings in sum. The following chapter introduces the equipment of pilots, whether their uniforms or aircraft. A separate chapter is devoted to the most prominent Polish pilots, to which belong Witold Urbanowicz, Stanisław Skalski and Jan Zumbach. At the end of the thesis is mentioned the intertwining of Polish squadrons with others, the person of Czech Josef František who served in Polish squadron, the post-war development and often difficult fates of pilots after returning home to Poland, where grew the power of the communist government.