

# Luftwaffe in detail

## Československé Spitfirey, Jiří Rajlich

Více než sedm desítek stíhacích letounů Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE, dodaných po skončení války do Československa má neobyčejně barvitou historii, která v případech některých strojů dokonce pokračuje až do dnešních dnů. Krátce po skončení války v Evropě v roce 1945 je zakoupila československá vláda pro nově budované letectvo. Československé letecké jednotky RAF s nimi přiletly do vlasti, kde se Spitfirům dostalo mnohostranného využití – sloužily nejen u bojových a cvičných jednotek vojenského letectva, ale i u policejního letectva a posloužily i k účelům leteckého výzkumu. Navzdory zbrojnímu embargu OSN byla však naprostá většina z nich v letech 1948-1950 tajně exportována do Izraele. Sahrály zde nezastupitelnou úlohu nejen v první arabsko-izraelské válce, ale i ve výcviku. Tím ale jejich pohnutá cesta zdaleka nekončila, neboť roku 1954 část z nich zamířila z Izraele až na vzdálenou Barmu. Byly zde bojově nasazovány až do roku 1961 – jako poslední Spitfirey vůbec. Z původních počtů šlo již jen o hrstku, ale svět je plný paradoxů. Ač se zdá, že v průběhu této dlouhé cesty byly tyto Spitfirey „spotřebovány“, jsme dnes svědky pozoruhodného jevu – namísto toho, aby ubývaly, tak bývalé československé Spitfirey naopak přibývají. Jako muzejní exponáty jsou dochovány nejen v Československu, Izraeli, na Barmě či ve Velké Británii, ale dokonce stále více jich opět létá.

Českoslovenští stíhači si za 2. světové války vydobyli vynikající reputaci. Vykonalí téměř 40 000 bojových letů a jistě sestřelili celkem 297 a 3/4 nepřátelských letounů, dalších 78 sestřelili pravděpodobně a 123 a 5/7 poškodili. Naprostou většinu těchto vítězství dosáhli v řadách RAF a značnou část na Spitfirech různých verzí. Na konci války byli soustředěni především v řadách 310., 312. a 313. československé stíhací peruti, jejichž posledními válečnými veliteli byli Squadron Leader Jiří Hartman, DFC, Squadron Leader Hugo Hrbáček, DFC a Squadron Leader Otmar Kučera, DFC. Trojice perutí byla sloučena do svazku československého stíhacího křídla, jemuž velel Wing Commander Jaroslav Hladý, OBE, DFC. Ze své poslední válečné základny Manston v Kentu křídlo podnikalo až do konce války především dálkové doprovody silných svazů bombardovacích Lancasterů a Halifaxů nad strategické cíle v Německu. Náleželo tehdy do podřízenosti No 11 Group Fighter Command a jejich poslední válečnou výzbroj tvořily Spitfirey F.Mk.IX a HF.Mk.IX. Počátkem května 1945 byli stíhači připraveni k okamžitému startu na pomoc povstale Praze, ale projekt zhatila dohoda mezi americkým a sovětským velením o demarkační čáře - Praha se nacházela v operačním prostoru sovětského letectva.

Pro skončení války došlo k jednání o přezbrojení čs. křídla ze starých na úplně nové stroje, určené pro poválečné československé letectvo. Dne 19. června 1945 Inspector General of the Czechoslovak Air Force, Air Marshal (div. gen.) Karel Janoušek, KCB, žádal britskou stranu o kompletní přezbrojení křídla i se záchodami. Po konzultaci s Air Commodore Frankem Beaumontem (Director of Allied Air Co-Operation and Foreign Liaison), dobře seznámeným s čs. problematikou, Air Vice Marshal William F. Dickson, CBE, OBE (Assistant Chief of the Air Staff - Policy), nabídl 25. června 1945 Janouškovi buď Spitfirey verze HF.Mk.IXE, nebo LF.Mk.IXE - jiné tehdy nebyly ve skladech v požadovaném množství. O výškové výškové HF.Mk.IXE však projevovali velký zájem Sověti, takže „volba“ nakonec padla na Spitfirey LF.Mk.IXE. S ohledem na to, že poválečné letectvo mělo být budováno především pro přímou součinnost s pozemními jednotkami, však tato verze velice vyhovovala, neboť byla dimenzována na boje v malých a středních výškách.

Své původní válečné stroje piloti postupně přelétávali k No 39 a No 33 Maintenance Unit do Colerne a Lynehamu, odkud se v průběhu července a počátkem srpna 1945 do Manstonu vraceli s novými Spitfirey LF.Mk.IXE. V Manstonu jim pozemní personál na britskou kamufláž aplikoval nový marking: namísto původních znaků RAF byly nastříkány československé výsostné znaky, přičemž trupový znak byl vypuštěn a překryt kamuflážní barvou. Na svíslé ocasní ploše však byly čs. znaky v nestandardní praporekové podobě, a to ve výšce, která překrývala původní britské označení. Příslušnost strojů k jednotlivým perutím byla demonstrována trojím způsobem – perutními kódy, zbarvením vrtulových kuželů a miniaturami perutních znaků. Na trupech nesly letouny identifikační perutní kódy složené z dvojic písmen – NN (310. peruť), DU (312.) a RY (313.). Za pomlčkou (která se nacházela zhruba v místě původního trupového znaku) následovalo individuální písmeno stroje v peruti. Výjimkou byl velitelský stroj s kódy HL, náležející veliteli křídla, mjr. Jaroslavu Hladýovi, OBE, DFC, jenž tak použil zkratku svého příjmení. Vrtulové kužely měly následující zbarvení - 310. peruť modré, 312. světle modrozelené (jinde se uvádí bílé) a 313. peruť červené. Stroje velitelů peru-

tí a velitele křídla nesly vrtulové kužely v národních barvách. Miniatury perutních znaků nosily stroje na krytech motorů – 310. peruť červeného českého lva v bílém, červeně lemovaném poli, 312. čápa v modrém, černě lemovaném poli a 313. hnědého jestřába v bílém, černě lemovaném poli.

V rámci příprav na návrat do Československa vyměnili výstroj i letci samotní - své původní šedomodré uniformy RAF zaměnili za khaki battle-dressy s československým hodnostním označením. Zatímco se křídlo urychleně přezbrojovalo, čekalo se na sovětské povolení, které přišlo až v druhé polovině července 1945.

Odlet trojice československých stíhacích perutí z Velké Británie do vlasti byl stanoven na 7. srpna 1945. Již předtím, 3. srpna 1945, se s nimi v Manstonu za RAF oficiálně rozloučil Air Member for Personnel, Air Marshal Sir John C. Slessor, KCB, DSO, MC. Ráno 7. srpna 1945 v 08.00 začalo z Manstonu postupně vzletat celkem 54 Spitfirů LF.Mk.IXE směrem ku Praze. Všechny stroje měly podvěšeny podtrupové přídavné nádrže o obsahu 410 litrů paliva. Vedoucí šestici vedl pplk. Jaroslav Hladý, OBE, DFC, po dvanácti strojích od každé perute vedli škt. Jiří Hartman, DFC, škt. Hugo Hrbáček, DFC a npor. Otmar Kučera, DFC; v čele posledních dvanácti strojů od všech třech perutí letěl škt. Karel Kasal. Kolem 10.30 svaz dospěl do místa plánovaného meziřístání, americkému polnímu letišti R-16 v Hildesheimu, ležícímu jihovýchodně od Hannoveru. Hned po dosednutí se však obloha zatáhla a základna mraků sahala až na zem, což způsobilo několikanásobné zpoždění. Počasí se zlepšilo až za šest dní, takže směrem k domovu vzlétli až 13. srpna 1945 ve 14.20 a kolem 17.00 dospěli nad Prahu. Po průletu nad hlavním městem a po přistání na letišti Praha-Ruzyně jim obyvatelstvo připravilo fantastické uvítání. Slavnostní přehlídka 15. srpna na pražské Ruzyni za velké účasti obyvatelstva a následný slavnostní pochod Prahou a přehlídka na pražském Staroměstském náměstí 21. srpna 1945 pak slavnou epopej československého letectva ve Velké Británii uzavřely.

Protože kompletní přezbrojení nebylo k tomuto datu hotovo, zbylých šestnáct Spitfirů dorazilo do Československa o několik týdnů později: dvanáct Spitfirů pod vedením mjr. Tomáše Vybírala, DSO, DFC, přistálo v Praze 24. srpna (po meziřístání na letišti Achmer) a 8. září 1945 přiletěly ještě čtyři Spitfirey vedené npor. Jaroslavem Šodkem. Do konce roku 1945 dorazily údajně ještě další dva (podle jiných zdrojů jen jeden). Celkem tedy přelétlo z Velké Británie do Československa 72 Spitfirů LF.Mk.IXE.

Ještě před koncem roku 1945 a pak v dubnu 1946 však nově jmenovaný podnáčelník hlavního štábu pro zvláštní úkoly, div. gen. RNDr. Karel Janoušek, vedl s britskou stranou jednání o několika vojenských dodávkách. Z československé strany se kromě jiného uvažovalo o zakoupení dalších, celkem 175 Spitfirů, které měly jednak doplnit stavy „spitfireových“ pluků čs. letectva na tabulkové počty, jednak měly nahradit mezitím havarované stroje. Realizovala se však jen dodatečná dodávka v počtu šesti Spitfirů. Byly dodány mezi prosincem 1946 a červnem 1947. To zvýšilo celkovou cifru do Československa dodaných Spitfirů LF.Mk.IXE na celkových 78 kusů (jinde se uvádí jen 77). Dodávky pochopitelně zahrnovaly záložní motory Merlin 66, palubní zbraně, náhradní díly, střílivo, bomby a pohonné hmoty.

Ačkoli letecké jednotky, které se vrátily z válečných front do Československa, byly po svém přeletu do vlasti podřízeny Velitelství letectva při Hlavnímu štábu branné moci, ve skutečnosti však formálně stále ještě zůstávaly v podřízenosti vyšších spojeneckých velitelství. Československé perute zůstaly ve formální podřízenosti RAF až do 15. února 1946, kdy definitivně přestaly existovat jako jednotky Royal Air Force.

O tom, jak budou v nově organizovaném československém letectvu využity tři stíhací perute z Velké Británie v zásadě rozhodnuto nařízením Velitelství letectva, platným od 28. října 1945. Každá z těchto tří perutí se měla stát základem pro jednu leteckou divizi: 310. peruť pro 1. leteckou divizi, 312. peruť pro 2. leteckou divizi a 313. peruť pro 3. leteckou divizi. Každá peruť byla rozdělena na dvě části, které se staly základem dvou nově budovaných stíhacích pluků. Na jejich plné vyzbrojení však Spitfirey nestačily, takže na nich zpravidla létaly jen první letky pluků.

Velitelství 1. letecké divize vzniklo 28. října 1945 při reorganizaci 310. stíhací peruti. Bylo od září 1945 umístěno na letišti Praha-Kbely, kam se 310. peruť přesunula z Ruzyně. Prvním (zatímním) velitelem divize byl jmenován pplk. Jan Klán, jenž v únoru 1946 předal funkci plk. (později brig. gen.) Karlu Marešovi. Dva podřízené pluky, Letecký pluk 10 a Letecký pluk 12 (původně měly nést čísla 1 a 2), měly až do roku 1947 k dispozici Spitfirey LF.Mk.IXE, které byly později v Československu označeny jako S-89. Ty však postupně předaly Letecké vojenské akademii a zůstaly jim pouze cvičné stroje. K přezbrojení na letouny S-199 již nedošlo, neboť koncem 15. března 1948 byly ve-

letelství divize i oba její pluky zrušeny. Letecký pluk 10 vznikl 28. října 1945 z letky A 310. stíhací peruti jako součást 1. letecké divize. Nacházel se na letišti Praha-Kbely a jeho velitelem byl pplk. Emil Foit (říjen 1945-duben 1947). Ve výzbroji pluku se až do roku 1947 nacházely letouny S-89, po jejich předání Vojenské letecké akademii a Stíhacímu výcvikovému středisku již pluk žádné stíhací letouny neobdržel a 15. března 1948 byl zrušen. Letecký pluk 12 vznikl 28. října 1945 z letky B 310. stíhací peruti jako součást 1. letecké divize. Nacházel se na letišti Praha-Kbely a jeho velitelem byl pplk. František Vancí (říjen 1945-duben 1947). Ve výzbroji pluku se až do roku 1947 nacházely letouny S-89, po jejich předání Vojenské letecké akademii a Stíhacímu výcvikovému středisku již pluk žádné stíhací letouny neobdržel a 15. března 1948 byl zrušen.

Velitelství 2. letecké divize vzniklo 28. října 1945 při reorganizaci 312. stíhací peruti. Od září 1945 bylo umístěno v Českých Budějovicích. Divizi postupně veleli plk. Jaroslav Hladý (říjen 1945-únor 1948), plk. Jan Čermák (únor-březen 1948) a plk. Jan Klán (červen-červenec 1948). Součástí divize byly Letecký pluk 4 a Letecký pluk 5, vyzbrojené Spitfirý LF.Mk.IXE (S-89). Oba pluky však od února 1947 existovaly pouze jako administrativní velitelství, neboť většina osazenstva divize byla začleněna do nově zřízeného Stíhacího výcvikového střediska České Budějovice (v březnu 1949 se přesunulo na letišti Tri Duby u Zvolenu na Slovensku), zabezpečujícího přecvičení všech stíhacích pilotů na letoun S-199. Po splnění tohoto úkolu bylo velitelství divize v rámci snižování počtu velitelských struktur 15. února 1950 zrušeno. Letecký pluk 4, působící s čestným názvem Letce Vašátka (nejúspěšnější čs. stíhač v bitvě o Francii se později v Anglii stal prvním velitelem čs. stíhacího křídla, v jehož čele padl v boji nad Kanádem), formálně vznikl 28. října 1945 z letky A 312. stíhací peruti jako součást 2. letecké divize. Byl umístěn na letišti Planá u Českých Budějovic, od června 1949 pak na letišti Plzeň-Bory, a jeho velitelem byl pplk. Václav Raba. Ve výzbroji pluku se nacházely letouny S-89, roku 1947 obdržel jako první letouny S-199 a CS-199. Pluk byl 1. května 1950 přečíslován na Letecký pluk 6 a o měsíc později, počátkem června 1950 pak byl zrušen. Letecký pluk 5 vznikl 28. října 1945 z letky B 312. stíhací peruti jako součást 2. letecké divize. Byl dislokován na letišti Planá u Českých Budějovic, od června 1949 pak na letišti Plzeň-Bory, jeho prvními veliteli byli mj. Václav Bergman (říjen 1945-leden 1946), škpt. Josef Těšínský (leden-červenec 1946), pplk. Hugo Hrbáček (červenec 1946-srpen 1947), škpt. Jaroslav Šodek (srpen 1947-květen 1948), npor. Jindřich Bílek (květen-červen 1948), pplk. Jan Klán (červen 1948-únor 1949) a pplk. Václav Kocourek (únor-duben 1949) a pplk. Jozef Kolembus (duben-říjen 1949). Pluk měl k dispozici letouny S-89, které však v únoru 1947 téměř beze zbytku přešly k nově vytvořenému Stíhacímu výcvikovému středisku České Budějovice a do výzbroje pluku se dostaly letouny S-199 a CS-199, jež mu zůstaly až do léta 1951, kdy přešel na proudové letouny S-102 (MiG-15). Pluk se počátkem padesátých let stal součástí letectva protivzdušné obrany státu a existoval až do listopadu 1991, kdy byl zrušen.

Velitelství 3. letecké divize vzniklo 28. října 1945 při reorganizaci 313. stíhací peruti. Zpočátku se z Ruzyně přesunulo do Kbel, neboť cílové letiště Brno-Slatina se dosud opravovalo. Divize se tam přesunula pravděpodobně až v květnu 1946. Ve velení divizi se vystřídal plk. Karel Mrázek (červenec 1946-březen 1948) a pplk. Jan Čermák (březen 1948-únor 1949). Divizi podléhaly Letecký pluk 7 a Letecký pluk 8 (od jara 1948 navíc nově postavený Letecký pluk 3). Po celkové reorganizaci koncem roku 1950 se 3. letecká divize stala jednou z prvních, která v úplnosti přešla na proudovou techniku a stala se součástí urychleně budovaného systému PVOS. Letecký pluk 7, nesoucí čestný název Invasní, vznikl 28. října 1945 z letky B 313. stíhací peruti jako součást 3. letecké divize. Byl dislokován na letišti Brno-Slatina, jeho prvním velitelem byl škpt. Miroslav Diviš, po němž v září 1948 velení převzal mj. Otmar Kučera. Pluk měl ve své výzbroji nejprve letadla S-89, od léta 1948 pak S-199. K 1. květnu 1950 byl přečíslován na Letecký pluk 9, čímž ztratil historický název, a koncem roku 1950 byl přesunut na letiště Mladá u Milovic, kde byl postupně vyzbrojen proudovými letouny S-102 (MiG-15). Letecký pluk 8 vznikl 28. října 1945 z letky A 313. stíhací peruti jako součást 3. letecké divize. Byl dislokován na letišti Brno, jeho velitelem byl major letectva Jiří Hartman (říjen 1945-březen 1948). Pluk měl ve své výzbroji nejprve letadla S-89, od léta 1948 pak S-199. Počátkem padesátých let byl pluk přezbrojen na proudovou leteckou techniku.

Po několika měsících došlo ke změně markingu. Praporovité výsostné znaky na SOP byly u československých Spitfirů (označených jako S-89) zaměněny za kruhové a všechny znaky dostaly bílý lem. Změn doznalo i kódové označení, které se nově skládalo z dvojice písmen, pomlčky a pořadového čísla. Podle směrnice z 21. ledna 1946 byly jednotkám, vyzbrojeným Spitfirý LF.Mk.IXE přiděleny kódy uvedené v následující tabulce. Současně se změnila i barvy vrtulových kuželů. Letouny 1. letecké divize je měly žluté, 2. letecká divize modré a 3. letecká divize bílé. Původní, „anglická“ kamufláž zůstala zachována, ačkoli postupem času nesla známky oprav.

A jaká byla tehdy situace v čs. stíhacím letectvu? Podle statistiky pořízené k 11. červenci 1946 mělo československé vojenské letectvo k dispozici celkem 146 stíhacích letounů, přičemž Spitfirý LF.Mk.IXE (v Československu označovaných jako S-89) tvořily téměř polovinu. Bylo jich celkem 68, zatímco zbytek tvořilo 24 sovětských Lavočkinů La-5FN (S-95) a 54 Lavočkinů La-7 (S-97). Spitfirý, které byly vyrobeny zcela nově, tvořily nejkvalitnější součást

tehdejšího čs. stíhacího letectva. Sovětské stíhací Lavočkiny La-5FN a La-7 byly vyrobeny v roce 1944 a navíc byly stavěny pro rychlou válečnou spotřebu, takže po válce se na nich začalo projevovat válečné opotřebení a únavu materiálu. Dokonce i sovětská komise již v červenci 1946 zneschopnila většinu La-5FN a doporučovala jejich postupné rušení. Bylo zřejmé, že tože se brzy bude opakovat i u poněkud novějších La-7. Určité východisko z tohoto stavu představoval plánovaný nákup dalších šedesáti La-7 ze Sovětského svazu, ale tato dodávka nakonec realizována nebyla. Kritický nedostatek letounů proto v říjnu 1946 vedl komisi československých odborníků ke shovívavějším závěrům nežli tomu bylo u komise sovětské. Na části Lavoček komise pouze zakázala akrobacii, na druhé části povolila běžné lety v rámci výcviku. I tak však poslední La-5FN dosloužily v čs. letectvu již v roce 1948 zatímco v případě La-7 se tak stalo o dva roky později.

Náplň činnosti Spitfirů v mírových podmínkách spočívala především v nácviku slétanosti v rojích a skupinách, orientačních letech a ve cvičných střelbách a bombardování. Ty však nebyl příliš časté, na druhé nebyl dostatek střeliva a pum. Spitfirý byly také velkými hvězdami hojně navštěvovaných leteckých dnů. Největší z nich se konaly na letišti Praha-Ruzyně 15. září 1946 a 7. září 1947 a oba měly mezinárodní charakter. Za zmínku stojí především fascinující akrobatické výkony válečného veterána škpt. Karla Pošty, jenž proslul sólovou akrobacií na celostříbrném Spitfiru, označeným červeným bleskem přes trup (samozřejmě, že na něm nelétal jen on). Pošta byl nejprve příslušníkem československého Leteckého pluku 4, od dubna 1946 zastával zodpovědnou funkci velitele školní letky a od června 1947 velitele cvičné letky s Stíhacího výcvikového střediska (SVS) v Českých Budějovicích.

divize	pluk	letka	písmena
velitelství 1. letecké divize	velitelství Leteckého pluku 10	1. letka	AZ
		2. letka	BY
		3. letka	KR
velitelství Leteckého pluku 12	velitelství Leteckého pluku 12	1. letka	LP
		2. letka	MO
		3. letka	CX
velitelství 2. letecké divize	velitelství Leteckého pluku 4	1. letka	DZ
		2. letka	EY
		3. letka	FX
velitelství Leteckého pluku 5	velitelství Leteckého pluku 5	1. letka	EV
		2. letka	FU
		3. letka	JT
velitelství 3. letecké divize	velitelství Leteckého pluku 7	1. letka	KS
		2. letka	LR
		3. letka	GT
velitelství Leteckého pluku 8	velitelství Leteckého pluku 8	1. letka	MP
		2. letka	NO
		3. letka	EZ
velitelství Leteckého pluku 8	velitelství Leteckého pluku 8	1. letka	IR
		2. letka	JP
		3. letka	IV
velitelství Leteckého pluku 8	velitelství Leteckého pluku 8	1. letka	JU
		2. letka	KT
		3. letka	KO
velitelství Leteckého pluku 8	velitelství Leteckého pluku 8	1. letka	LS
		2. letka	MR
		3. letka	NP

SVS bylo ustaveno 1. února 1947 při velitelství 2. letecké divize v Českých Budějovicích. Zde procházeli výcvikem zejména mladí, již doma vycvičení piloti. Po obvyklých „osvěžovacích“ letech na dvouplošných Bückerch Bů 131D (C-4 a C-104) a dolnoplošných Bů 181B (C-6 a C-106) létali frekventantů SVS na Aradec Ar 96B (C-2), z nichž přecházeli na cvičně-bojové CS-99 a pak na bojové S-199, respektive na Spitfirý LF.Mk.IXE (S-89). SVS fungovalo v Českých Budějovicích do března 1949, kdy bylo přesunuto na Tri Duby na Slovensko. V té době však již éra Spitfirů v Československu končila. Jednak bylo rozhodnuto o přezbrojení stíhacích jednotek československého letectva na stíhačky S-199, jednak byl v běhu export Spitfirů do Izraele, o čemž bude ještě pojednáno dále.

Spitfirý byly po válce využity i při leteckém výzkumnictví, konkrétně ve Vojenském leteckém ústavu (VLÚ) v Praze-Letňanech, zřízeném 15. srpna 1945 pod vedením plk. RTDr. Ing. Karla Bucháčka. Původně VLÚ podléhal Ministerstvu národní obrany, ale koncem roku 1949 byl převeden pod Ústřední ředitelství národního podniku kovodělných a strojírenských závodů v rámci Ministerstva průmyslu. Název se pak změnil na Vedecký letecký ústav. Spitfirý byly u VLÚ využívány již od konce roku 1945 a minimálně do srpna 1949. Postupně sem bylo od útvarů zapůjčeno nejméně pět strojů: MJ752, SL651, TE515, TE556 a TE567. Pokud je známo, nesly „ústavní“ trupové kódy V-7, V-8, V-9, V-12 a V-20. Není však známo k jakému konkrétnímu stroji tyto kódy náležely, neboť výrobní čísla byla, jak vyplývá z fotografií, zastřížena kamuflážními barvami.

Kompletní údaje o zdejších testech Spitfirů scházejí. Jisté je však přinejmenším to, že na stroji s trupovými kódy V-7 byly v roce 1947 zkoušeny křídelní závěsy pro odpalování neřízených raketových střel. Každé křídlo neslo

po jedné vodící liště, upevněné v místě pumového závěsníku. Zřejmě největší část tohoto programu odlétal známý válečný a zkušební pilot, Jiří Maňák, jenž raketové střely vypustil celkem 23krát na pozemní terč. V roce 1948 se na V-7 a V-12 také zkoušela upravená vrtule. Po skončení testů byly letouny pravděpodobně vráceny zpět bojovým útvarům.

K dalším uživatelům Spitfirů patřilo Letectvo Sboru národní bezpečnosti (SNB), které bylo pokračovatelem předválečných Četnických leteckých hlídek (ČLH). Vzniklo 25. března 1946 a kontinuitu s předválečnými ČLH reprezentovala i osoba jeho velitele, pplk. Antonína Vlka. Letectvo SNB do svého vlnku dostalo celou řadu úkolů. V první řadě mělo dohlížet na dodržování leteckých předpisů, ať už ze strany letounů domácích nebo zahraničních, mělo hájit pravomoc a svrchovanost čs. státu nad vlastním vzdušným prostorem, dále mělo spolupracovat s pozemní bezpečnostní službou a pomáhat jí ze svého hlediska (např. při stíhání zločinců apod.), mělo asistovat při plněním provozu letecké dopravy (např. při pasové kontrole), vykonávat pomocnou a záchrannou službu, poskytovat pomoc při živelních pohromách a při leteckých nehodách (nejednalo-li se však o letouny vojenské) apod. Dne 12. prosince 1947 bylo Letectvo SNB přejmenováno na Bezpečnostní letectvo (BL), což byl název, který mu zůstal až do jeho zániku, k němuž formálně došlo 23. prosince 1950. Úkoly Bezpečnostního letectva, zejména protivzdušnou obranu státního území, pak převzalo vojenské letectvo.

Letectvo SNB začínalo s velitelstvím v Praze-Ruzyni, jednotlivé letecké hlídky byly formovány postupně. Vznikaly na letištích Praha-Ruzyně, České Budějovice, Brno, Bratislava-Vajnory, Karlovy Vary, Košice, Jičín, Olomouc, Plzeň-Bory, Zvolen atd.). Kromě těchto hlídek vznikaly na určitou dobu i jejich odloučené detašmány, např. v roce 1947 v Přerově a Zvolenu proti činnosti jednotek UPA, od jara 1948 pak v Klatovech a Mariánských Lázních proti úletům vojenských, dopravních i sportovních letadel do exilu.

K jednotlivým leteckým hlídkám byl postupně odeslán letecký materiál. Kromě různých spojovacích, kurýrních, dopravních a cvičných typů létaly u Letectva SNB prim stíhací letouny. Prvními z nich byly stroje Avia C-10 (později přeznačena na S-99), což byla vlastně československá kopie původních německých Messerschmittů Bf 109G-10. K nim pak od roku 1948 přibývaly Avie S-199 (motorová varianta Bf 109G-10, která však namísto původních pohonných jednotek Daimler Benz DB 605A/D, měla motory Jumo 211F/J). Pro výcvik zde sloužily rovněž dvoumístné varianty zmíněných strojů, tedy C-110 (později přeznačena na CS-99) a CS-199; posléze přibýly i dvoumístné stroje CS-95, tedy Lavočkiny La-5UTI.

Koncem roku 1947 výzbroj Bezpečnostního letectva doplnily i Spitfiry LF.Mk.IXE. Obvykle bývá udáváno, že BL převzalo pět Spitfirů, které dostaly novou imatrikulaci OK-BXA, OK-BXC, OK-BXD, OK-BXF a OK-BXL. Známý jsou však i imatrikulace OK-BXP a OK-BZN, takže nelze vyloučit, že jejich počet u BL byl vyšší. S výjimkou stroje MJ572 však nejsou známa konkrétní sériová čísla. Sloužily zde minimálně do listopadu 1948.

Ačkoli Letectvo SNB/Bezpečnostní letectvo mělo předepsáno speciální zbarvení (dva odstíny kovové šedi na všech plochách a šarlatově červené doplňky), z fotografií je zřejmé, že Spitfiry si ponechaly svou „anglickou“ kamufláž a z „bezpečnostního“ markingu na ně byly aplikovány jen šarlatově červené doplňky. Původní vojenské výsostné znaky pochopitelně nahradily znaky ve tvaru sférického trojúhelníku. Blížší údaje o jejich nedlouhé službě u BL však scházejí. Lze však soudit, že stejně jako vojenské Spitfiry byly i tyto záhy exportovány do Izraele.

Posledním velkým uživatelem Spitfirů byla Letecká vojenská akademie (LVA). Vznikla 15. září 1945 v Havlíčkově Brodě a jejím posláním bylo poskytovat nejvyšší vzdělání důstojníkům letectva a důstojníkům letecké technické služby. Od února 1946 působila v Hradci Králové, kde byla mezitím dokončena oprava zdejšího letiště (další základnou užívanou LVA byly Pardubice). Tehdy také od původního velitele plk. Jaroslava Plasse převzal velení LVA plk. gšt. Karel Náprstek.

První rok studia (první ročník zahájil studium 1. října 1945) byl věnován základnímu vojenskému výcviku, studiu letecké teorie a elementárnímu pilotnímu výcviku na dvouplošnicích Bücker Bů 131D (C-4 a C-104) a dolnoplošných Bů 181B Bestman (C-6 a C-106). Během druhého roku absolvovali akademici teorii ostatních zbraní a služeb, navigační a radiotelegrafický výcvik ve dne i v noci na letounech Siebel Si 204D (C-3) a budoucí piloti hlavně pokračovací letecký výcvik na jednoplošnicích Arado Ar 96B (C-2). Ve třetím ročníku pak na budoucí piloty čekala taktika ostatních zbraní, stáže u vojsk a štábu a hlavně bojový pilotní výcvik na stíhacích letounech. Jednalo se jak o Messerschmittů Bf 109G (S-99, resp. jejich dvoumístné varianty CS-99) a jejich československé deriváty S-199 a CS-199, tak o Spitfiry LF.Mk.IXE (S-89).

Jelikož na nové stroje pro potřeby LVA nebyly prostředky, byly k zajištění výcviku akademiků stahovány stroje od bojových útvarů. První Spitfiry sem byly předisponovány v průběhu roku 1947. Pocházely především od 1. letecké divize (Letecké pluky 10 a 12), která se tak ocitla prakticky bez bojových letounů. Ačkoli se udává, že pro „akademické“ Spitfiry byl vyhrazen blok čísel od A-701 do A-750 a mělo by jich tedy být padesát, ve skutečnosti jich mohlo být maximálně 35, neboť jsou známa označení A-701 až A-735 a vyšší čísla známa nejsou.

Vzhledem k tomu, že nástupem dalších ročníků LVA se zintenzívil letecký provoz v Hradci Králové, byl bojový výcvik na Spitfirech přesunut do

Pardubic. Byl zde zahájen 1. září 1947 a cvičil na nich nejstarší, třetí ročník, který do LVA nastoupil 1. října 1945. Akademici cvičili na Spitfirech okruhy, akrobacii, skupinovou slétanost a navigační lety. Noční lety a ostré střelby nebyly prováděny, neboť panoval nedostatek střeliva. Vzhledem k tomu, že letiště Pardubice nemělo betonovou dráhu, byl bojový výcvik v březnu 1948 přemístěn na letiště Malacký-Nový Dvůr na Hradsku. Po skončení výcviku se akademici vrátili v květnu 1948 zpátky do Hradce Králové k provedení závěrečných zkoušek před vyřazením a jmenováním poručíky letectva. Z přibližně 180 až 200 hodin, které u LVA každý příslušník tohoto ročníku nalétal, činil nálet na Spitfiru průměrně 12 až 15 hodin. Tento ročník LVA byl jediným, který na Spitfirech létal. Ostatní již bojový výcvik dokončovali na strojích S-199, které se od roku 1948 staly nejrozšířenějším stíhacím letounem československého letectva.

Přinejmenším tři Spitfiry byly po únorovém státním převratu využity k úletu do zahraničí. Dva z nich patřily do stavu LVA a 2. dubna 1948 na nich uletěli instruktoři kpt. Jaroslav Šlepica a kpt. Václav Jílek, kteří za války sloužili v RAF. Stroje byly s největší pravděpodobností vráceny do Československa, zatímco Šlepica s Jilkem opět vstoupili do služeb RAF.

Krátce poté, pravděpodobně 19. července 1948, využil Spitfira k úletu do zahraničí i mladý por. Milan Hořava, jenž nedávno ukončil LVA a nyní sloužil v Českých Budějovicích u Leteckého pluku 5. Uletěl na Spitfiru SL631 (MP-7) do Rakouska a při nouzovém přistání v zahraničí stroj rozbil. Další osudy Hořavy a jeho stroje nejsou známy.

Ačkoli Spitfiry sloužily spolehlivě, postupně ubývaly v důsledku havárií. Podle statistiky z 15. března 1948 jich mělo letectvo k dispozici celkem 64, z nichž bylo 53 letuschopných, 11 opravovaných a 13 neprovozuschopných nebo odepsaných. Z ostatních typů bylo k dispozici již jen pouhých 12 La-5FN a 34 La-7, k nimž přibýlo ještě 11 po válce rekonstruovaných Messerschmittů Bf 109G-10 (S-99) a jeden proudový Messerschmitt Me 262A. Jedinými kvalitními stíhačkami v relativně větších tedy Spitfiry zůstávaly i nadále.

Do jejich dalších osudů v Československu zasáhly mezinárodně-politické a ekonomické změny, nastolené po komunistickém státním převratu v únoru 1948. Tehdy již bylo rozhodnuto přezbrojit československé stíhací letectvo na stroje S-199, což byla československá motorová varianta Messerschmittů Bf 109G-10, která namísto původního motoru Daimler Benz DB-605 měla motor Jumo 211. Navíc bylo zřejmé, že další udržování Spitfirů ve výzbroji československého letectva bude limitováno nedostatkem náhradních dílů a střeliva, neboť na půlnorové Československo bylo uvaleno zbrojní embargo. Objevila se však možnost jejich odprodání.

Vyhlášení židovského státu vyvolalo okamžitě po 14. květnu 1948 invazi vojsk států Arabské ligy. Vypukla první arabsko-izraelská válka. Za situace, kdy OSN uvalilo embargo na dodávky zbraní do oblasti Středního východu formující se izraelské letectvo (Cheval ha Avir) bylo nuceno hledat pomoc u kohokoli, kdo by byl ochoten riskovat mezinárodní komplikace vyplývající z porušení zbrojního embarga. Československo, které na mezinárodním fóru podporovalo vznik Izraele, patřilo k prvním, které jej diplomaticky uznalo. Současně bylo jediným státem, který Izraeli poskytl velký objem vojenských dodávek (včetně výcviku personálu) v kritickém období existence židovského státu. Nejvýznamnějším důvodem československé pomoci však byla možnost získání valut a odbytiště pro značné množství zbraní a munice. Československé dodávky do Izraele zahrnují téměř celé spektrum výzbroje a výcvik dobrovolníků na československých vojenských školách pokrýval mimo námořnictvo všechny druhy ozbrojených sil. Celá tajná akce nesla krycí název Akce DI (Důvěrné - Izrael).

Pokud jde o stíhací piloty, tak u Leteckého pluku 5 v Českých Budějovicích mezi květnem a říjnem 1948 proběhl výcvikový kurz, jímž prošlo 33 izraelských stíhačů. Finální fáze jejich výcviku probíhala na strojích S-199, někteří prodělali užší specifikační výcvik na Spitfirech (S-89).

Mezitím pokračovala jednání o zbrojních dodávkách. Již několik měsíců před vyhlášením Izraele vystupovala na straně zákazníka Jewish Agency (po vzniku státu Izrael vyslanectví izraelského státu) a na straně dodavatel čs. zbrojní podniky, sdružené v KOVO. Od května 1948 do dubna 1950 bylo – vedle 25 letounů S-199 (exportní označení C-210) – do Izraele dodáno celkem 59 letuschopných a 2 neletuschopné letouny S-89 (Spitfire LF.Mk.IXE), tedy prakticky všechny, které československému letectvu ještě zbývaly. K nim obdrželo izraelské letectvo z Československa ještě dvanáct záložních motorů Merlin 66, z nichž jeden byl defektní, dále menší množství palubních zbraní a nezjištěné množství munice a náhradních dílů.

Nejprve bylo v červnu 1948 vydáno povolení na vývoz prvních 30 Spitfirů s výzbrojí a výstrojí, ale bez (nedostatkové) munice. V září 1948 byla kvóta zvýšena na 50 kusů a v listopadu 1948 na finálních 61 kusů, z toho dva neletuschopné (na náhradní díly), a na dvanáct motorů Merlin 66. Za jeden Spitfire byla kalkulována cena 750 000,- Kčs (23 000,- USD), k níž se započítávaly náklady na revize, opravy a úpravy, prováděné v Avii Kunovice. Celková hodnota kontraktu na Spitfiry spolu s palubními zbraněmi, municí, náhradními díly a technickými úpravami byla koncem roku 1949 kontována částkou 48 700 000,- Kčs. Zástupci izraelské strany to považovali za přinejmenším přiměřenou cenu. Ostatně, vzhledem ke zbrojnímu embargu OSN nikdo jiný bojové letouny v takovém množství a kvalitě nenabízel.

Spitfiry byly od dosavadních uživatelů – Letecké základny 2 (České

Budějovice), Letecké základny 5 (Pardubice) a Vědeckého leteckého ústavu (Praha-Letňany) - postupně v letech přelétány do Kunovic. Zde procházely celkovými revizemi a byly připravovány na dopravu k novému uživateli. Naprostá většina se jich do k novému uživateli dostala v rozmontovaném stavu – nejprve po železnici do některého ze středomořských přístavů a odtud lodí do Izraele. Zoufalá snaha Izraelců o jejich co nejvčasnější dodávku však vedla k tomu, že prvních osmnáct Spitfirů směřovalo do Izraele „po vlastní ose“, tedy vzduchem. Operace dostala název Velveta.

Spitfiry čekal mimořádně náročný, a jak se mělo ukázat tak i nebezpečný a dobrodružný přelet z Kunovic do Izraele (letišťe Ramat David), což byla trasa měřící celkem 1600 km. Po dohodě s jugoslávskou stranou se mezi přistání pro doplnění palivem mělo uskutečnit v Podgorici (jeden čas Titograd) u albánských hranic. Na návrh Sama Pomerance, jenž byl hlavním organizátorem operace Velveta, byly z těchto důvodů Spitfiry při revizích v Kunovicích zbaveny výzbroje a dokonce měly vymontovány radio stanice, aby letouny mohly nést další palivovou nádrž za pilotní sedačkou. Kromě vnitřních měly instalovány ještě po jedné vnější 300litrové přídavné nádrži německé provenience pod každou polovinou křídla. Ke snížení aerodynamického odporu byla dokonce odstraněna i zpětná zrcátka.

První přelet, nazvaný operace Velveta 1, probíhal od 24. do 27. září 1948. Šestici Spitfirů, pilotovanou židovskými piloty a cizími dobrovolníky, kteří pro tento účel spěšně přicestovali z Izraele, vedl Sam Pomerance. Odstartovali z Kunovic časně ráno 24. září 1948 a po zdolání 500 kilometrů dospěli do místa mezi přistání v Podgorici, kde však došlo k prvnímu incidentu: při přistání pilot Naftali Blau zapomněl otevřít podvozek a dosedl na břicho. Stroj však nebyl odepán a do svého cíle se nakonec dostal rozmontovaný na palubě transportního stroje Curtiss C-46 Commando i se svým lehce zraněným pilotem. Zbýlých pět pilotů pokračovalo dále 27. září za doprovodu transportního Douglasu DC-4 od izraelské společnosti LATA (Lahak Tovala Avirit), jenž přistál v Podgorici předchozího dne. To mělo svůj důvod, neboť DC-4 nesl na palubě dinghy a další záchranné prostředky pro případ, že by některý ze Spitfirů havaroval v moři. Finální část přeletu (vzdálenost z Podgorice do Izraele činila 1100 kilometrů) kryl podobně vystrojený Douglas C-47 Skytrain. Trable skutečně nastaly, ale poněkud jiného rážení. Asi po dvou hodinách letu totiž Modi Alon a Boris Senior museli pro potíže s palivovou instalací nouzově přistát na řeckém území, konkrétně na vojenském letišti Maritza na ostrově Rhodos. Oba piloty Řekové internovali a jejich Spitfiry zabavili. Alona se Seniorem propustili 12. října 1948, ale oba zabavené Spitfiry používali ke svým účelům. Na jednom z nich následně jeden z řeckých pilotů smrtelně havaroval, druhý vydal Izraelcům až v září 1950. Ze šesti Spitfirů tedy 27. září 1948 dorazily na letiště Ramat David (50 km severovýchodně od Tel Avivu) pouhé tři.

Naléhavá potřeba posílení izraelského letectva před ofenzívou, známou jako operace Chorev, urychlila operaci Velveta 2, která proběhla mezi 18. a 26. prosincem 1948. Oproti předchozí však přinesla určitou novinku. Protože i Jugoslávci povolením mezi přistání na svém území obcházeli embargo OSN, vynutili si, že na jejich území musí být Spitfiry označeny jugoslávskými výstavními znaky, aby nebudily pozornost nepovolaných pozorovatelů. Byly namalovány ručně již v Československu a použity pouze pro přelet z Kunovic do Podgorici. Tam byly přemalovány na znaky izraelské (na šesti pozicích), s nimiž Spitfiry odletěly na místo určení, do Izraele.

Operace Velveta 2 začala 18. prosince 1948 po několika dnech zpoždění, způsobeným zimními bouřkami. Z Kunovic tehdy odstartovala šestice Spitfirů. Nepřízeň počasí však trvala, na což doplatil sám vedoucí skupiny, Sam Pomerance, ve sněhové bouři smrtelně havaroval v jugoslávských horách, zatímco Bill Pomeranc, jehož cestou postihla porucha motoru, se zranil v Jugoslávii při havárii během pokusu o nouzové přistání. Zbylé čtyři Spitfiry se tedy pod vedením George Lichtera raději vrátily zpět do Kunovic. Navzdory přetrvávajícímu špatnému počasí se operace následujícího dne, 19. prosince, opakovala. Šestice Spitfirů (přibýly dva stroje, pilotované piloty, kteří teprve nedávno ukončili výcvik a měli na Spitfirech minimum nalétaných hodin) pod Lichterovým vedením po řadě nesnází dospěla do Podgorice včetně defektního stroje Motiho Feina, který však byl přes noc opraven. Další šestice Spitfirů dorazila z Kunovic do Podgorice 20. prosince. Po přemalování znaků proběhl přelet z Podgorice do Izraele ve dvou skupinách. První, čtyřčlenná, doprovázená transportním C-46 Commando, odstartovala 23. prosince a přistála bez dalších incidentů na letišti Tel Nof (Ekron). O tři dny později, 26. prosince, se C-46 vrátil, aby doprovodil do Izraele šestici Spitfirů. Vzhledem k tomu, že nad pobřežím hlídkovaly egyptské stíhačky, vyletěli Spitfirům vsířic jeden ze dvou izraelských F-51D Mustangů, který své nezbrojené kolegy doprovodil až na letiště. Zbylé dva Spitfiry, které po přistání v Podgorici byly prohlášeny za neletuschopné, byly o dva dny později v rozbraném stavu dopraveny do Izraele ve dvou strojích C-46.

Protože při zmíněných přeletech došlo ke ztrátám cenných strojů, bylo koncem roku 1948 rozhodnuto o přepravě zbylých letounů po železnici a po moři – nejprve z Československa do jugoslávských, rumunských a italských přístavů a odtud lodí do Haify – podobně jako ostatní vojenský materiál z Československa. První vlakový transport, čítající 16 rozbraných Spitfirů opusťl Československo 27. prosince 1948, dalších 25 pak vyrazilo 25. února 1949. V celních dokladech byly zásilky deklarovány jako zlomkové železo,

resp. železné zboží. Poslední Spitfiry společně s dalším příslušenstvím převzala izraelská technická skupina v Kunovicích mezi únorem a dubnem 1950. O několik měsíců později, v červenci 1950 MNO na základě politického rozhodnutí vydalo zákaz k dalším nabídkám a kontraktům na vývoz vojenského materiálu do Izraele. Naopak, o několik let později, v roce 1956 izraelské piloti bojovali proti egyptským MiGům-15, dodaným z Československa.

I přes potíže, provázející celou Akci DI při dodávkách v letech 1948 – 1950, je nesporné, že Československo v době pro izraelský stát nejkritičtější, bylo jediné, které přes diplomatický, politický a hospodářský tlak západních velmocí urychleně a ve značném množství poskytl to nepoříběžnější pro jeho přežití a odvrácení invaze vojsk států Arabské ligy. Československá výzbroj se do bojujícího Izraele dostala včas a v krátké době umožnila vybojovat vzdušnou nadvládu nad izraelským územím a přispěla k obhájení nezávislosti mladého izraelského státu. Bojové nasazení izraelských Spitfirů je tématem již publikovaným, takže se jim na tomto místě nebudeme zabývat. Každopádně je však možno konstatovat, že byly bojově využity ihned po svém dodání. V této souvislosti je jen třeba podotknout, že v době války za nezávislost to byly právě letouny z Československa, které sestřelily nejvíce letounů. Z celkem 28 sestřelů, dosažených izraelskými stíhači v průběhu války za nezávislost v letech 1948-1949, připadla na Spitfiry větší polovina, konkrétně 15 a 1/2 sestřelů, z toho sedm egyptských stíhaček Macchi MC.205V, tři britské a tři a půl egyptského Spitfiru (polovina byla v podílu s Mustangem), dále jeden britský Tempest a jedna egyptská Dakota. Jen pro srovnání Avie S-199 dosáhly sedmi sestřelů, Mustangy čtyři a půl, a Beaufighter jeden.

V důsledku časového tlaku nebyly bývalé československé Spitfiry kamuflvány jinak nežli tak jak do Izraele přišly. Horní plochy tedy kryla kombinace barev Dark Green a Ocean Grey, spodní pak Medium Sea Grey. Změnil se samozřejmě marking. Davidovy hvězdy byly aplikovány na šesti pozicích s tím, že křídelní měly zpravidla průměr 85 cm a trupové 45 cm. Před operací Yoav byly na Spitfirech 101. peruti na přelomu září a října 1948 označeny červenými a bílými diagonálními pruhy na ocasních plochách. Další dvě jednotky, které dostaly do výzbroje Spitfiry, 105. a 107. peruč, dostaly podobné označení poněkud později – první však měla pruhy černozluté, druhá modro-bílé. Spitfiry.

Ke změně kamuflážního schématu došlo až na počátku roku 1949. Po incidentu ze 7. ledna 1949, kdy dvojice izraelských Spitfirů LF.Mk.IXE sestřelila tři ze čtyř hlídkujících britských Spitfirů FR.Mk.18 od 208. peruti RAF (čtvrtý sestřelili Izraelci ze země), došlo ke změně kamufláže. Spočívala v tom, že původní pole, na nichž byla nastříkána barva Ocean Grey byly nahrazeny barvou hnědou, aby nedošlo k záměně.

Stejně jako jiné typy letounů izraelského letectva měly Spitfiry i další identifikační označení. V květnu 1948 byl zaveden systém písmen, kdy písmeno D znamenalo stíhací letouny a pak následovalo trojmístné číslo. Pro Spitfiry byl vyhrazen blok D-130 až D-159 (první dva, D-130 a D-131 nepocházely z československé dodávky, ale šlo o stroje sestavené z vraků egyptských a britských strojů). Pokud je známo, existovaly jen Spitfiry s označeními D-132, D-133 a D-134, dodanými v rámci operace Velveta 1. Tyto kódy byly umístěny na zádi trupu, vysoké 20 cm. V říjnu 1948 však byl zaveden nový systém – označování 30 cm vysokými černými čtyřmístnými evidenčními čísly. První dvě čísla (v tomto případě 20) udávala typ letounu (Spitfire), zbylá dvě pořadové číslo konkrétního stroje. Tak se ze Spitfiru D-132 stal 2003 a z D-133 2004 (D-134 byl mezitím odepán při havárii). Dvoustupňové radiové volací číslo, zavedené v listopadu 1948 před operací Chorev, ve větším rozměru (výška 75 cm) bylo provedeno v bílé barvě. Např. stroj č. 2004 měl volací číslo 14 atd.

Dodejme jen, že bývalé československé Spitfiry nebyly jedinými stroji tohoto typu, užívaným izraelským letectvem. Pomineme-li dva stroje, získané z vraků egyptských, resp. britských letounů, dalších 30 Spitfirů Mk.IX Izrael zakoupil v roce 1953 v Itálii. Na rozdíl od těch československých, které si stihly zabojovat v řadách slavné 101. peruč, však tyto sloužily vzhledem ke své zastaralosti k výcviku stíhacích pilotů u 105. a 107. peruč. K vyřazení Spitfirů ze služby v Izraeli došlo v roce 1956.

Již v roce 1954 bylo 30 izraelských Spitfirů v nejlepší kondici (revize a opravy byly provedeny v dílnách firmy Bedek) prodáno na Barmu. Byl to mix ex-československých a ex-italských strojů. Celý kontrakt měl politické pozadí, neboť izraelské letectvo se Spitfirů nechtělo zbavit a naopak barmské letectvo o tyto silně opoříbované letouny nemělo zájem. Každopádně na Barmě tyto stroje byly označeny čísly UB421 až UB450 (UB je zkratka názvu státu Union of Burma). Doplnily tak stávající výzbroj 20 značně upravených Seafirů F.Mk.XV (protože Barma nevlastnila žádnou letadlovou loď byly těmto strojům demontovány přistávací háky, závěsy katapultu a sklopná křídla byla nahrazena křídly ze Spitfirů FR.Mk.XVIII), nesoucími označení UB401 až UB420. Spitfiry obou verzí barmské letectvo nasazovalo zejména v protipartyzánských akcích na severu země. Naposledy zde byly Spitfiry bojově použity až v roce 1961. Poté je čekaly huť nebo muzea.

Z celkových 20 179 vyrobených Spitfirů všech verzí se jich dodnes dochovalo přibližně 150 – od těch statických pomníkových až po ty, které jsou letuschopné. Těch je asi třetina (podle statistiky pořízené před pěti jich létalo celkem 47 kusů). Dnes se stáváme svědky ojedinělého jevu - Spitfiry

místo toho aby ubývaly, tak přibývají. Je to zásluhou leteckých nadšenců na celém světě, kteří nelitují sil, času a prostředků, aby vraky těchto legendárních válečných plnokrevníků rekonstruovali do dřívější podoby či přímo opět dostali do vzduchu.

Mezi dochovanými zaujímají významné místo právě ty Spitfiry LF.Mk.IXE, které po válce sloužily v Československu. Dochováno jich je přinejmenším osm – jeden v Čechách, dva v Anglii, tři v Izraeli a nejméně dva až na Barmě.

V Československu se dochoval jen jediný z nich, TE565 (NN-N). Z Velké Británie přiletěl do Československa v srpnu 1945 v řadách 310. peruti s trupovými kódy NN-N. Později sloužil u 1. letky Leteckého pluku 12 v Praze-Kbelích s trupovým označením DZ-6 a ještě později u Letecké vojenské akademie jako A-712. Podobně jako všechny zbylé československé Spitfiry byl původně určen na export do Izraele, ale to zhatila letecká nehoda v Kunovicích, k níž došlo 2. dubna 1949. Bylo tedy rozhodnuto neexportovat jej a uskladnit pro muzejní účely. Jeho vlastníkem se stalo Národní technické muzeum (NTM), ale k pečlivé renovaci letounu došlo až v letech 1966-1966. Práce provedli dobrovolníci z Letecké historické společnosti za vydatné pomoci n.p. Aero Vodochody, kde proběhly finální práce. Poté byl stroj nejprve vystaven v dopravní hale NTM v Praze na Letné, odkud byl roku 1968 k výstavním účelům dlouhodobě zapůjčen Vojenskému historickému ústavu (VHÚ), jehož pokračovatelem je dnešní Historický ústav Armády České republiky (HÚ AČR). Již téměř 35 let je vystaven v Leteckém muzeu HÚ AČR na letišti Praha-Kbely. Vlastníkem zůstává i nadále NTM.

Ostatní dochované ex-československé Spitfiry LF.Mk.IXE prošly mnohdy velice dobrodružnými cestami přes Izrael, na Barmu a některé z nich se nakonec dostaly do země svého vzniku.

Jen o číslo vyšší nežli kbelský stroj, TE566 (DU-A) byl jako zcela nově vyrobený v srpnu 1945 předán 312. peruti, s níž se v srpnu 1945 dostal do Československa. Poté sloužil v Českých Budějovicích u 1. letky Leteckého pluku 4, přičemž jeho původní kódy DU-A byly změněny údajně na JT-1. Pod stejným označením pak prý sloužil i v československé Stíhacího výcvikového střediska a pak u LVA, kde měl údajně označení A-735. V listopadu 1948 byl přelétnut do Kunovic, odkud se pravděpodobně v lednu 1949 dostal v rozmontovaném stavu do Izraele. Zde byl označen číslem 2031 (a trupovým volacím číslem 32). Po vyřazení ze služby byl umístěn na hřišti v kibbutzu Alonim. Jeho vrak objevil v Izraeli roku 1976 známý svératel Robert Lamplough. Přepřavil jej do anglického Duxfordu a v roce 1981 jej koupil Guy A. Black pro svou společnost Aero Vintage Ltd. se sídlem v Hastingsu. V listopadu 1983 dostal postupně renovovaný stroj civilní poznávací značku G-BLCK a od května 1986 renovace pokračovala v dílnách firmy Hull Aero v Ludhamu. Meziřímí Guy Black s přáteli založil firmu Historic Aircraft Collection, zaregistrovanou v St. Helieru na ostrově Jersey. Vlastnictví stroje TE566 G-BLCK bylo na novou firmu převedeno v březnu 1987. Jeho závěrečná fáze renovace proběhla v Audley Endu u firmy Historic Flying Ltd., jejímž majitelem je Tim Routis. K úspěšnému záletu došlo tamtéž v červenci 1992. Stroj nese původní kódy DU-A, které jej řadily do stavu 312. peruti a nese i československé výstavní znaky v jejich tzv. příletové podobě (tedy s praporovitými znaky na SOP). Na rozdíl od původních zkrácených renovátorů dali tradiční eliptická křídla. Pan Guy Black se s ním objevil i v České republice - byl v červnu 1993 na Memorial Air Show v Roudnici nad Labem a na přelomu května a června 1997 na Aviatické pouťi v Pardubicích.

Dalším strojem, dochovaným ve Velké Británii, je TE517. Do Československa se dostal v srpnu 1945 s 313. peruti. Poté sloužil u 1. letky Leteckého pluku 7 v Brně s trupovým označením IV-2 a pak u LVA jako A-705. Byl exportován do Izraele, kde dostal číslo 2046 a po vyřazení ze služby jej čekal podobný osud jako TE566. Po letech byl zachráněn z kibbutzu Gaaton a v červenci 1981 byl registrován na jméno Roberta Lamplougha jako G-BIXP. V dubnu 1985 byl prodán firmě Charles Church (Spitfires) Ltd. a přeznačen na G-CCIX. Jeho renovace však dosud nebyla dokončena.

Další tři stroje se nacházejí v Izraeli. Patrně nejnámějším z nich je TE554. Pochází z původní výzbroje 310. peruti, s níž se v srpnu 1945 dostal do Československa. Později sloužil u 1. letky Leteckého pluku 10 v Praze-Kbelích jako KR-6 a posléze u LVA jako A-708. Do Izraele se dostal jako č. 2057 a po vyřazení z prvoliniové služby byl udržován v letuschopném stavu pro velitele IDF/IAF gen. Ezera Weizmana. Tento celočerný Spitfire s rudými doplňky je pod značkou 4X-FOG dochován v muzeu izraelského letectva v Hatzerimu.

Tamtéž je dochován též stroj TE578, jenž kdysi sloužil u 312. peruti a pak u 1. letky Leteckého pluku 5 (jako MP-3). V Izraeli létal pod číslem 2038 (trupové volací číslo 28). Do tohoto markingu byl restaurován v roce 1999. Je součástí sbírek leteckého muzea v Hatzerimu.

Třetím bývalým československým a v Izraeli dochovaným Spitfirem je stroj neznámého sériového čísla (začínalo však písmeny TE, takže není pochyb o tom, že dochází z čs. dodávky. Je uchován jako památník u brány letecké základny Hatzor v Izraeli.

Další ex-československé Spitfiry LF.Mk.IXE se dochovaly na Barmě, kam přišly z Izraele. První z nich je vystaven v muzeu v Rangúnu. Nese trupové označení UB421 a typickou hnědo-zelenou kamufláž, kterou byly barmské „devítky“ opatřeny v důsledku omylu izraelských opravárenských podniků (všechny ostatní barmské letouny byly v barvě kovu). Stroj nese pumové závěsníky a odpalovací zařízení raket pod křídlem. Celé originální sériové číslo RAF tohoto stroje sice není známo, ale stroj pochází ze série strojů, jejichž

čísla začínala TE5... což jej jasně řadí mezi bývalé stroje československého letectva. Odtud se dostal do Izraele, kde dostal číslo 2024, a následně v roce 1954 na Barmu.

Druhým je stroj, ML119, který čs. letectvo získalo v prosinci 1946. Sloužil u LVA pod označením A-719 a pak byl exportován do Izraele, kde měl číslo 2020. V roce 1954 byl reexportován na Barmu, kde létal jako UB441. S tímto číslem je dochován v restaurovaném stavu v barmském Mingaladonu. Zdali je třetí dochovaný barmský stroj UB425, vystavený v Mandalajji (600 km severně od Rangúnu) též československého původu, však zjistit nelze.

## Popis k fotografiím strana 5

Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE TE563 (NN-O) v podobě, v jaké tyto stroje v srpnu 1945 přiletěly z Velké Británie do Československa. nesly standardní kamuflážní schéma RAF, platné pro denní stíhací letouny (tzv. Day Fighter Scheme), tj. na horních plochách nepravidelné pruhy barev Dark Green a Ocean Grey a na spodních Medium Sea Grey.

Namísto původních znaků RAF byly československé výstavní znaky. Na SOP však byly v praporové podobě, a to ve výšce, která překrývala původní britské označení. Příslušnost strojů k jednotlivým perutím byla demonstrována trojím způsobem – perutními kódy, zbarvením vrtulových kuželů a miniaturami perutních znaků. Na trupech nesly letouny identifikační perutní kódy složené z dvojic písmen – NN (310. peruť), DU (312.) a RY (313.). Za pomůckou následovalo individuální písmeno stroje v peruti. Výjimkou byl stroj s kódy HL, náležející veliteli křídla, mjr. Jaroslavu Hladovi, OBE, DSO, DFC, jenž tak použil zkratku svého příjmení. Vrtulové kužely měly následující zbarvení - 310. peruť modré, 312. světle modrozelené (jinde se uvádí bílé) a 313. peruť červené. Hladův stroj HL měl vrtulový kužel v národních barvách. Miniatury perutních znaků nosily stroje na krytech motorů – 310. peruť červeného českého lva v bílém, červeně lemovaném poli, 312. čápa v modrém, černě lemovaném poli a 313. jestřába v bílém, černě lemovaném poli. Na zobrazeném stroji dne 17. prosince 1945 nouzově přistál u obce Vrbičany npor. Bořivoj Šmíd.

Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE TE518 (MP-1) je typickým příkladem strojů v podobě, v jaké sloužily u nově organizovaného československého letectva, konkrétně tento u 1. letky Leteckého pluku 5 v Českých Budějovicích, patřícího do podřízenosti 2. letecké divize. Původní kamufláž zůstala zachována stejně jako miniatura znaku 312. peruti. Změnila se jen podoba výstavních znaků, dále barva vrtulového kužele (pro stroje 2. letecké divize byla předepsána modrá, 1. divize měla žlutou a 3. divize bílou) a namísto původních „válečných“ kódů byly aplikovány nové. Stroj TE518 patřil k šesti desítkám československých Spitfirů exportovaných později do Izraele.

## strana 8

Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE TE554 (A-708) v podobě, v jaké sloužil u Letecké vojenské akademie (LVA) v Hradci Králové. Stroj z původní výzbroje 310. československé stíhací peruti RAF (na motorovém krytu nese ještě miniaturu jejího znaku) přišel do LVA od 1. letky Leteckého pluku 10 z Prahy-Kbel (kde nosil trupové kódy KR-6), která byla součástí 1. letecké divize (všechny stroje této divize měly žluté vrtulové kužely). Později byl prodán do Izraele, kde na něm až do 60. let létal stíhací pilot vyškolený v Československu, velitel izraelského letectva a pozdější izraelský prezident Ezer Weisman. Tehdy byl stroj celý černý s červenými doplňky a dodnes je dochován v izraelském leteckém muzeu v Hatzerimu.

Jedinou výjimkou československého Spitfiru LF.Mk.IXE zbarveného kamufláží představoval tento stroj, používaný piloty 2. letecké divize v Českých Budějovicích zhruba v letech 1946-1948. Stroj, jehož výrobní číslo zmizelo současně s původní kamufláží, která byla na všech plochách odstraněna, nesl červený blesk přes trup. Před pilotem se nacházela protioslňovací černá plocha. Stroj měl modrý vrtulový kužel, společný znak strojů 2. letecké divize, a na krytu motoru nesl pozůstatek své dřívější příslušnosti k 312. peruti. Výšifelné kanály palubních zbraní byly zakryty aerodynamickými krytkami. K exhibičním letům jej velice často používal vynikající stíhač a akrobát, špjt. Karel Pošta, DFC. Nelze vyloučit, že tenýž stroj v nezměněné barevné podobě potom sloužil v Izraeli jako 2058 a poté (již opět v kamufláži) byl prodán na Barmu, kde sloužil jako UB439.

## strana 9

Supermarine Spitfire LF.Mk.IXE v podobě, v jaké sloužil u Letectva SNB (od 12. prosince 1947 neslo název Bezpečnostní letectvo). Ačkoli letectvo SNB mělo vlastní kamuflážní předpis (dva odstíny kovové šedi), Spitfiry (nebo přinejmenším tento) si ponechaly původní „válečnou“ kamufláž. Další detaily markingu však byly předpisové. Stroje nosily šarlatově červené doplňky na náběžné hraně křídla a na přídí. „bezpečnostní“ imatrikulace OK-BXD na trupu a na křídle byla provedena rovněž šarlatově červenou barvou s bílým lemem. Vše doplňoval státní znak ve tvaru sférického trojúhelníku na ocasní ploše.

Tento, nyní již ex-československý Spitfire LF.Mk.IXE sériového čísla SL632 se znaky jugoslávského letectva je namalován v podobě, v jaké se ve druhé polovině prosince 1948 nacházel na jugoslávském letišti Podgorica (jeden čas Titograd) u albánských hranic. Ociil se tam v rámci druhého přeletu z Československa do Izraele, tj. operace Velvet 2, která probíhala mezi 18. a 26. prosincem 1948. Stroj nese „válečnou“ kamufláž RAF, v jaké létal i u poválečného československého letectva, tj. na horních plochách nepravidel-

né pruhy barev Dark Green a Ocean Grey a na spodních Medium Sea Grey. Modrý vrtulový kužel jej řadí k bývalým strojům československé 2. letecké divize. Ručně malované jugoslávské výsostné znaky byly použity pouze pro přelet z Kunovic do Podgorici. Pro předchozí operaci Velveta 1 (24. – 27. září 1948) jejich použití jugoslávské úřady ještě nevyžadovaly. V Podgorici byly přemalovány na znaky izraelské (na šesti pozicích), s nimiž odletěly na místo určení, do Izraele. Od ruky nanášené bílé číslo 632 na SOP je odvozeno od sériového čísla SL632. Původní trupový kód MP-4, který stroj řadil do sestavy 1. letky Leteckého pluku 5, byl zamalován kamuflážními barvami. Za pozornost stojí skutečnost, že pro přelet do Izraele byly ex-československé Spitfiry zbaveny výzbroje i zpětných zrcátek a dokonce měly vymontovány radiostanice, aby letouny mohly nést další palivovou nádrž za pilotní sedačkou. Kromě vnitřních měly instalovány ještě po jedné vnější 300litrové přídavné nádrži německé provenience pod každou polovinou křídla. Trasa Kunovice - Podgorica - Izrael (letišť Ramat David) měřila celkem 1600 km (1000 mil).

#### strana 11

Do Izraele se dostal jako č. 2057 a po vyřazení z prvoliniové služby byl udržován v letuschopném stavu pro velitele IDF/IAF gen. Ezeru Weizmana. Tento celočerný Spitfire s rudými doplňky je pod značkou 4X-FOG dochován v muzeu izraelského letectva v Hatzerimu.

Tamtéž je dochován též stroj TE578, jenž kdysi sloužil u 312. peruti a pak u 1. letky Leteckého pluku 5 (jako MP-3). V Izraeli létal pod číslem 2038 (trupové volací číslo 28). Do tohoto markingu byl restaurován v roce 1999. Je součástí sbírek leteckého muzea v Hatzerimu.

Třetím bývalým československým a v Izraeli dochovaným Spitfirem je stroj neznámého sériového čísla (začínalo však písmeny TE, takže není pochyb o tom, že dochází z čs. dodávky. Je uchován jako památník u brány letecké základny Hatzor v Izraeli.

Další ex-československé Spitfiry LF.Mk.IXE se dochovaly na Barmě, kam přišly z Izraele. První z nich je vystaven v muzeu v Rangúnu. Nese trupové označení UB421 a typickou hnědo-zelenou kamufláž, kterou byly barmské „devítky“ opatřeny v důsledku omylu izraelských opravárenských podniků (všechny ostatní barmské letouny byly v barvě kovu). Stroj nese pumové závěsníky a odpalovací zařízení raket pod křídlem. Celé originální sériové číslo RAF tohoto stroje sice není známo, ale stroj pochází ze série strojů, jejichž čísla začínala TE5., což jej jasně řadí mezi bývalé stroje československého letectva. Odtud se dostal do Izraele, kde dostal číslo 2024, a následně v roce 1954 na Barmu.

Druhým je stroj, ML119, který čs. letectvo získalo v prosinci 1946. Sloužil v LVA pod označením A-719 a pak byl exportován do Izraele, kde měl číslo 2020. V roce 1954 byl reexportován na Barmu, kde létal jako UB441. S tímto číslem je dochován v restaurovaném stavu v barmském Mingaladonu. Ždali je třetí dochovaný barmský stroj UB425, vystavený v Mandalaji (600 km severně od Rangúnu) též československého původu, však zjistit nelze.

Vpravo - poslední válečnou výzbrojí Československého stíhacího křídla tvořily Spitfiry F.Mk.IXC a HF.Mk.IXC. Na snímku, pořízeném na jaře 1945 při dálkovém doprovodu bombardovacích Lancasterů nad Německem, jsou zachyceny Spitfiry HF.Mk.IXC od 313. československé stíhací peruti: ML171 (RY-C), NH458 (RY-B) a NH459 (RY-J). (K. Stryk)

Dole - přídavnými nádržemi obtěžkané Spitfiry HF.Mk.IXC od 313. československé stíhací peruti startují z Manstonu na jaře 1945. (K. Stryk)

#### strana 12

Tento, nyní již ex-československý Spitfire LF.Mk.IXE sériového čísla SL632 se znaky jugoslávského letectva je namalován v podobě, v jaké se ve druhé polovině prosince 1948 nacházel na jugoslávském letišti Podgorica (jeden čas Titograd) u albánských hranic. Ocitl se tam v rámci druhého přeletu z Československa do Izraele, tj. operace Velveta 2, která probíhala mezi 18. a 26. prosincem 1948. Stroj nese „válečnou“ kamufláž RAF, v jaké létal i u poválečného československého letectva, tj. na horních plochách nepravidelné pruhy barev Dark Green a Ocean Grey a na spodních Medium Sea Grey. Modrý vrtulový kužel jej řadí k bývalým strojům československé 2. letecké divize. Ručně malované jugoslávské výsostné znaky byly použity pouze pro přelet z Kunovic do Podgorici. Pro předchozí operaci Velveta 1 (24. – 27. září 1948) jejich použití jugoslávské úřady ještě nevyžadovaly. V Podgorici byly přemalovány na znaky izraelské (na šesti pozicích), s nimiž odletěly na místo určení, do Izraele. Od ruky nanášené bílé číslo 632 na SOP je odvozeno od sériového čísla SL632. Původní trupový kód MP-4, který stroj řadil do sestavy 1. letky Leteckého pluku 5, byl zamalován kamuflážními barvami. Za pozornost stojí skutečnost, že pro přelet do Izraele byly ex-československé Spitfiry zbaveny výzbroje i zpětných zrcátek a dokonce měly vymontovány radiostanice, aby letouny mohly nést další palivovou nádrž za pilotní sedačkou. Kromě vnitřních měly instalovány ještě po jedné vnější 300litrové přídavné nádrži německé provenience pod každou polovinou křídla. Trasa Kunovice - Podgorica - Izrael (letišť Ramat David) měřila celkem 1600 km (1000 mil).

Jeden z bývalých československých Spitfirů LF.Mk.IXE, které byly roku 1954 exportovány z Izraele na Barmu. S trupovým označením UB421 je vystaven v muzeu v Rangúnu. Nese hnědo-zelenou kamufláž, kterou byly barmské „devítky“ opatřeny v důsledku omylu izraelských opravárenských podniků (všechny ostatní barmské letouny byly v barvě kovu). Stroj nese pumové závěsníky a odpalovací zařízení raket pod křídlem. Celé originální sériové čís-

lo RAF tohoto stroje sice není známo, ale stroj pochází ze série strojů, jejichž čísla začínala TE5., což jej jasně řadí mezi bývalé stroje československého letectva.

#### strana 13

Nahoře - Manston, jaro 1945. Na křídle Spitfiry HF.Mk.IXC MK694 (RY-E) od 313. peruti stojí velitel peruti, S/Ldr Otmar Kučera, DFC, velitel letky F/Lt Karel Zouhar, F/Lt Jaroslav Dobrovolný a F/O Oldřich Vychodil. (K. Stryk)

Vpravo - Manston, srpen 1945. Na snímku zbrusu nové Spitfiry LF.Mk.IXE od 312. peruti - TE566 (DU-A), SL625 (DU-L) a TE522 (DU-C). Stroje již mají podvěšeny přídavné nádrže pro přelet do Československa. (via J. Krumbach)

Nahoře - Manston, srpen 1945, krátce před odletě Čkoslovenského stíhacího křídla do vlasti. Na snímku jsou Spitfiry LF.Mk.IXE od 312. peruti. Při bližším zkoumání lze identifikovat TE566 (DU-A), SL626 (DU-R), TE577 (DU-V), ????? (DU-J), a TE524 (DU-F). (via J. Krumbach)

#### strana 14

F/O Josef Bednář, pilot 312. peruti, před Spitfirem LF.Mk.IXE s kódy (DU-L). Individuální písmeno stroje (v tomto případě L) se opakovalo zepředu na motorovém krytu a jak je zřejmé z fotografie, bylo stínované. (via J. Krumbach)

#### strana 15

Nahoře - Praha-Ruzyně, 13. srpen 1945. Po přeletu Čs. stíhacího křídla z Velké Británie se letouny staly centrem pozornosti pražské omladiny. Na snímku Spitfire LF.Mk.IXE TE527 (DU-X) od 312. peruti, v pozadí velitelský SL628 (HL) pplk. Jaroslava Hlada, charakteristický vrtulovým kuzelem v národních barvách. Oba letouny byly později exportovány do Izraele. (via O. Soukup)

#### strana 16

Nahoře - ze slavnostního nástupu příslušníků čs. letectva z Velké Británie na ruzyňském letišti v srpnu 1945. V popředí piloti 313. peruti v čele s npor. Otmarem Kučerou, vzadu stroje 310. peruti. Vpravo a na předcházející straně dole - Ruzyně, 15. srpen 1945. Vyrovnaná řada Spitfirů LF.Mk.IXE od 310. peruti před slavnostní přehlídkou. Lze identifikovat konkrétní stroje TE513 (NN-G) a TE516 (NN-R). 310. peruf měla na předních miniaturu svého znaku - červeného českého dvouocasého lva v bílém poli. Vrtulové kužely 310. peruti byly modré. Světlejší (světle modrozelené) vrtulové kužely v pozadí patří strojů 312. peruti. (via J. Sehnal)

Dole - Ruzyně, 15. srpen 1945. Vyrovnané Spitfiry LF.Mk.IXE od 312. peruti.

#### strana 17

Nahoře - novopečení ministr národní obrany gen. Ludvík Svoboda se seznamuje s technikou, na níž se vrátil čs. stíhači z Velké Británie. Na snímku Spitfire LF.Mk.IXE SL628 (HL) velitele křídla, pplk. Jaroslava Hlada. Asistuje mu pplk. František Doležal z Hlavního štábu-velitelství letectva. Také Hladův stroj byl později exportován do Izraele. (ČTK)

Nahoře - Ruzyně, 15. srpen 1945. Československé stíhače vítá náčelník hlavního štábu gen. Bohumil Boček, podnáčelník hlavního štábu gen. Heliodor Piška, velitel letectva gen. Alois Vicherek, inspektor čs. letectva gen. Karel Janoušek a pplk. František Doležal. Suita právě přechází před velitelským Spitfirem LF.Mk.IXE SL628 (HL) pplk. Jaroslava Hlada, jenž právě salutuje. (ČTK)

Nahoře - Československé stíhače přivedl z Velké Británie do Československa pplk. Jaroslav Hlado. (via B. Hladová)

#### strana 18

Nahoře - Mjr. František Burda v Hladově velitelském Spitfiry LF.Mk.IXE SL628 (HL). (via F. Burda)

3x vpravo - trojice snímků dokumentuje nouzové přistání na břicho Spitfiry TE563 (NN-O). Štalo se tak 17. prosince 1945, kdy Bořivoj Šmid, při nízkém průletu nad hladinou Labe usmrtil dva chlapece na loďce a následně nouzově přistál u obce Vrbičany, 8 kilometrů od místa neštěstí. Sám vyvázl bez zranění. Téhož dne došlo ještě k dvěma dalším nehodám Spitfirů, které byly také připisovány na vrub letecké nekázní: na stroji TE 512 (NN-S) havaroval npor. Antonín Svěcený a na TE571 (NN-F) kpt. Václav Šlouf.

Dole - Spitfiry LF.Mk.IXE od 310. peruti po přeletu do Československa. V popředí stroj s kódy NN-K. (via L. Zadrobilek)

#### strana 19

Nahoře - České Budějovice, 22. září 1945, přesun 312. peruti z Prahy-Ruzyně do mírové posádky v Českých Budějovicích. Jak první přistál zdejší rodák, mjr. Jiří Maňák, který právě z kabiny svého stroje TE566 (DU-A) navádí na přistání ostatní piloty. (via J. Maňák)

Vpravo nahoře - TE577 (DU-V) měl později u pluku kódy MP-2. Dne 2. prosince 1947 se na něm zabíval frekventant Stíhacího výcvikového střediska v Českých Budějovicích, rtm. Richard Nergl.

Vpravo dole - SL650 (DU-U). Později nosil kódy MP-10, které jej řadily do sestavy 1. letky Leteckého pluku 5. Později byl exportován do Izraele.

#### strana 20

Vlevo - série snímků strojů 312. peruti ze září 1945 po přeletu do Českých Budějovic.

Vlevo dole - Stroj s kódy DU-E se dosud nepodařilo ztotožnit s konkrétním sériovým číslem.

Vpravo dole - SL654 (DU-G). Později u pluku nosil kódy JT-8 a v LVA kódy A-721. Poté byl exportován do Izraele.

#### strana 21

Nahoře - TE576 (DU-S) a TE5??? (DU-W).

3x vpravo - stroje 312. peruti po přeletu do Českých Budějovic.

## strana 22

Vlevo nahoře - Z tohoto snímku je zřejmé, že stroje bývalé 310. peruti nosily miniaturu svého znaku jen z jedné strany motorového krytu. Lze přesně identifikovat stroj TE510 (KR-2) od 1. letky Leteckého pluku 10. (via L. Zadrobílek)

Vpravo nahoře - letecký den v Pardubicích v roce 1946. Spiffiry LF.Mk.IXE již po změně původního britského kódování za kódování československé. Na snímku jsou stroje TE521 (KR-4) a TE554 (KR-6) od 1. letky Leteckého pluku 10. Oba stroje později sloužily v Letecké vojenské akademii (LVA) – první pravděpodobně jako A-720 (dne 17. října 1947 na něm v Pardubicích havaroval akademik Jan Hrazdil a drak stroje byl zrušen), druhý jako A-708 a později byl exportován do Izraele, kde je dodnes dochován jako 4X-FOG.

Vlevo - detaily miniatury znaku 310. peruti. Před strojem stojí kpt. Ladislav Zadrobílek. (via L. Zadrobílek)

Dole - letecký den v Pardubicích v roce 1946. Na snímku SL662 (KR-7) od 1. letky Leteckého pluku 10, který později rovněž sloužil u LVA (s „akademickým“ číslem A-714) a ještě později byl exportován do Izraele.

## strana 23

Nahoře - na letišti Praha-Kbely se v roce 1946 před jedním ze Spiffirů LF.Mk.IXE od leteckého pluku 12 nechali zvěčnit veteráni RAF. Stojící škpt. Karel Kasal, kpt. Karel Čáp, ?, ?, npor. Josef Sokol a kpt. Otakar Hrubý, v pokleku por. Pavel Tauber a kpt. Stanislav Peroutka. Josefovi Sokolovi se stal osudným cvičný let na stroji TE572 (DZ-3), s nímž smrtelně havaroval ve Kbelích 17. července 1946. (P. Tauber)

Nahoře - před jiným strojem se nechal zvěčnit por. Vladimír Nedělka (21. února 1946 havaroval ve Kbelích na stroji TE559 KR-8). V pozadí je málo zřetelný stroj TE523 (KR-1) od 1. letky Leteckého pluku 10. (via L. Zadrobílek)

Stroje od 1. letky Leteckého pluku 12 na letišti Praha-Kbely v roce 1946. V popředí stroj TE560 (DZ-7), dalšími v pořadí jsou TE572 (DZ-3), TE565 (DZ-6). První dva stroje patřily k šesti desítkám čs. Spiffirů, exportovaných mezi prosincem 1948 a listopadem 1949 do Izraele. Jako jediný tomuto osudu unikl říše (na obrázku jen špatně viditelný) stroj TE565, který byl po nehodě uskladněn a dnes je jediným dochovaným strojem tohoto typu v ČR. Je majetkem NTM a veřejnost jej může spatřit v LM HÚ AČR v Praze-Kbelích, odkud kdysi vzletal. V expozici nese původní válečné kódování NN-N, které jej řadí k jeho bývalé 310. čs. stíhací peruti. (P. Tauber)

## strana 24

Kpt. Ladislav Zadrobílek v kokpitu stroje ze stavu 1. letky Leteckého pluku 12. (via L. Zadrobílek)

## strana 25

3x - Spiffiry od 1. letky Leteckého pluku 4: TE524 (JT-5), SL633 (JT-10), TE575 (JT-3) a TE522 (JT-2), NH174 (JT-1), TE576 (JT-4) zachycené na letišti v Českých Budějovicích. V poválečném letectvu sloužilo dohromady 78 Spiffirů. Po zjištění, že sovětské válečné Lavočkiny La-5FN (S-95) a La-7 (S-97) přestávají vyhovovat bezpečnostním předpisům, se Spiffiry staly prakticky pětice československého stíhacího letectva, a to až do konce čtyřicátých let, kdy zbylých šest desítek těchto strojů bylo prodáno Izraeli. Patřily k nim i všechny tyto stroje.

Dole - Spiffiry od 1. letky Leteckého pluku 4. V popředí TE576 (JT-4). Také tento stroj našel cestu do Izraele.

## strana 24

Na předcházející straně vpravo nahoře - Pestrá typová mozaika letounů 2. letecké divize, zachycená roku 1947 na československém letišti v Plané: Spiffiry LF.Mk.IXE (v Československu označované jako S-89), Arada Ar 96B (C-2), Bücker Bů 131D (C-4), Bů 181B (C-6) a Piper L-4 Grasshopper (C-8). Na snímku jsou k rozeznání Spiffiry TE578 (MP-3) od 1. letky Leteckého pluku 5 a TE575 (JT-3) od 1. letky Leteckého pluku 4. Oba byly později exportovány do Izraele.

Vpravo dole - motorová zkouška Spiffirů od 1. letky Leteckého pluku 12 v Praze-Kbelích. (P. Tauber)

## strana 26

Dole - Spiffiry od 1. letky Leteckého pluku 4. Uprostřed stroj SL633 (JT-10). Později byl exportován do Izraele.

Dole - Spiffiry od 1. letky Leteckého pluku 4. Zřetelný je stroj SL625 (JT-11). Znaky své bývalé příslušnosti k bývalým čs. perutím RAF si letouny ponechaly i nadále. V případě 312. peruti šlo o letičího čápa.

## strana 27

Na obou stranách nahoře - předtím nežli tento stroj TE524 dostal československé kódování JT-5, nosil britské kódy DU-F. Na originálech snímků jsou stopy po zamalování původních písmen jasně zřetelné. Později byl dodán do Izraele.

## strana 28

Na předcházející straně dole a na této vlevo nahoře - stroj SL633 (JT-10) od 1. letky Leteckého pluku 4 z obou stran. Později exportován do Izraele.

Dole - rychlý start trojice Spiffirů od 1. letky Leteckého pluku 4. Jde o NH174 (JT-1) a SL648 (JT-12) a třetí, blíže neurčený stroj.

Nahoře - po původním kódu tohoto stroje TE524 (DU-F, nyní JT-5) zbylo individuální písmeno F na přední části motorového krytu.

## strana 29

Nahoře - TE522 (JT-2) od 1. letky Leteckého pluku 4 na letišti Plzeň-Bory v roce 1946. V kabině se nachází npor. Josef Prokopec.

Dole - Jediný známý snímek Spiffiru LF.Mk.IXE TB439 (JT-7). Stroj náležel do

stavu 1. letky Leteckého pluku 4. První dva symboly ze sériového označení zakrývá kamuflážní nátěr, zůstalo jen trojčíslí 439. Stroj pak přešel k LVA, kde byl zrušen po havárii akademika Antonína Laciky, k níž došlo 23. října 1947 v Pardubicích. (O. Endyš)

Nahoře a dole a na následující straně dole - Spiffiry se pravidelně účastnily nejen velkých, ale i lokálních leteckých dnů. Z jednoho z nich pochází tato trojice fotografií, na níž jsou stroje 1. letky Leteckého pluku 4: SL633 (JT-10, ex DU-K), TE524 (JT-5, ex DU-F), SL625 (JT-11, ex DU-L) a SL648 (JT-12). (via E. Štehlík)

## strana 31

Na protější straně nahoře - Spiffiry od 1. letky Leteckého pluku 4. Uprostřed SL654 (JT-8, ex DU-G).

Vpravo - Spiffiry od 1. letky Leteckého pluku 5 v Českých Budějovicích. Vlevo SL632 (MP-4), který se během transferu do Izraele dokonce dočkal krátkodobého označení jugoslávskými znaky. (S. Bílek)

Dole - Spiffiry od 1. letky Leteckého pluku 5 v Českých Budějovicích. Vlevo vzadu je TE518 (MP-1), vedle SL632 (MP-4). Oba byly později exportovány do Izraele.

## strana 32

Nahoře - radiomechanik kontroluje funkci radiostanice u stroje od 1. letky Leteckého pluku 5. Za pozornost stojí dělená kódová písmena, charakteristická právě pro tento pluk. (S. Bílek)

Vpravo nahoře - Spiffiry byly po válce hvězdami celé řady hojně navštěvovaných leteckých dnů. Tato sedmičlenná skupina byla zachycena na velkém leteckém dnu v Praze-Ruzyni 15. září 1946. Několik různých početných skupin (sedm, devět a dvanáct strojů) tehdy před diváky předvádělo nejen létání ve formacích i hromadný bombardovací útok na letiště, postřelování pozemních cílů a útok na bombardovací letoun. Závěrem vystoupil kpt. Karel Pošta v sólové akrobacii.

Dole - v nízkém průletu.

## strana 33

Jedinou výjimkou československého Spiffiru LF.Mk.IXE zbarveného kamufláží představoval tento stroj, používaný piloty 2. letecké divize v Českých Budějovicích zhruba v letech 1946-1948. Stroj, jehož výrobní číslo zmizelo současně s původní kamufláží, která byla na všech plochách odstraněna, nesl červený blesk přes trup. Před pilotem se nacházela protišloňovací černá plocha. Stroj měl modrý vrtulový kužel, společný znak strojů 2. letecké divize, a na krytu motoru nesl pozůstatek své dřívější příslušnosti k 312. peruti. Výštlé kanály palubních zbraní byly zakryty aerodynamickými krytkami. K exhibičním letům jej velice často používal vynikající stíhač a akrobat, škpt. Karel Pošta. Nelze vyloučit, že tentýž stroj v nezměněné barevné podobě potom sloužil v Izraeli jako 2058 a poté (již opět v kamufláži) byl prodán na Barmu, kde sloužil jako UB439.

## strana 34

Vpravo - letouny 1. letky Leteckého pluku 7 - SL657 (IV-4). Později exportován do Izraele. (via V. Karlický)

Dole - škpt.let. Karel Pošta na leteckém dni v Příbrami v roce 1948. Za ním akrobatický stroj Aero C-104 (Bücker Bů 131D).

Zcela dole - Stroj SL634 (JP-1) náležel velitelství Leteckého pluku 7 na letišti Brno-Slatina, které bylo součástí zdejší 3. letecké divize. Za ním je jediný československý Spiffire s oblou svíslou ocasní plochou, PL250 (IV-9). Oba stroje byly později exportovány do Izraele.

## strana 35

Nahoře - MJ572 (IV-7) později sloužil u LVA jako A-724. Dole - TE570 (IV-8) byl odepán po havárii kpt. Miroslava Liškutína ve Kbelích 3. září 1946.

## strana 36

Těžká havárie kpt. Miroslava Liškutína, k níž došlo na stroji TE570 (IV-8) dne 3. září 1946 krátce po startu z Prahy-Kbel. Příčinou bylo vysazení motoru krátce po startu. Letoun byl na odpis, pilot však jako zázrakem vyvázl pouze s několika odřeninami a pohmožděninami. V průběhu zhruba čtyřleté služby u poválečného letectva bylo po haváriích odepán asi tucet strojů tohoto typu.

## strana 37

Nahoře - na letišti Brno-Slatina se usídlila bývalá 313. perut, která položila organizační základy pro zdejší 3. leteckou divizi. Pod křídlem dopravního Junkersu Ju 52/3m stojí řada Spiffirů LF.Mk.IXE od 1. letky Leteckého pluku 7. Prvním strojem je SL630 (IV-10), který v průběhu své služby měl dvě nehody - nejprve 24. října 1946 ve Kbelích a 14. října 1947 v Pardubicích. Tehdy již nesl „akademické“ kódy A-729. Po opravě se však vrátil do služby a byl exportován do Izraele. Snímek byl pořízen při příležitosti leteckého dne 13. října 1946.

Dole - stroje od 1. letky Leteckého pluku 7.

## strana 38

Vlevo a na další straně nahoře - na dvojici snímků lze rozeznat následující stroje: SL634 (JP-1), TE??? (LS-1), TE??? (LS-2), TE561 (LS-6) a TE564 (LS-7). Patřily do výzbroje Leteckého pluku 7 a 8. Podobně jako tomu bylo u bývalých letounů 310. peruti ani u bývalých strojů 313. peruti nebyly miniatury jejich znaků aplikovány na obou stranách motorových krytů, ale jen na jedné.

## strana 40

Dole a na předcházející straně dole - stroj TE561 sloužil u 1. letky Leteckého pluku 8 jako LS-6 a pak v Letecké vojenské akademii jako A-728. Později byl exportován do Izraele.

Nahoře - Jeden ze strojů 1. letky Leteckého pluku 8 na letišti Brno-Slatina. Dole - Letouny Leteckého pluku 7 a 8. Zprava SL664 (LS-1) a TE574 (IV-11). (via V. Karlický)

#### strana 41

Nahoře - od podzimu 1947 do jara 1948 vykonávali letečtí vojenští akademici finální fázi svého stíhacího výcviku na Spitfirech. Na snímku stroj MH758 s „akademickým“ kódovým nápisem A-717. Výrobní číslo, které se předtím nacházelo na zadní části trupu zasahující částečně do rychloidentifikačního pásu, bylo přeneseno na kýlovku. Na motoru zůstala miniatura znaku 312. čs. stíhací peruti, v jejíž sestavě letoun v srpnu 1945 přiletěl do Československa. Z akademie a od pluků byly Spitfiry postupně stahovány, procházely revizemi v letecké továrně v Kunovicích a pak je čekala cesta k jejich novému uživateli - izraelskému letectvu. (L. Linda)

Vlevo - pořizování snímků u vojenského letectva bylo striktně zakázáno. I tak se však dochovalo několik „ilegálně“ zhotovených fotografií ačkoli jejich kvalita je kolísavá. Je to i případ těchto Spitfirů LF.Mk.IXE od LVA, zachycených koncem roku 1947 naskládaných v hangáru letiště v Pardubicích.

Vpravo - jediný známý snímek Spitfiru LF.Mk.IXE ve službě ve Vědeckém leteckém ústavu v Praze-Letňanech.

Vlevo - na tomto snímku je zachycen „akademický“ stroj TE561 (A-728), který předtím u pluku nosil kódy LS-6. Později byl exportován do Izraele. (J. Vítek)

Vlevo - Jediný známý snímek Spitfiru LF.Mk.IXE (S-89) s imatrikulací OK-BXD, tedy v markingu Bezpečnostního letectva. Oproti ostatním letounům Bezpečnostního letectva, které byly většinou ocelově šedé, si Spitfiry ponechaly původní „britskou“ kamufláž. Šarlatově červené doplňky a výsostné znaky v podobě sférických trojúhelníků však byly obligatorní.

Dole - akademik Bořivoj Válek u téhož stroje MH758 (A-717). (J. Vobořil)

#### strana 42

Nahoře - „akademický“ stroj při rolování v Pardubicích na podzim 1947. (M. Jechová)

Dole - široký průměr vrtule se stal příčinou několika lehkých nehod „akademických“ Spitfirů. Byl to i případ tohoto stroje TE558 (A-727). Po opravě sloužil dále a později byl exportován do Izraele. (J. Vobořil)

Nahoře - snímek leteckého akademika nám odhaluje některé detaily kabiny i letecké výstroje tehdejšího čs. letectva. (J. Vobořil)

Nahoře - „akademický“ SL657 (A-722) při rolování v Pardubicích na podzim 1947. Později byl exportován do Izraele. (M. Jechová)

Nahoře a dole - start a přistání „akademického“ Spitfiru LF.Mk.IXE na letišti v Malackách na jaře 1948. (J. Vítek)

#### strana 43

Vlevo - stroj TE554 (A-708) v podobě, v jaké sloužil u Letecké vojenské akademie (LVA) v Hradci Králové a Pardubicích. Stroj z původní výzbroje 310. československé stíhací peruti RAF (na motorovém krytu nese ještě miniaturu jejího znaku) přišel do LVA od 1. letky Leteckého pluku 10 z Prahy-Kbel (kde nosil trupové kódy KR-6), která byla součástí 1. letecké divize (všechny stroje této divize měly žluté vrtulové kužely). Později byl prodán do Izraele, kde na něm až do 60. let létal stíhací pilot vyškolený v Československu, velitel izraelského letectva a pozdější izraelský prezident Ezer Weisman. Tehdy byl stroj celý černý s červenými doplňky a dodnes je dochován v izraelském leteckém muzeu v Hatzorim.

Vpravo - jeden z šesti desítek ex-československých Spitfirů LF.Mk.IXE v barvách následného uživatele, izraelského letectva. Stroj již nese novou kamufláž, zavedenou poté, co 7. ledna 1949 dvojice izraelských Spitfirů LF.Mk.IXE sestřelila tři ze čtyř hlídkujících britských Spitfirů FR.Mk.18 od 208. peruti RAF (čtvrtý sestřelili Izraelci ze země). Změna spočívala v tom, že původní pole, na nichž byla nastříkána barva Ocean Grey byly nahrazeny barvou hnědou, aby nedošlo k záměně. Stroj nese izraelské číslo 2011, pod nímž byl dopraven z Československa (dvojčíslí 20 znamenalo typ Spitfire, následující dvojčíslí pak pořadové číslo stroje), a trupové radiové volací číslo 26. V této podobě stroj sloužil uprostřed roku 1949 u slavné 101. peruti na základně Hatzor. Kresba orla pod kabinou byla nanesena ještě v Československu, siluetu Spitfiru však přidali až Izraelci. V rámci operace Velveta 2 dopravil stroj z Kunovic do Izraele (přes Podgoricu) v prosinci 1948 pilot George Lichter (na snímku) (IDF Archive).

Dole - letiště Podgorica v Jugoslávii, prosinec 1948. Snímek zachycuje nyní již ex-československý Spitfire LF.Mk.IXE sériového čísla SL632 se znaky jugoslávského letectva na letišti Podgorica (jeden čas Titograd) u albánských hranic se ocitl v rámci druhého přeletu z Československa do Izraele, tj. operace Velveta 2, která probíhala mezi 18. a 26. prosincem 1948. Ručně malované jugoslávské výsostné znaky byly použity pouze pro přelet z Kunovic do Podgorici. Pro předchozí operaci Velveta 1 (24. - 27. září 1948) jejich použití jugoslávské úřady ještě nevyžadovaly. V Podgorici byly přemalovány na znaky izraelské (na šesti pozicích), s nimiž stroje odletěly na místo určení, do Izraele. Od ruky nanesené bílé číslo 632 na SOP je odvozeno od sériového čísla SL632. Původní trupový kód MP-4, který stroj řadil do sestavy 1. letky Leteckého pluku 5, byl zamalován kamuflážními barvami. Pro dlouhý přelet z Kunovic do Izraele (s jedním mezipřistáním) byly Spitfiry opatřeny vnějšími přídavnými palivovými nádržemi německého původu o obsahu 2 x 300 litrů, jak je patrné i z tohoto vzácného snímku. (IDF Archive)

#### strana 44

Vlevo - dvojice původně československých, ale zde již izraelských Spitfirů

LF.Mk.IXE od 101. peruti, fotografovaná z paluby bombardovacího letounu B-17 Flying Fortress od 69. peruti během doprovodného letu v lednu 1949. Jde o stroje s čísly 2018 (17) a 2013 (18), dodané měsíc předtím do Izraele během operace Velveta 2. (IDF Archive)

#### strana 44

Vpravo - letiště Podgorica, prosinec 1948. Pilot Caesar Dangott na křídle Spitfiru č. 2008 (v Izraeli dostal trupové radiové volací číslo 15) během operace Velveta 2, tedy přeletu z Československa do Izraele via Jugoslávie. Za pozornost stojí skutečnost, že pro přelet do Izraele byly ex-československé Spitfiry zbaveny výzbroje i zpětných zrcátek a dokonce měly vymontovány radiostanice, aby letouny mohly nést další palivovou nádrž za pilotní sedačkou. Jak je dobře zřejmé ze snímku, kromě vnitřních měly instalovány ještě po jedné vnější 300litrové přídavné nádrži německé provenience pod každou polovinou křídla. Trasa Kunovice - Podgorica - Izrael (letišti Ramat David) měřila celkem 1600 km (1000 mil). Již 31. prosince 1948 na tomto stroji dobrovolník Denny Wilson sestřelil egyptský Macchi MC.205V a Spitfire. (IDF Archive)

#### strana 45

Tato strana a nahoře na následující straně - jeden z šesti desítek ex-československých Spitfirů LF.Mk.IXE v barvách následného uživatele, izraelského letectva, již po změně kamuflážního schématu. Po utkání s letouny RAF dne 7. ledna 1949 původní pole, na nichž byla nastříkána barva Ocean Grey byly nahrazeny barvou hnědou, aby nedošlo k záměně. Stroj nese izraelské číslo 2011, pod nímž byl dopraven z Československa (dvojčíslí 20 znamenalo typ Spitfire, následující dvojčíslí pak pořadové číslo stroje), a trupové taktické číslo 26. Kresba orla pod kabinou byla nanesena ještě v Československu, siluetu Spitfiru však přidali až Izraelci. V rámci operace Velveta 2 dopravil stroj z Kunovic do Izraele (přes Podgoricu) v prosinci 1948 pilot George Lichter. Na snímcích zhotovených v průběhu několika měsíců v roce 1949 na základně 101. peruti v Hatzoru je zřejmé opořebování letounu. (IDF Archive a A. Joffe)

Letiště Ramat David, září 1949. Letový den u slavné 101. peruti, vyzbrojené bývalými československými Spitfiry LF.Mk.IXE. V popředí vlevo dole pozemní personál doplňuje olej. (A. Joffe)

#### Prameny a literatura:

VHA Praha,

fond Československé letectvo ve Velké Británii

fond MNO-HŠ, velitelský letectva 1945-1950

fond Kvalifikační listiny

Cull, B. - Aloni, S. - Nicolle, D.: Spitfires over Israel. London, Grub Street 1994.

Čepelík, B.: Letecká vojenská akademie 1945-1950. Historie a vojenství 45, 1996, č. 2, s. 141-166.

Československo a Izrael 1947-1953. Praha, ÚSD 1993.

Dlouhý, M.: Ve znaku sférického trojúhelníku. Praha 1995

Dufek, J. - Šlosar, V.: Čs. vojenské letectvo a dodávky letecké techniky do Izraele.

Letečtí a kosmonautika č. 14-15/1993

Faul, Josef: "414, asi jsme se srazili". Zlín, Zlínek 1994.

Fidler, J. - Rajlich, J.: Soumrak králů vzduchu. Československé vojenské letectvo 1945-1950. Praha 2000

Fořt, F.: Léтали jsme na Spitfirech. PKR č. 39/1995

Ilustrovaná historie letectví 2 (Avia BH-21, Jak-15/17/23, Spitfire Mk.IX/XVI). Praha, Naše vojsko 1986.

Krupička, Jiří: Československá vojenská správa v letech 1945-1948. Sborník archivních prací 43/1.

Vydavatelství a nakladatelství MV ČR, Praha 1994.

Kučera, P.: Spitfire v Československu. Letectví a kosmonautika č. 10-11/1995

Kučera, P.: Czech Spitfires. Aeroplane Monthly, April 1995

Matusiak, W.: Supermarine Spitfire. 3. část. AJ Press, Gdynia 1999

Morgan, E. B. - Shacklady, E.: Spitfire: The History. Key Publishing, Stamford 1987

Rajlich, J. - Sehnal, J.: Bezpečnostní letectvo 1946-1950. HPM č. 10/1993

Soukup, O.: Organizační a technický vývoj čs. vojenského letectva v roce 1945.

Letečtí a kosmonautika č. 8-15/1980

Yofe, A.: Spitfire. Star of Israel. Ventura Publications, Wellington 1996

Zbuzek, Č.: Spitfiry s Davidovými hvězdami. Letectví a kosmonautika č. 9-10/1990

#### Poděkování:

Jaroslav Bartáček, Soběslav Bílek, Miroslav Brychcín, Oldřich Endyš, Jaroslav Hladý, Otakar Hrubý,

Václav Chadim, Marta Jechová, Ladislav Linda, Jiří Maňák, JUDr. Jiří Sehnal, Jaroslav Šodek, Alois Štanc,

Jaroslav Vítek, Pavel Tauber, Jaroslav Vobořil a Ladislav Zadrobílek,

Český text - popisy k fotografiím

© Jiří Rajlich, červen 2004

Součást publikace Luftwaffe in detail pro český a slovenský trh. ISBN 80-902677-22-4