

MEMORIAL AIR SHOW ROUDNICE N/L '95



K 50. VÝROČÍ UKONČENÍ 2. SV. VÁL.

SPONZOŘI AKCE

**ČESKÁ
KOOOPERATIVA**
DRUŽSTEVNÍ POJIŠŤOVNA A.S.



277 11 NERATOVICE

**Státní letecký
útvár**



CREDIT PLUS a. s.

pohoda
spol. s r. o.
411 84 Straškov - Vodochody 100, tel.: 0411/4263, 2039



ČSA **ČESKÉ
AEROLINIE**

LOK
Letecké opravy Kbely
Aircraft Repair Works Kbely



Řízení letového provozu České republiky, s.p.
Air Navigation Services of the Czech Republic



FOTO obálka Ivan Fojtík



POLDI OCEL
BOHEMIA ART



SEPAP ŠTĚTÍ, a.s.



**KOMERČNÍ
BANKA a.s.**

Vojenské stavby



BENZINA
AKCIOVÁ SPOLEČNOST

Okresní úřad Litoměřice

Vážení návštěvníci,

jste-li stálými návštěvníky naší ojedinělé akce, Memoriál Air Show, dostává se Vám konečně do rukou publikace, na kterou jste při předcházejících ročnících MAS marně čekali.

V roce 1990, při neformálním leč velice přátelském setkání členů roudnického Aeroklubu s piloty – veterány, došlo ke slibu uspořádat něco většího, oslavného, pro tyto hrdiny.

Málokdo by z čtenářů věřil tomu, že jsem v září 1990 v přímém televizním přenosu ze studia Kontakt, řekl jak bude Memorial Air Show 91 vypadat. Včetně přesného datumu jejího konání a letounů, které tam zaručeně budou létat. Dokonce jsem na tuto událost roku televizní diváky pozval. Věřte mi, nelhal jsem, pouze jsem vařil z vody. Pak už nezbylo nic jiného, než se obklopit podobnými "blázny a nadšenci" a začít makat.

Zpočátku jsem ani nepředpokládal, že splnit tent slib bude tak těžké, když byla pro jeho naplnění ta správná doba. Vytvořil jsem úzký pracovní tým z členů našeho klubu, Josefa Suchého, Karla Sedláčka, Ládi Ostrochovského a pro úplnost jsem pro tuto myšlenku přesvědčil Petra Tučka, předsedu LAA ČR.

Pracovní kolektiv už tady byl, ideový záměr taky, ale scházel nám název tohoto nového typu leteckého svátku. Po dlouhých debatách nakonec Karel Sedláček vyřkl Memorial Air Show. Na otázku proč, jednoduchá odpověď:

Memorial – vzpomínka, reminiscence, jak pro koho

Air – vzduch, volnost v prostoru ...

Show – podívání.

K naplnění celého snu jsme potřebovali mnoho finančních prostředků a získat podporu státních orgánů. Snad osud či štěstí nám řekl koho přibrat do širšího pracovního kolektivu. V osobě JUDr. Petra Pitharta jsme našli leteckého fandu odhodlaného věci osobně pomoci. Nakonec převzal nad MAS 91 záštitu jako předseda vlády ČR. Druhou oslovenou osobou byl Dr. Luboš Dobrovský, tehdy ve funkci ministra obrany ČSFR. Vlastně to byl osud, neb dnes už věřím, že kdyby jsme my nepožádali Luboše Dobrovského o pomoc my, přihlásil by se on sám. Proč? Protože v něm tato idea dlouho dřímala. Trojlístek doplnil Dr. Jan Stráský, ke kterému je zbytečné cokoli dodávat, neb jeho jednání bylo a je velice přímočaré, upřímné a konstruktivní. Do čtyřlístku štěstí už scházel pouze jeden a ten nenechal na sebe dlouho čekat. Je jím Honza Horský, ředitel výroby a techniky ČT. Člověk velice vstřícný a konstruktivní. V průběhu roku 1993 tento kolektiv posílil znalec v letecké historii Zdeněk Hurt.

memorial air show 1995

Nechci a ani nemohu nevzpomenout obrovské úsilí členů roudnického aeroklubu, kteří byli z minulosti zvyklí na všelijaká hesla, ale to moje "Létání zdržuje od práce" jim opravdu vyrazilo dech. Jestli mé upřímné poděkování na těchto stránkách za jejich práci, postačí jako omluva, pak tak činím.

Samozřejmě, že by výčet nebyl úplný, kdybych nevzpomenul sponzory, bez kterých by Memorial Air Show byla jenom nesplněným snem. Zvláštní dík patří řediteli Kaučuku Kralupy ing. Miroslavu Nevosadovi, gen. řediteli Chemopetrolu Litvínov ing. Dušanovi Nepejchalovi a prezidentovi českých aerolinií ing. Antonínu Jakubšemu.

Dnes jste diváky třetího ročníku Memorial Air Show, který se koná pod záštitou prezidenta republiky a za jeho osobní účasti. To, že se pan prezident Havel tohoto leteckého svátku osobně zúčastnil již podruhé, je vlastně potvrzením toho, že se nám náš záměr, který je obsažen v samotném názvu, podařilo bezezbytku naplnit. Naším cílem bylo a je nekonat akci jenom jako vlastní letecký akt. V roce 1991 měla MAS motto "Poděkování zemi České a těm, co za ní bojovali." V praktickém provedení vlastně uskutečnit po revoluci morální rehabilitaci našich leteckých veteránů před veřejností a za přítomnosti strojů, na kterých bojovali za naší svobdu. Svým pojetím byla velice spontánní a hlavně byla první, jiná, zkrátka jedinečná. Ne náhodou byla tiskem označena jako letecká událost roku 1991.

Motto ročníku 1993 znělo "Usmíření zbraní pod Řípem." Nebylo naší vinou, že se nepodařilo toto heslo naplnit. Nebyla na to ještě zralá doba. Ale podařil se něco jedinečného. Zdvihnout ze země všechny historické stroje a vytvořit velkou letku, ve které ve stroji PB-5Y Catalina letěl i prezident republiky Václav Havel.



Letošní ročník je konán v duchu oslav 50. výročí ukončení nejstrašnější války v dějinách lidstva. Naším původním cílem bylo ukončit v naší zemi, kde padl poslední výstřel na evropském kontinentě spontánní oslavy, které začali v červnu 94 v Normandii, pokračovali dále v Holandsku, Belgii a v dalších zemích generálním co sme si, to sme si. Zúčastnit se měl každý stát, který se rozhodným způsobem zúčastnil války, bez ohledu na to, kdo zvítězil a kdo prohrál. No tak třeba někdy jindy.

Vlastimil Dvořák

memorial air show 1995

Organizační výbor

Vlastimil Dvořák – předseda organizačního výboru
ing. Jaroslav Štecha – ředitel letového programu
Jaromír Kovařík – vedoucí pořadatelské služby
Zdeněk Hurt – vedoucí stojánky letadel
PhDr. Petr Sýkora – hlavní komentátor
MUDr. Karel Dvořák – zdravotní služba
ing. Ondřej Hoskovec – hospodář
Otto Rada, PhDr. Stanislav Černý – ŘLP
gen. Alois Šiška, plk. Lubomír Krézek – koordinátor programu veteránů
Zdeněk Hrabánek – propagace
Antonín Rous – společenský program
Jan Horský – TV program
ing. Petr Holubinka – SLI
plk. František Padělek – vojenské letectvo
pořadatelská služba – členové Aeroklubu Roudnice n.L., skautské oddíly
Roudnice n.L., Litoměřice, Libochovice, Most, Čelákovice.

Čestné předsednictvo

PhDr. Luboš Dobrovský – kancelář prezidenta ČR
PhDr. Jan Stránský – ministr dopravy
genpor. Ladislav Tomeček – náčelník Vojenské kanceláře prezidenta
ing. Karel Sedláček – Aeroklub Roudnice n.L.
gen. Jiří Nekvasil – náčelník GŠ MO
Henryk Bloch – ČSA airtours
Karel Svoboda – Credit plus
PhDr. Jiří Pospíšil – ministerstvo obrany
JUDr. Zdeněk Fridrich – Státní letecký útvar
ing. Antonín Jakubše, Čsc – ČSA
ing. Dušan Nepejchal – Chemopetrol
ing. Miroslav Nevosad – Kaučuk Kralupy
ing. Pavel Lešek – Česká pojišťovna
ing. Petr Materna – ŘLP
ing. Jan Tomandl – Radio Coutry
JUDr. Petr Pithart – člen výboru
ing. Jan Trhlík – Radio Frekvence 1
Jaroslav Brummer – Brummer spol s. r. o.
PhDr. Petr Plocek – ČSA
ing. Josef Petráš – Vojenské stavby
gen. František Fajtl – Svaz letců



Hurricane Mk, IIB 312. perutě na letišti Kenley, 1941. Foto Ladislav Sitenský.

Bojová činnost československého letectva ve druhé světové válce má výraznou prioritu: Probíhala nepřetržitě od počátku světového ozbrojeného konfliktu až do jeho samého konce. Naši letci bojovali a umírali na frontách Polska, Francie, Velké Británie, Sovětského svazu, nad vodami Atlantického oceánu, Severního, Baltského a Středozemního moře i ve své vlasti. Válečná účast čs. letců svým rozměrem obsáhla všechny druhy bojové i nebojové činnosti ve sféře kontinentů Evropy, Afriky, Asie a Ameriky.

V polské válce

Po okupaci naší země nacisty odešla převážná část letců z vlasti do Polska. Bylo jich na 660. Jejich bojová činnost v polské válce byla minimální, protože polská vláda dlouho váhala čs. letce přijmout do své armády. Teprve po dlouhých průtazích, kdy už většina čs. letců odjela lodními transporty do Francie, jich bylo 93 přijato a odesláno do výcvikové báze Demblin. Hned druhý den války, 2. září 1939, bylo toto letiště přepadeno německým bombardovacím svazem. Při náletu zahynuli letci nadporučík Štefan Kůrka, poručíci Zdeněk Rous a Ondřej Šándor. Stali se tak prvními padlými čs. vojáky ve 2. světové válce.



Skupina pilotů, přidělených k leteckému učilišti v polském Deblině, létala m.j. s dvouplošníky francouzského původu Potez 25. Letouny pak zůstaly ponechány svému osudu na polích, jak osádkám postupně došlo palivo.

Po přepadu bylo letiště Demblin evakuováno. S polskými letci ustupovali i naši, často bez velení a systému. Přistávali na odlehlých letištích, ale i na polích. Některým se podařilo ustoupit do Rumunska, ale většina padla do rukou Rudé armády a byla uvržena do internace. Teprve v roce 1940 na intervenci čs. diplomacie byli naši letci postupně odesláni do Francie a Velké Británie.

Nad Francií

Pro nezájem polských politických i vojenských činitelů byli tedy naši letci odsunuti v létě 1939 do Francie. To byla zatím jediná země, která povolila přijmout uprchlíky do armády, protože měla cizineckou legii. Každý v ní musel zůstat pět let a bezpodmínečně se podřídil jejímu služebnímu řádu. To znamenalo, že přijatý voják musel jít bojovat proti komukoliv a kamkoliv. Jestliže Češi a Slováci podepsali takový nežádoucí slib, dělali to proto, že Francie slíbila zrušit jejich závazek, jakmile vypukne válka. Slovo dodržela. Českoslovenští letci dostali možnost bojovat ve francouzských leteckých jednotkách.

Stíhací piloti a mechanici byli soustředěni na letecké bázi Chartres nedaleko Paříže. Ostatní byli přecvičeni v Tours, Toulouse, Pau a Avord

memorial air show 1995



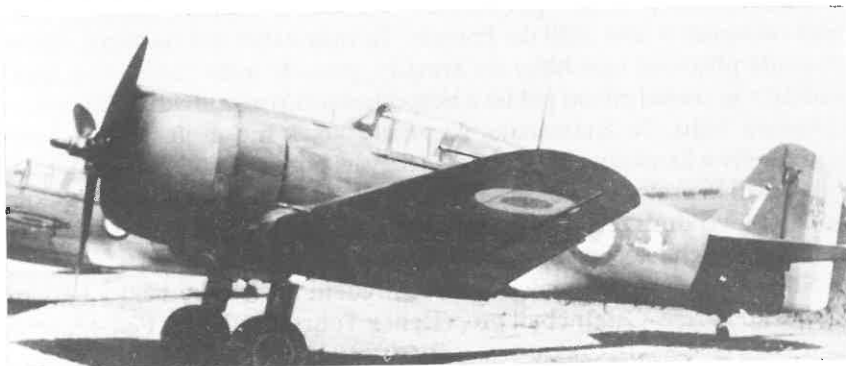
Dva z nejúspěšnějších stíhačů v bitvě o Francii byli Čechoslováci škpt. Alois Vašítko, vlevo a por. František Peřina. První sestřelil 15 a druhý 14 nepř. letounů.

v jižní a střední Francii. Do čs. letectva se také začali přijímat příslušníci pozemních zbraní a civilisté z řad čs. usedlíků ve Francii.

První čs. stíhači odjeli na frontu 2. prosince 1939. Bylo to 17 pilotů z Chartres, kteří byli přiděleni na severní úsek k belgickým hranicím. Později byly francouzské letecké jednotky zesilovány československými stíhači na obranu Paříže, Lyonu a jiných míst.

Ve francouzské válečné kampani sestřelili čs. stíhači nebo pravděpodobně sestřelili na 150 nacistických letadel. Uskutečnili bezpočet náletů na pozemní cíle, včetně tanků. Nalétali asi 4000 letů v trvání 3300 hodin.

Stíhací letoun Curtiss Hawk 75C perutě "Čápů."



Měli 27 padlých a nezvěstných. Na francouzské frontě bojovali i českoslovenští bombardéři. Vzhledem na pomalé tempo francouzského přeškolování a technické nedostatky odjelo na frontu velmi málo čs. bombardovacích osádek. Prováděly bojové průzkumy a shodily na nepřítele asi 9000 kg bomb. Měly celkem 135 letů v trvání 350 hodin.

V bitvě o Anglii

Po pádu Francie se stala cílem všech letců Anglie. Některým se podařilo z Francie odletět, jiní byli evakuováni z přístavů Bordeaux, Port Vendres a jiných. Přesun všech letců skončil beze ztrát. Byli soustřeďováni do velkých leteckých stanic a různých táborů. Odtud odcházeli přes výcvikové a přeškolovací báze k bojovým jednotkám. Podle smlouvy mezi čs. vládou a vládou Velké Británie byli naši letci přiděleni ke Královskému letectvu RAF na dobu trvání války s možností zřízení vlastních leteckých jednotek.

Již 12. července 1940, byla v Duxfordu u Cambridge založena první čs. stíhací peruť s číslem 310. Po krátkém přeškolení zahájila 18. srpna operační činnost v tzv. bitvě o Anglii, v níž zaznamenalo pozoruhodné výsledky.

Brzy po zrodu "třistadesítky" byla založena první čs. bombardovací peruť 311, která zahájila operace 10. září téhož roku. Druhá čs. stíhací peruť s číslem 312 vznikla 5. září 1940 a operovala od 12. října téhož roku. Třetí čs. stíhací peruť dostala dne 10. května 1941 číslo 313 a přesně za měsíc byla rovněž nasazena do bojů.

Od léta 1942 operovaly tři stíhací jednotky svazku jako československý stíhací wing. Mnoho našich stíhacích pilotů bylo kromě toho zařazeno do britských squadron.

Českoslovenští letci, citliví k slavné historii svých národů a k bojové tradici, válčili v jejich duchu a rádi se k nim hlásili. Prosadili například, aby do oficiálních perutních odznaků, které schvaloval britský král, byla dána hesla v českém jazyce a zařazeny symboly, mající vztah k slavné válečné minulosti. Tak 311. čs. bombardovací peruť měla ve znaku husitský okovaný cep a pod ním heslo: "*Na množství nehleďte.*" 313. čs. stíhací peruť pod jestřábem rozmáchnutým k letu hlásala česky: "*Jeden jestřáb mnoho uran rozhání.*"

Dne 20. ledna 1942 byla u 68. britské squadrony založena československá noční stíhací letka. A konečně v roce 1944 vznikla u britského velitelství letecké dopravy první čs. dopravní skupina, která vozila válečný materiál a vojska do Středozemí, na Blízký a Daleký východ. Naši letci rovněž přelétávali nové stroje z Ameriky do Evropy přes Atlantický oceán. Kromě těchto jednotek bojovali čs. letci i ve slavné polské 303. stíhací peruti.

Stíhači

Naši stíhači plnili za války nejrozmanitější úkoly: Zúčastnili se již zmíněné bitvy o Velkou Británii (od 10. července do konce října 1940). Sestřelili v ní 56 letadel a pravděpodobně sestřelili 20 dalších při ztrátě osmi vlastních pilotů. Prováděli útočné operace nad okupovanou Evropou (od podzimu 1940 až do 6. června 1944), stíhali nepřátelské letouny a doprovázeli denní bombardovací spojenecké skupiny. Zúčastnili se zahájení invaze 6. června 1944. Poskytovali pak ochranu konvojů a dalšímu vyloďování spojeneckých vojsk v Normandii. Podporovali také výsadekovou akci u Arnheimu a při překročení řeky Rýn. Likvidovali ve vzduchu létající pumy V-1 a útočili na odpalovací základny V-1 a V-2 v okupované Evropě. Doprovázeli a chránili těžké bombardovací letectvo (od srpna 1944 do konce války na cíle přímo v Německu).

Poskytovali ochranu lodním konvojům podél celé Anglie, střežili plavidla, která minovala a odminovávala prostory v Severním moři (nepřetržitě po celou dobu války). Bojovali v letecké bitvě nad Dieppe (19. srpna 1942). Prováděli přepady různých cílů v nízkých výškách (přístavy, lodě, radary, železniční a silniční transporty atd.) v okupované Evropě. Noční stíhači, kromě stíhání nepřátelských letců nad Anglií, se účastnili tzv. intruder akcí, tj. sestřelovali německé letouny buď startující nebo přistávající přímo na jejich letištích. Zajišťovali stíhání nepřátelských letadel nad Anglií a přílehlými vodami (po celou dobu války). Prováděli výzvědné a zpravodajské lety včetně výzkumu počasí hluboko v Atlantiku nebo nad okupovanou Evropou a speciální fotolety ve velkých výškách s neozbrojenými letouny hlavně nad Skandinávií. Hledali a zachraňovali sestřelené osádky v moři, doprovázeli letouny a plavidla s význačnými hodnotami včetně britského panovníka na jeho inspekční cestě do námořní základny Scapa Flow. Význačnou měrou se podíleli na výcviku vlastních i spojeneckých osádek a zařadili se mezi nejúspěšnější instruktory jak v Anglii, tak v zámoří.

Při své operační činnosti z Velké Británie čs. stíhači sestřelili 191 nepřátelských letadel. Vykonal 36 380 letů v trvání 58 320 hodin. Ztratili na 135 pilotů.

Spitfire VB 313. perutě z jara 1942 na základně RAF Hornchurch před startem na sweep nad okupovanou Francií.



Bombardéři

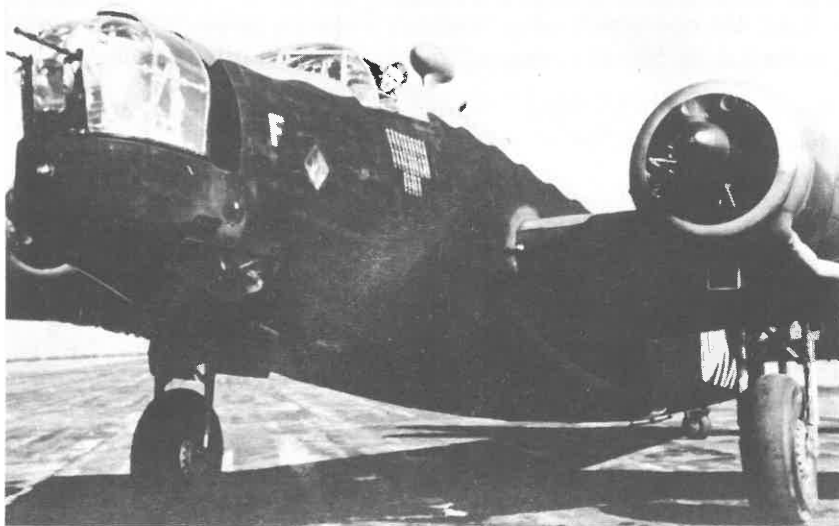
Naše bombardovací letectvo se skládalo z 311. čs. bombardovací perutě a z několika osádek, které operovaly u britských jednotek.

Čs. 311. peruť operovala od září 1940 do 25. dubna 1942. Napadla celkem 42 měst v Německu, 2 v Itálii a 16 dalších cílů v okupované Evropě (některé cíle byly bombardovány několikrát). Nepřátelská intenzivní protiletadlová obrana způsobila našim bombardérům těžké ztráty. Při své bombardovací činnosti svrhla "třistatřináctka" 1220 tun pum a 92 925 kusů zápalných pum. Provedla 1061 letů v trvání 5500 hodin.

Po skončení své úspěšné bombardovací činnosti byla 311. peruť přerazena do operační činnosti nad mořem v rámci britského pobřežního letectva. Účastnila se až do konce války hlídkování v Biskajském zálivu, Severním a Baltickém moři proti nepřátelským ponorkám i povrchovým plavidlům, které ihned bombardovala. Celkem útočila na 33 ponorek a několik povrchových plavidel. Potopila velkou německou nákladní loď Alsterrufer, která vezla cenné suroviny z Japonska a prorazila námořní blokádu. Při své operační činnosti nad mořem uskutečnila celkem 3105 letů v trvání 21 310 hodin.

Celkem vykonala 311. čs. bombardovací peruť 4166 letů v době 26 810 operačních hodin, sestřelila 4 nepřátelská letadla při soubojích svých palubních střelců s nepřátelskými stíhači, pravděpodobně sestřelila další 3 a 14 poškodila. Její operační ztráty čítaly na 260 osob.

Vickers Wellington IC 311. bombardovací peruť.



memorial air show 1995

Někteří čs. bobmardéři se zúčastnili operací z Kanady a z Indie. Z letiště Gander na New Foundlandu a z Goos Bay na Labradoru prováděli ochranu severních lodních cest, hlídkování proti ponorkám a nebezpečným ledovcům. Z Indie se čs. letec Vladimír Nedvěd zúčastnil zásobování Japonci obklíčených britských jednotek v Barmě.

Na východní frontě

V dubnu 1944 přijelo z Anglie do sovětského svazu 20 stíhacích pilotů a 1 důstojník administrativy. Byli přeškoleni na sovětských stíhačkách La-5. Dne 3. května byla založena 128. čs. samostatná stíhací letecká eskadrila. 1. června z ní vznikl 1. čs. samostatný stíhací letecký pluk, a stav pilotů byl zvýšen na 22. Pluk byl kompletně dotován sovětským pozemním leteckým personálem.

V polovině ledna 1945 byla v SSSR zřízena vyšší čs. letecká jednotka s názvem 1. čs. letecká smíšená divize. Vznikla v Přemyšlu a měla dva pluky stíhací a jeden bitevní. Většinu této jednotky tvořili slovenští letci, kteří odlétli 31. srpna 1944 z letiště Išia u Prešova do SSSR a letci přesunutí ze Slovenska v polovině října 1944.

Po začátku SNP vznikla na letišti Tri duby "kombinovaná letka" a ihned začala operovat. Její osádky létaly na zastaralých typech letadel. Z moderních měla jenom dva messerschmitty 109. Ve dne konala bojovou činnost, v noci pomáhala letištnímu personálu odbavovat sovětské dopravní letectvo, které přiváželo cenný bojový materiál a rovněž posily povstání. Od 30. srpna do 10. října 1944 uskutečnila celkem 350 letů v době 460 operačních odin. Sestřelila 7 letadel, poškodila 2 a na zemi zničila 3 další. Shodila celkem 22 500 kg pum. Ztratila 1 pilota.

Bitevní Iljušiny Il-2, obávané "Šturmoviky" 1. čs. smíšené let. divize při přehlídce útvaru 1. 6. 1945 na pražském letišti v Letňanech.



memorial air show 1995

Mnoho slovenských letců se zúčastnilo SNP jako pěšáci. Během října byli postupně staženi z fronty a odesláni do SSSR, kde se zapojili do létání v 1. čs. smíšené divizi.

První čs. samostatný stíhací letecký pluk operoval v SNP od 17. září do 25. října 1944. Za tu dobu vykonal celkem 566 letů v délce 383 operačních hodin. Pluk úspěšně přepadl piešťanské letiště, kde zničil 10 nepřátelských letadel a pravděpodobně zničil a poškodil dalších 15. Vybojoval si leteckou převahu a potom podporoval jednotky 1. čs. armády na Slovensku, 2. čs. paradesantní brigády a nepřímo i partyzány. Vzdušné letecké souboje všechny vyhrál, sestřelil celkem 9 letadel, pravděpodobně sestřelil 3 a poškodil dalších 7, ale při útocích na pozemní cíle ztratil 3 piloty. Po ústupu odešla valná část příslušníků pluku spolu se zbytkem kombinované letky a letištního personálu do hor. Tam 3 letci od 1. pluku padli.

První smíšená letecká divize se zúčastnila bojů o Moravskou bránu jedním stíhacím a jedním bitevním plukem. Druhý stíhací pluk byl přemístěn na letiště Balica jako záložní a operací se nezúčastnil.

Prvé operační lety divize byly zahájeny 14. dubna a ukončeny 2. května 1945 z letiště Poremba. Letci 1. let. smíšené divize prováděli podporu Sovětské armády a 1. čs. samostatné tankové brigády při osvobozování Opavy, Českého Těšína a Ostravy, bojový průzkum nepřátelského týlu, ostrahu vzdušného prostoru vlastních letišť, likvidování středisek odporu (minometné a dělostřelecké baterie, protiletadlovou obranu, pevnůstky, kulometná hnízda a jiné). Během své operační činnosti provedla divize celkem 567 letů v počtu 515 operačních hodin. Ztratila 1 stíhacího pilota a 2 bitevní osádky.

Nezapomínejme ani na domácí odboj vlasteneckých letců, na odvážný a nerovný zápas, který často končil v koncentračním táboře, utrpením i smrtí. Značně přispěl k obnově dobrého jména čs. letectva v boji proti nacismu.

Celkem vykonali naši letci na všech frontách 2. světové války na 49 000 operačních letů v trvání 102 000 hodin. Jsou to čísla vzbuzující úctu a obdiv. Dokazují příkladnou statečnost a pilnou nezištnou práci. Jsou posvěcena krví na 540 padlých, kteří toužili přežít, ale nebáli se smrti. Jejich věčnou památku nám připomíná pomník na pražském náměstí Svobody, který odhalil 12. května 1995 prezident republiky.

Čechoslováci na Fortressech

Zejména zásluhou inspektora čs. letectva ve Velké Británii Air Vice Marshala Karla Janouška KCB, byla vyvíjena snaha o co největší odborný růst našich letců. Mimo své národní útvary byli čs. piloti a další příslušníci létajícího i pozemního personálu vysíláni, jednotlivě i po skupinkách, na stáže k bojovým jednotkám nejrozmanitějšího zaměření. Zde sbírali zkušenosti, jimiž měli po skončení války přispět k budování letectva doma.

Jednou takovou stáží u bojového útvaru prošlo pět čs. letců, příslušníků 311. perutě, když byli na tři týdny přemístěni k 96. bombardovací skupině 8. letecké armády USAAF na základnu v anglickém Snetterton Heath v hrabství Norfolk. Útvar měl ve výzbroji těžké čtyřmotorové bombardéry B-17F Flying Fortress – známé Létající pevnosti a pětice Čechoslováků se s americkými osádkami účastnila denních náletů na cíle v okupované Evropě v době od 16. srpna do prvního týdne září 1943.

O významu stáže u 96th Bombardement Group svědčí i ocenění v podobě americké letecké medaile (Air Medal), udělené S/Ldr. Bohuslavu Tobýškovi velitelem amerického strategického letectva v Evropě gen. Spaatzem, jehož citace je zde reprodukována, spolu se snímkem našich letců před B-17. Zleva: F/Lt. Jaroslav Liška, S/Ldr. Bohuslav Tobýška, P/O Marian Patzelt, P/O Alois Volek a P/O Emerich Urban.

Na důležitosti této informace získává letošní historickou návštěvou B-17 v barvách 8. let. armády USAAF na našem airshow v Roudnici nad Labem. Je však také připomínkou oněch tisíců statečných amerických letců, kteří na křídlech Létajících pevností za vlastních obrovských ztrát o řadu měsíců uspíšili konec nejhorší války všech dob. Nemálo jich bylo sestřeleno nebo zahynulo nad územím Čech a Moravy, tisíce kilometrů od rodné Montany, Idaha, Texasu či Nebrasky. Na jejich oběti bychom neměli nikdy zapomenout.

Z. H.

memorial air show 1995

AMERICAN EMBASSY—LEGATION
OFFICE OF THE MILITARY ATTACHE
40 BERKELEY SQUARE, W.1
LONDON, ENGLAND.

5 October 1944.

My dear Air Vice Marshal:

In reply to your letter of 13 September 1944, I can furnish the following information:

S/Ldr TOBYSKA was awarded the Air Medal per General Orders # 33 Headquarters United States Strategic Air Forces (Lt. General SPAATZ) dated 30 May 1944. The presentation was not made until 22 August 1944 because of the inability of S/Ldr TOBYSKA to be present at Headquarters 3rd Bombardment Division until that date.

A copy of General Orders # 33 containing S/Ldr TOBYSKA's citation is enclosed herewith.

With kindest regards,

Sincerely yours,
For The Military Attache,

Age Moldike
AGE/MOLDIKE,
Lt. Colonel, U.S.C.,

AW/rmg.

Asst. Military Attache.

Air Vice Marshal Karel Janousek, K.C.B.,
Inspector General,
Czechoslovakian Air Forces,
15 Grosvenor Place,
London, S. W. 1.

11/10/44

AIR MINISTRY	
CZECHOSLOVAK INSPECTORATE	
With 1	Enclosures
Received	- 9 OCT 1944
NO	7207/d/44

W/air

F - not 2

497

SV. OSOB.: 497

Roudnice n/L. a letecká válka nad Čechami

Roudnice, jako jedno z měst průmyslového severočeského regionu, sehrála koncem 2. světové války svůj podíl v plánech amerického armádního letectva. Z dokumentů vyplývá, že samotné město a jeho okolí považovalo americké velení za nikoliv bezvýznamný cíl. Sklady pohonných hmot v nedalekých Hněvicích, se staly cílem náletu bombardérů Liberator 15. letecké armády USAAF dne 17. dubna 1945. Jednalo se o opakovaný útok po nezdařené akci z 28. prosince 1944, jejíž výsledky vyzněly tehdy pro špatné počasí, neuspokojivě. Uvedený prosincový nálet byl součástí mohutného leteckého útoku U. S. Army 15th Air Force, která měla své základny v Itálii, směřoval na rafinerie a sklady pohonných hmot na území Čech a železniční uzly v severní Itálii.

Pro tuto operaci vyčlenilo velení 15. let. armády 156 bombardérů B-17G a 328 B-24J. Stíhací doprovod tvořilo 153 letounů P-38 Lightning a 208 P-51 Mustang. Pro jednotlivé cíle byly vyčleněny následující útvary s připojenými počty nasazených bombardérů a stíhaček:

Kralupy n/Vlt. 55th Bombardment Wing Rafinerie	- 485th Bombardment Group - 460th Bombardment Group Celkem 41 B-24J
Roudnice n/L. 55th Bombardment Wing Sklady PHM	- 464th Bombardment Group - 465th Bombardment Group Celkem 50 B-24J
Pardubice 304th Bombardment Wing Rafinerie	- 454th Bombardment Group - 459th Bombardment Group Celkem 56 B-24J
Kolín 304th bombardment Wing Rafinerie	- 455th Bombardment Group - 456th Bombardment Group Celkem 56 B-24J
Brenner 47th Bombardment Wing Železnice	- 98th Bombardment Group - 450th Bombardment Group - 449th Bombardment Group Celkem 75 B-24J
Bressanone 47th Bombardment Wing Železniční most	- 376th bombardment Group Celkem 26 B-24J

memorial air show 1995

Venzone 49th Bombardment Wing
Železniční most

– 451st bombardment Group
– 461st Bombardment Group
– 484th bombardment Group
Celkem 78 B-24J

Regensburg 5th Bombardment Wing
Sklady PHM

– 2nd Bombardment Group
– 97th Bombardment Group
– 99th Bombardment Group
– 301st Bombardment Group
– 463rd Bombardment Group
– 483rd bombardment Group
Celkem 156 B-17G

Stíhací doprovod:

Pro útočné seskupení Kralupy – Roudnice – Regensburg

104 P-38 Lightning	306th Fighter Wing –	14th Fighter Group 82th Fighter Group
98 P-51 Mustang	305th Fighter Wing –	52nd Fighter Group

Pro útočné seskupení Pardubice – Kolín

49 P-38 Lightning	306th Fighter Wing –	1st Fighter Group
110 P-51 Mustang	305th Fighter Wing –	325th Fighter Group 332th Fighter Group

Pro cíl Kralupy n/Vlt. byly určené 460. bombardovací skupina z jiho-italské základny Spinazzola s 15 bombardéry B-24 Liberator a 485. bombardovací skupina ze základny Venosa s počtem 26 B-24.

Obě tvořily 55. bombardovací wing.

Dne 28. 12. 1944, krátce před 8.30 ráno vzlétlo ze základny Venosa 24 Liberatorů 485. bomb. skupiny. Pro poruchu motoru neodstartovaly dva stroje. Nad základnou Spinazzola se k jejím letounům připojily B-24 od 460. bomb. skupiny a dvě další skupiny č. 464 a 465, které měly určený cíl Roudnici n/L. Skupiny se zformovaly do taktické letové skupiny (tzv. Wing Formation), zamířily nad Adriatické moře k pobřeží Jugoslávie a pokračovaly po trase Zara – Zeltweg – Gmund Německý Brod (dnes Havlíčkův), kde se odpojily "roudnické" skupiny a zbytek pokračoval nad Kralupy.

Od pobřeží Jugoslávie až po Německý Brod letěly všechny tři wingy po stejné letové trase v pořadí: 5. Wing první, za ním 55. Wing a formaci uzavíral 304. Wing.

memorial air show 1995

Na čele kralupského seskupení letěla 485. bombardovací skupina, která vytvořila dvě útočné vlny, z nichž první s 12 Liberatory tvořily 829. bombardovací squadrona a 831. bombardovací squadrona. Její velitel byl podplukovník Nett od 828. squadrony. Druhé vlně 12 Liberátorů 828. a 831: bombardovací squadrony velel kapitál Lloyd Allan.

V 11.25 hod. se ke skupině připojil stíhací doprovod 30 Lightningů od 82. stíhací skupiny. Dalších 35 Mustnagů od 52. stíhací skupiny dorazilo v 11.41 hod. Jeden z Liberátorů se mezitím odpojil a vrátil se na základnu pro poruchu vrtule.

Ve 12.22 hod. dosáhla skupina cíle a z výšky 7 239 metrů svrhla 43 tun 500 liberních pum. Jak již bylo řečeno počasí v cílovém prostoru nebylo pro útok ideální. Hustá oblačnost znemožnila zaměření a pro poruchu radarového přístroje nebylo možné použít ani metodu zaměření a bombardování cíle skrze mraky. Odhoz kouřových pum, označujících místo cíle se povedl jen sporadicky. 460. bombardovací skupina na Kralupy ani neútočila, její letouny se rozptýlily a svrhly svůj náklad na náhradní cíl – železniční komunikace v Nymburku, pomocí vizuálního zaměření.

Podle snímků, pořízených americkým fotoprůzkumným letounem po útoku, zařízení kralupské rafinerie neutrpělo žádné škody pouze bylo zaznamenáno několik zásahů na trati do Roudnice.

Popisovaný nálet je jedním z řady těch, které spojenecké letectvo uskutečnilo na objekty válečné produkce Protektorátu. Připomněli jsme jej m. j. i z toho důvodu, že měl přímou souvislost s Roudnicí jako takovou a jejím blízkým okolím. Americké letectvo nad tímto prostorem tedy skutečně operovalo s typy letounů z nichž některé se účastní na letošním Memorial Air Show, konaném k 50. výročí konce 2. světové války.

Nad rodným městem za války

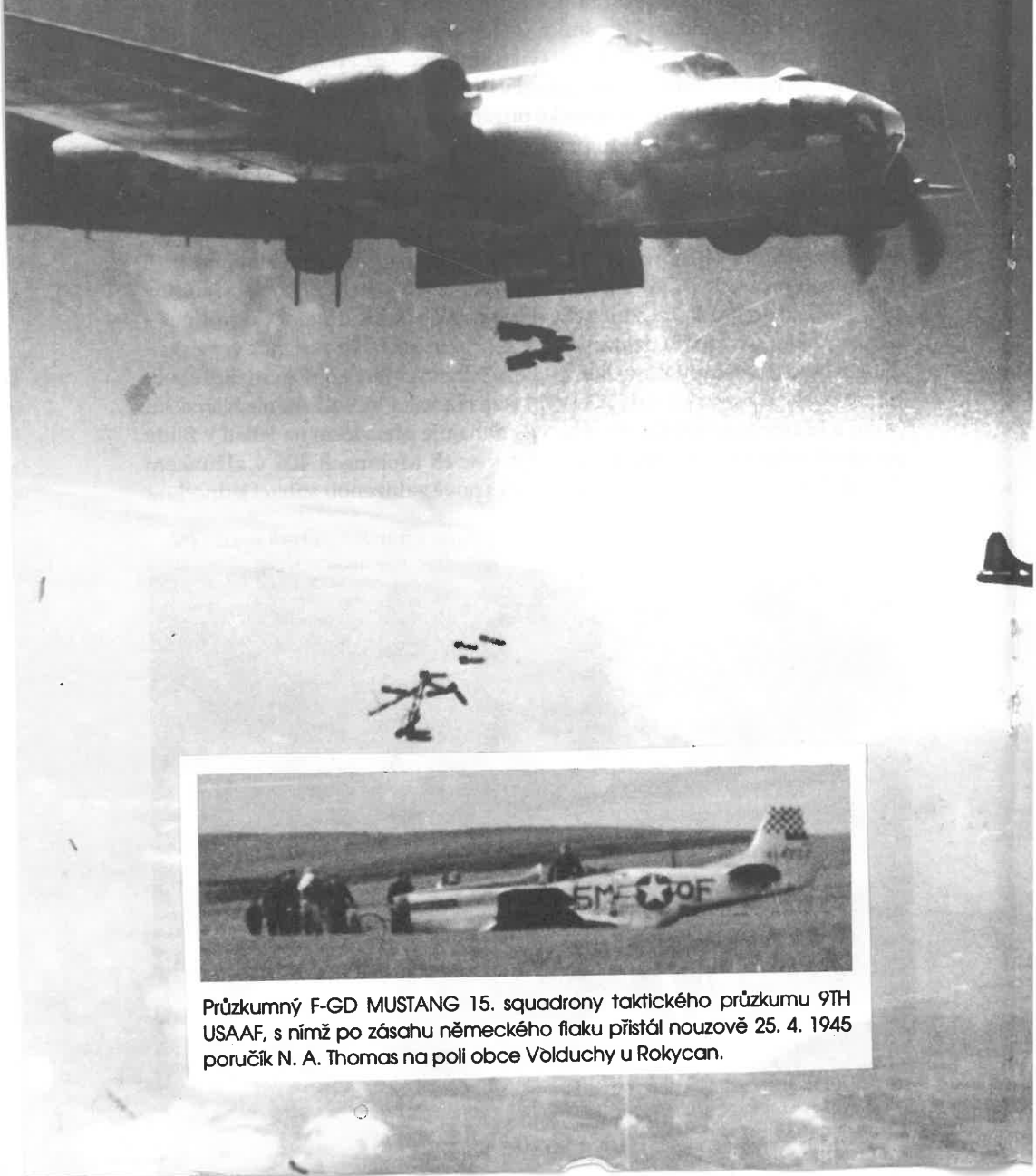
Se jménem roudnického rodáka, letce Jiřího Kučery, je spjata bezesporu nejslavnější etapa historie čs. zahraničního odboje za 2. světové války, totiž pětiletá aktivní činnost příslušníků čs. letectva na západní frontě.

Jiří se narodil 27. června 1914 jako syn řídícího učitele. Po studiu na obchodní škole v Ústí nad Labem nastoupil praxi v Praze, kde roku 1935 obdržel pilotní diplom pro lehká letadla. Vlastenecké prostředí rodiny a vážný zájem o letectví jej přivedly ještě toho roku do prostějovského leteckého učiliště. Roku 1938 zahájil službu jako polní pilot na letišti ve Kbelích na stíhacích Avii B.534, které tvořily páteř stíhacího letectva, tehdy již ohrožené republiky. V době Mnichova byl připraven bránit svou zem, když byla jeho 43. letka umístěna na polní letiště v prostoru Kralupy n/Vlt. Po okupaci českých zemí nesložil bezmocně ruce v klín. Jako jeden z prvních letců přechází koncem dubna 1939 hranice do Polska, odkud záhy odplouvá do Francie, která Českoslovákům umožňuje vstup do cizinecké legie se slibem jejich přemístění k vojenskému letectvu po vstupu do války. Legionářský výcvik v alžírském Sidi-bel-Abbes byl tvrdý, avšak 3. září 1939 vyhlásují Francie a Velká Británie Německu válku a krátce nato Jiří Kučera s kolegy zahajuje přecvičení na letišti v Blidě po němž následuje bojový výcvik na stíhacích Moranech 406 v alžírském Oranu. V prosinci 1939 následuje přesun s nově založenou stíhací jednotkou

Pilot Officer Jiří Kučera v kabině svého Spitfiru VB u 313. perutě roku 1942.



B-17G FLYING FORTRESS 5. wingu 15 TH USAAF útočí 24. 8. 1944 na pardubické letiště



Průzkumný F-6D MUSTANG 15. squadrony taktického průzkumu 9TH USAAF, s nímž po zásahu německého flaku přistál nouzově 25. 4. 1945 poručík N. A. Thomas na poli obce Volduchy u Rokycan.



Válka skončila! Letiště Kbely, krátce po osvobození v květnu 1945



Během osvobozovacích bojů operovaly nad naším územím 5. a 8. letecká armáda sovětského letectva. Krátce po skončení války se na pražském letišti Ruzyně objevil pluk bitevních stíhaček BELL P-39Q AIRACOBRA.

B-17G FLYING FORTRESS 5. wingu 15 TH USAAF útočí 24. 8. 1944 na pardubické letiště



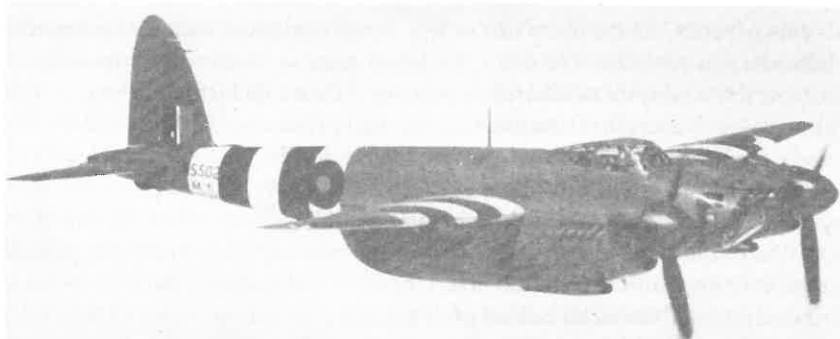
Průzkumný F-GD MUSTANG 15. squadrony taktického průzkumu 9TH USAAF, s nímž po zásahu německého flaku přistál nouzově 25. 4. 1945 poručík N. A. Thomas na poli obce Volduchy u Rokycan.

memorial air show 1995

Groupe de Chasse I/6 na jih Francie. Dne 10. května 1940 zahájil nepřítel frontový útok do nitra země. O týden později se Kučera s kamarádem Václavem Jíchou přesouvá na letiště k Paříži a den poté – 18. května – sestřeluje svého prvního Němce, bombardovací Dornier 17. Za dva dny mu padl za oběť další Dornier a 5. června bitevní Henschel 123. V závěrečné fázi bojů o Francii je GC I/6 nasazena se svými stíhacími Morany k postřelování tankových kolon nepřítelů. Těchto riskantních letů se účastí i Jiří Kučera. Pak následoval ústup za ústupem a nakonec záchrana na palubě lodi, s níž se přeplavil do sev. Afriky a nakonec do Velké Británie, u jejíž břehů zakotvil 12. července 1940.

Británie zůstala osamocena proti útočníkovi, který obsadil okolní pobřeží za Kanálem a doufal, že ji srazí mohutnou leteckou ofenzívou na kolena. Českoslovenští letci s bojovými zkušenostmi z Francie se stali pro Královské vzdušné síly RAF, vítanou posilou. Tak, jak přijížděli různými cestami z poražené Francie, dostalo se jim na britských ostrovech vlídného přijetí a již v červenci 1940 jsou hromadně přijímáni k letectvu. Jiří Kučera s hodností Sergeant pilot je 6. 8. 1940 odeslán z Czechoslovak Depot v Cosfordu k první čs. stíhací peruti č. 310 do Duxfordu, odkud ještě tentýž měsíc odchází, jako člen její zálohy, k bojovému výcviku na stíhačky Hawker Hurricane k 6. operačně výcvikové jednotce do Sutton Bridge a 11. září se ocitá na základně RAF Middle Wallop u Salisbury, která je podřízena 10. skupině Velitelství stíhacího letectva (Fighter Command). U této britské jednotky není osamocen. Slouží zde s ním další tři Čechoslováci: Sgt. František Bernard, Sgt. Vladimír Horský a P/O Rudolf Roháček. Společně s anglickými kamarády vzletají bez oddechu proti valícím se formacím nepřátelských bombardérů a stíhaček, které napadají letiště RAF a letecké továrny. V divokém souboji s přesilou dvoumotorových stíhaček Messerschmitt 110, dne 26. 9. 1940, u jižního pobřeží Anglie, dosáhl Kučera sestřelení jednoho z nich do vod Kanálu a dva stroje střelbou svých osmi Browningů zle poškodil. O čtyři dny později se mu podařilo sestřelit bombardér Heinkel 111.

Po svém zranění při havárii v listopadu 1940 se vrací do činné služby v květnu 1941 a to na základnu Catterick, k formující se nejmladší čs. stíhací peruti č. 313, vyzbrojené letouny Supermarine Spitfire. S touto jednotkou spojil Jiří Kučera bojovou službu až do června 1943. Účastnil se s "třistatřináctkou" od jara 1942 jejího nejtěžšího bojového nasazení z letišť Fairlop, Hornchurch a Churchstanton při samostatných stíhacích ofenzivních letech a doprovodech bombardérů a bitevníků nad úporně bráněné cíle, zejména v severní Francii. V tomto období měla jednotka poměrně velké ztráty. Kučera se sám dostal do těžkých situací jako např. začátkem května 1942 při doprovodu bombardérů Boston nad francouzské Lille. Zde se na něj vrhlo šest stíhaček Focke-Wulf 190, které na něj mnohokrát opakovaně útočily. Mistrnou pilotáží a



Fotoprůzkumné DH Mosquito PR.Mk.XVI patřící 544. peruti.

využitím bohatých zkušeností jednoho z útočníků zasáhl a zbytek postupně seřásl. Po vysilujícím souboji sám pak přistál bez paliva se svým Spitfirem nouzově na anglickém pobřeží. Dne 6. 7. 1942 pohotovostní dvojice pilotů 313. perutě F/O Kučera a Sgt. Valášek pronásledovala nad mořem Junkers 88, který střelbou poškodila. Po odlétání 200 hodinového operačního turnusu měl Jiří Kučera za sebou 50 letů nad nepřátelské území a celkový jeho kredit zněl 5 sestřelených a tři poškozené nepř. letouny.

Na jaře 1943 začal Inspektorát čs. letectva v Londýně zkoumat možnosti služby našich letců u fotoprůzkumných jednotek RAF. Tato složka letecké činnosti se stala důležitým faktorem při přípravě pozemních i vzdušných operací spojenců. Fotografický průzkum dalekého zázemí nepřítele pomáhal zejména při přípravě náletů na rozmanité cíle, sloužil ke sledování pohybů po zemi i na moři. V Británii se začaly fotoprůzkumné jednotky systematicky budovat až v roce 1940 a záhy se staly nepostradatelné. Speciálně upravené neozbrojené Spitfiry a později rychlá dvumotorová Mosquita, vybavené snímacími kamerami s citlivou optikou, přinášely na svitcích filmu cenné informace, které po vyhodnocení vypovídaly leckdy více, nežli jiné druhy zpravodajské činnosti. Díky fotoprůzkumu, byla např. roku 1943 vyřešena "záhada" tajného pokusného střediska nacistů na poloostrově Usedom, kde se na základně v Peenemunde zkoušely letací střely V-1 a balistické rakety V-2.

Inspektorát proto vyzval některé operačně zkušené letce k této službě a po absolvování speciálních lékařských testů byli vybráni čs. piloti F/Lt. Jiří Kučera a F/O Ferdinaand Kepka spolu s navigátory F/Lt. Oldřichem Filipem a F/O Karlem Vokounem, kteří vytvořili dvě osádky pro službu na fotoprůzkumných Mosquitech. Po přecvičení na typ a specifickém školení u 8. OTU na základně Dyce u skotského Aberdeenu, nastoupili Čechoslováci službu u 544. perutě na letišti Benson. První operační fotolet absolvovala osádka Kučera, Filip dne 12. srpna 1944, kdy pořizovala snímky tratě mezi francouzským

memorial air show 1995

Nevers a Tours. Až do listopadu se lety zaměřovaly nad lokality ve Francii, Holandsku a částečně Německu. Ke konci roku se vydávali též na dlouhé kurýrní lety s tajnými zásilkami do řeckých Athén a na Sicílii. Na Štědrý den roku 1944 se Kučerovo Mosquito objevilo nad přístavem Štětín a před takřka rokem a půl Brity rozbombardovaným Peenemünde. Jako speciální kurýr se Kučera objevil v únoru 1945 i ve vzdálené Káhiře. Ve službě průzkumníka vydržel až do července 1945 a do konce války stihl vykonat celkem 44 bojových letů. Do paměti a srdce se však Jiřímu Kučerovi vepsal právě ten v pořadí jednačtyřicátý s dobou letu 5.05 hod. Dne 22. 3. 1945 odstartoval z Bensonu k průzkumu nad Německo odkud přelétl české pohraniční hory a zamířil nad rodnou Roudnici, jejíž snímky měl m.j. za úkol také pořídit. Po splnění úkolu však neodolal a přestože nesměl, spustil se z výšky více jak 10 000 metrů, oblétl město a v minimální výšce prolétl nad domem rodičů. Otec jehož zahlédl na zahradě určitě pochopil. Zakýval křídly na pozdrav a začal nabírat potřebnou výšku. Čekalo jej ještě snímkování nad Kralupy, Hradcem Králové a Pardubicemi. Pak zamířil na jih a přistál na italské základně San Severo.

Jiří Kučera byl jedním z vojáků, kteří splnili přísahu republiky beze zbytku. Za svoji válečnou činnost byl vyznamenán 4x čs. válečným křížem 1939, 3x medailí Za chrabrost, francouzským válečným křížem, britskými 39–45 Star, Atlantic Star, Air Star a War Medal. Po návratu do vlasti se účastnil budování čs. letectva v němž od roku 1946 působil jako pilot 24. bombardovacího pluku v Plzni na bitevních Mosquitech. Po nástupu komunistů k moci, následovalo vyhození z armády a perzekuce. Jiří Kučera zesnul v Plzni 24. ledna 1981.

Stránka ze zápisníku letů J. Kučery se záznamem z 22. března 1945, kdy se s Mosquitem č. RG115 spustil nad rodný dům v Roudnici n/L.

17544 P.R. Benson

R.A.F. Benson

Year	Altitude	Point, or	Day, Date, Time	Duty
1945	Type	No.	in Plane	(Including Return and Home)
1	Stinson	REAS, Dr. Kucera	1st Trip	TOTAL BOMBED FORWARD
2	Stinson	REAS, Dr. Kucera	2nd Trip	Ops. No. 38: P.R. of airfields in Denmark (Heligoland)
3	Stinson	REAS, Dr. Kucera	3rd Trip	Camera Test
4	Stinson	REAS, Dr. Kucera	4th Trip	Ops. No. 39: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
5	Stinson	REAS, Dr. Kucera	5th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
6	Stinson	REAS, Dr. Kucera	6th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
7	Stinson	REAS, Dr. Kucera	7th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
8	Stinson	REAS, Dr. Kucera	8th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
9	Stinson	REAS, Dr. Kucera	9th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
10	Stinson	REAS, Dr. Kucera	10th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
11	Stinson	REAS, Dr. Kucera	11th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
12	Stinson	REAS, Dr. Kucera	12th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
13	Stinson	REAS, Dr. Kucera	13th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
14	Stinson	REAS, Dr. Kucera	14th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
15	Stinson	REAS, Dr. Kucera	15th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
16	Stinson	REAS, Dr. Kucera	16th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
17	Stinson	REAS, Dr. Kucera	17th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
18	Stinson	REAS, Dr. Kucera	18th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
19	Stinson	REAS, Dr. Kucera	19th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
20	Stinson	REAS, Dr. Kucera	20th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
21	Stinson	REAS, Dr. Kucera	21st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
22	Stinson	REAS, Dr. Kucera	22nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
23	Stinson	REAS, Dr. Kucera	23rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
24	Stinson	REAS, Dr. Kucera	24th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
25	Stinson	REAS, Dr. Kucera	25th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
26	Stinson	REAS, Dr. Kucera	26th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
27	Stinson	REAS, Dr. Kucera	27th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
28	Stinson	REAS, Dr. Kucera	28th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
29	Stinson	REAS, Dr. Kucera	29th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
30	Stinson	REAS, Dr. Kucera	30th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
31	Stinson	REAS, Dr. Kucera	31st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
32	Stinson	REAS, Dr. Kucera	32nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
33	Stinson	REAS, Dr. Kucera	33rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
34	Stinson	REAS, Dr. Kucera	34th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
35	Stinson	REAS, Dr. Kucera	35th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
36	Stinson	REAS, Dr. Kucera	36th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
37	Stinson	REAS, Dr. Kucera	37th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
38	Stinson	REAS, Dr. Kucera	38th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
39	Stinson	REAS, Dr. Kucera	39th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
40	Stinson	REAS, Dr. Kucera	40th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
41	Stinson	REAS, Dr. Kucera	41st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
42	Stinson	REAS, Dr. Kucera	42nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
43	Stinson	REAS, Dr. Kucera	43rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
44	Stinson	REAS, Dr. Kucera	44th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
45	Stinson	REAS, Dr. Kucera	45th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
46	Stinson	REAS, Dr. Kucera	46th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
47	Stinson	REAS, Dr. Kucera	47th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
48	Stinson	REAS, Dr. Kucera	48th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
49	Stinson	REAS, Dr. Kucera	49th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
50	Stinson	REAS, Dr. Kucera	50th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
51	Stinson	REAS, Dr. Kucera	51st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
52	Stinson	REAS, Dr. Kucera	52nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
53	Stinson	REAS, Dr. Kucera	53rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
54	Stinson	REAS, Dr. Kucera	54th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
55	Stinson	REAS, Dr. Kucera	55th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
56	Stinson	REAS, Dr. Kucera	56th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
57	Stinson	REAS, Dr. Kucera	57th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
58	Stinson	REAS, Dr. Kucera	58th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
59	Stinson	REAS, Dr. Kucera	59th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
60	Stinson	REAS, Dr. Kucera	60th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
61	Stinson	REAS, Dr. Kucera	61st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
62	Stinson	REAS, Dr. Kucera	62nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
63	Stinson	REAS, Dr. Kucera	63rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
64	Stinson	REAS, Dr. Kucera	64th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
65	Stinson	REAS, Dr. Kucera	65th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
66	Stinson	REAS, Dr. Kucera	66th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
67	Stinson	REAS, Dr. Kucera	67th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
68	Stinson	REAS, Dr. Kucera	68th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
69	Stinson	REAS, Dr. Kucera	69th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
70	Stinson	REAS, Dr. Kucera	70th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
71	Stinson	REAS, Dr. Kucera	71st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
72	Stinson	REAS, Dr. Kucera	72nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
73	Stinson	REAS, Dr. Kucera	73rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
74	Stinson	REAS, Dr. Kucera	74th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
75	Stinson	REAS, Dr. Kucera	75th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
76	Stinson	REAS, Dr. Kucera	76th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
77	Stinson	REAS, Dr. Kucera	77th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
78	Stinson	REAS, Dr. Kucera	78th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
79	Stinson	REAS, Dr. Kucera	79th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
80	Stinson	REAS, Dr. Kucera	80th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
81	Stinson	REAS, Dr. Kucera	81st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
82	Stinson	REAS, Dr. Kucera	82nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
83	Stinson	REAS, Dr. Kucera	83rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
84	Stinson	REAS, Dr. Kucera	84th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
85	Stinson	REAS, Dr. Kucera	85th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
86	Stinson	REAS, Dr. Kucera	86th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
87	Stinson	REAS, Dr. Kucera	87th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
88	Stinson	REAS, Dr. Kucera	88th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
89	Stinson	REAS, Dr. Kucera	89th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
90	Stinson	REAS, Dr. Kucera	90th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
91	Stinson	REAS, Dr. Kucera	91st Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
92	Stinson	REAS, Dr. Kucera	92nd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
93	Stinson	REAS, Dr. Kucera	93rd Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
94	Stinson	REAS, Dr. Kucera	94th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
95	Stinson	REAS, Dr. Kucera	95th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
96	Stinson	REAS, Dr. Kucera	96th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
97	Stinson	REAS, Dr. Kucera	97th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
98	Stinson	REAS, Dr. Kucera	98th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
99	Stinson	REAS, Dr. Kucera	99th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.
100	Stinson	REAS, Dr. Kucera	100th Trip	Ops. No. 40: P.R. of airfields, Division and Germany area. In photo (photo) loaded at Benson.

1539 68

TOTAL BOMBED FORWARD

TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD				TOTAL BOMBED FORWARD			
----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--	----------------------	--	--	--

Své mládí prožil v Roudnici

U příležitosti v pořadí třetího Memorial Air Show, které se koná na letišti Aeroklubu Roudnice n/L. k 50. výročí ukončení 2. světové války, nelze nevpomenout jednoho z těch statečných zahraničních letců, jehož životní pouť byla spojena s tímto městem, ležícím pod historickou horou Říp. Se jménem Miloslava Mansfelda se pojí historie našeho předválečného letectva a našeho leteckého odboje ve Velké Británii. Účastnil se slavné bitvy o Británii a stál u zrodu a postupného zdokonalování nočního stíhacího letectva RAF. Zapsal se nesmazatelným písmem v boji proti Luftwaffe na nočním nebi, za což byl oceněn řadou vysokých čs. i britských vyznamenání. Komunistický puč roku 1948 znamenal konec. Volil opět exil, kde mu bylo umožněno dělat to, co dovedl nejlépe – létat.

Miloslav Jan Mansfeld se narodil 14. prosince 1912 v obci Dalovice v okrese Mladá Boleslav. Jeho otec záhy umírá a matka se za nějaký čas znovu vdává. Je to šťastné manželství, do něhož si nový Miloslavův otec přivedl dcerku. Oba nevlastní sourozenci se sblížili. Rodina se přestěhovala do Roudnice nad Labem. Zde Miloslav dokončil školní docházku a vyučil se automechanikem. U řemesla však dlouho nevydržel. Stejně jako tisícům mládenců mu učarovalo létání. Podal přihlášku do školy leteckého dorostu v Prostějově, kam nastoupil roku 1930. V téže době se jeho rodina přestěhovala do Zelenče u Prahy, kde rodiče začali provozovat hostinec.

Mansfeld roku 1932 a nastupuje jako pilot u čs. vojenského letectva. Od pozorovacích letounů se propracoval až ke cvičné letce 1. let. pluku TGM ve Kbělicích, kde jej zastihla okupace českých zemí v březnu 1939. Od začátku byl přesvědčen, že Němcům sloužit nebude a již v květnu překročil hranice. S několika kamarády přešel do Polska. V Krakově pak podepisuje závazek 5ti leté služby v cizinecké legii. V červenci 1939 měl již M. Mansfeld za sebou plavbu z Polska do Francie, přijetí do legie v hodnosti soldat (vojín), nástupní proceduru na půdě pevnosti St. Jean v Marseille a další plavbu přes Středozemní moře do Alžíru, do výcvikového centra Ciz. legie v Sidi-bel-Abbes.

Dne 3. září 1939 pro něho začala kariéra letce v Armée de l Air na půdě severní Afriky. Mansfeld odchází ze Sidi-bel-Abbes na alžírské letiště v Blidě a po delším čase se opět vznáší do nebe na křídlech staršího dvouplošníku Potez 25. Létá se však velmi málo a přístup Francouzů je až neuvěřitelně vlažný. Stejná situace je i v jihofrancouzském Pau, kam je koncem roku Mansfeld odeslán k výcviku na zastaralé bombardovací dvojpláštníky Leo 20 a modernější Potezy 540. Měsíce ubíhaly a zdejší velení s dokončením výcviku Čechoslováků nespíchal. Mezitím přišel osudný 10. květen 1940. Podivná válka se rázem změnila v bleskovou. O týden později je část skupiny našich pilotů z Pau přesunuta do bombardovací školy v Chateauroux. Je mezi nimi



Sgt. Miloslav Mansfeld jako stíhací pilot 111. perutě na základně RAF Dyce na přelomu let 1940/41.

i sergenat chef Mansfeld. Létá se nyní na moderních Marcel Bloch MB.210 avšak je pozdě. Francie se podrobila.

Jediným útočištěm se stává Velká Británie. Sem směřují lodní transporty s vojáky porobených zemí. Mezi nimi i Mansfeld. Na anglický břeh vstoupil koncem června 1940, prochází soustředovacím táborem čs. vojska v Cholmondeley Park odkud je spolu s dalšími odeslán na leteckou stanici Cosford. V září 1940 Mansfeld přichází do Bensonu do kurzu létání na lehkých cvičných strojích Miles Magister, a hlavně na letounech Fairey Battle. Nad britskými ostrovy již zuřila snad

největší letecká bitva všech dob. Bylo nutné co nejdříve nasadit pilotní kádr z Polska i Československa do služby u stíhacích perutí. Od 6. OTU ze Silton Bridge odchází 6. října Sgt. Mansfeld přímo k bojové jednotce – slavné 111. stíhací peruti. Právě v době, kdy se perut' připravovala na přesun na letiště Dyce u Aberdeenu, k operačnímu odpočinku. Ve Skotsku jednotka s Hurricany Mk.I působila částečně jako výcvikové středisko taktiky vzdušného boje, plnila však i požadavky nezbytných hlídek nad lodními konvoji až po hotovostní starty proti hlášenému nepříteli. Vedle M. Mansfelda přišli do Dyce k peruti během října 1940 další čs. piloti: Sgt. Otakar Hrubý, Otmar Kučera a Oldřich Kestler.

První letecké střetnutí s nepřitelem, které si mohl M. Mansfeld připsat na konto jako úspěšné se odehrálo 13. listopadu 1940 nad mořem, východně od Aberdeenu. Hlídkoval tehdy v roji společně se Sgt. Kučerou a P/O P. Simpsonem. Zastihli osamělý německý Heinkel 111, který přesně mířenými dávkami sestřelili. Dalšího Heinkela stíhal 27. 1. 1941 nedaleko Montrose spolu se Simpsonem a W/O Blairem. Pronásledoval vetřelce i přes jeho záměr utéci do mraků. Nežli tam skutečně Heinkel zmizel, stačil za ním Mansfeld vyslat dávku ze svých kulometů z necelých 300 metrů. Tentokrát zpravodajci uznávají pouze nárok na poškození.

Takřka po půlročním působení u 111. perutě je Mansfeld přemístěn na letiště Church Fenton, aby se připravil na zcela odlišnou službu stíhače a to stíhače nočního. Koncem dubna 1941 zahájil výcvik u jednotky 54. OTU na dvoumotorových Oxfordech a Blenheimech. Noční stíhání mělo hned několik technických i taktických specifik. Přestože RAF používalo na přelomu let 1940/41 k nočnímu stíhání letouny Hurricane a Boulton-Paul Defiant bez výrazného úspěchu, na scénu začal přicházet dvoumotorový robusní středoplošník Bristol Beaufighter. Měl dvoučlenou osádku sestávající s pilota a radiooperátora, jenž obsluhoval nejnovější výkřik techniky – palubní radiolokátor. Tyto letouny obdržela také nedávno znovuustavená 68. noční stíhací peruť na letišti High Ercall. Velel jí syn ministra pro leteckou výrobu lorda Beaverbrooka Wing Commander Max Aitken.

U 68. perutě se začaly plánovitě shromažďovat čs. osádky, aby daly později vzniknout zdejší B. letce. Miloslav Mansfeld mezitím dokončuje výcvik nočního stíhače. Ve finále kurzu poznává Sgt. Slavomíra Janáčka, radiooperátora. Spojí s ním svou další bojovou činnost až do konce války. Stane se z nich nerozlučná dvojice, která se do historie čs. letectva v zahraničí zapíše zlatým písmem. Oba přišli do High Ercallu 16. července 1941. Již 21. července uskutečnil jako první z našich seznamovací let na Beaufighteru P/O Mansfeld. "Miro" jak mu Britové u perutě říkali, zahájil šňůru vítězství v noci 12. října 1941. Startovali s Janáčkem z detašovaného letiště Valley nad Irské moře. Po hodině létání na určených kurzech pozemní radar navedl pilota do směru na němž obrazovka palubního radaru zachytila odraz cíle letícího ve výšce 4500 m. Janáček navedl Mansfelda na dohled zezadu k bombardéru Junkers 88. Po dvou dávkách se nepřítel s levým křídlem v plamenech odporoučel do hlubin. Asi za hodinu získal operátor další kontakt. Následovalo přiblížení a po dvou útocích Beaufighteru WM-S další Ju 88 se v plamenech zřítíl. Nedlouho poté se již stíhačka dotáhla k dalšímu bombardéru ve výšce 4200 metrů. Tři dávky ukončily let i tohoto nepřitele, jehož trosky se roztrhštili o zem. Byl to úspěch impozantní. Dva zničené a jeden poškozený bombardér. Nezůstalo však pouze u toho. Nerozlučná osádka docílila v noci z 30. dubna na 1. května 1942 obdobného úspěchu. To, když u východního pobřeží Anglie, při dvou nočních hlídkách, zničila dva Heinkely 111 a jeden Dornier 217 napůl s letounem pilotovaným S/Ldr. V. Veselým. To již peruť operovala ze základny Coltishall u Norwiche. Čs. letka B měla již ve stavu 10 osádek.

Dne 10. 12. 1942 posílá Mansfeld k zemi Do 217. Krátce po zavedení výkonnějších Beaufighterů VIF do výzbroje 68. perutě, se osádky účastní i ofenzivních nočních letů nad Severním mořem s cílem napadat rychlé bojové čluny německé Kriegsmarine. V noci 19. února 1943 byly tři letouny navedeny na skupinu těchto plavidel a přes jejich zuřivou přehradnou

palbu docilují úspěchu. Mansfeld za sebou nechává jednu loď v plamenech. Další noční vítězství zaznamenal 15. 3. 1943 nad Junkersem 88.

Na konci operačního turnusu odchází F/L "Miro" společně s Janáčkem na pětíměsíční odpočinek. Od poloviny května 1943 oba působí jako instruktoři u noční operačně výcvikové jednotky – 51. OTU v Cranfieldu. Po třech měsících jde Mansfeld do školy učitelů létání v Babdownu na letouny Oxford, opět jako instruktor. Do Coltishallu se vrátil 11. 10. 1943. Současně byl povýšen do hodnosti S/L a vystřídal ve funkci velitele B letky 68. perutě Františka Sýkoru. Je velitelem opravdu oblíbeným. Úspěchy mu nestoupily do hlavy, zůstává stále stejným kamarádským kolegou pro všechny podřízené. Své bojové umění potvrdil nedlouho po půlnoci 15. května 1944 sestřelením dvou Dornierů 217 do vod kanálu La Manche.

Ze základny Castle Camps u Londýna se účastní osádky na nových strojích nočních hlídek zaměřených nyní především na vyhledávání a ničení německých létajících pum V-1. Tato zákeřná "vůdcova" tajná zbraň již od června 1944 sužovala zejména obyvatelstvo jihovýchodní Anglie a napáchala nemálo škod. I zneškodnění pumy ve vzduchu představovalo nebezpečí pro stíhače. Nejenže musel pumu dostihnout dosažením velké rychlosti, získané většinou střemhlavým letem, jeho pozornosti však nesměla uniknout ani vzdálenost z níž střílel, neboť nemálo pilotů zahynulo v troskách svého letounu, který se dostal do ohniska tlakové vlny a úlomků nebývalé silné exploze zasažené V-1.

Mansfeld zničil první V-1 již v noci z 26. na 27. července, když mu nedaleko vlastního letiště osvětlily pozemní světlomety okřídlený doutníkový letounek, letící ve výšce asi 300 metrů. Tři krátké dávky z kanónů vychýlily pumu z dráhy a ta s ohonem plamenů dopadla na zem, kde explodovala. Sérii vzdušných vítězství dovršil, nyní již velitel letky S/Ldr. Mansfeld 25. 10. 1944 v půl osmé večer u jihovýchodního pobřeží. Střemhlavě se spustil za V-1 již prozradil plamen vycházející z pulsačního motoru. Palbou na vzdálenost 300 m ji smetl do moře, kde vybuchla.

Konec války se blížil do vítězného finále. Pro 68. perutě znamenal i poměrně brzký konec její existence. K jejímu oficiálnímu zrušení došlo 20. dubna 1945 na letišti Church Fenton. Skončila tak činnost jedné z nočních stíhacích perutí, která přispěla významným dílem k obraně britských ostrovů. Jako vzpomínka na zdejší působení čs. letky zůstalo česky psané motto ve znaku perutě "Vždy připraven". Pro Mansfelda tak skončila jeho aktivní letecká válečná činnost z níž 3 1/2 roku strávil jako noční stíhač. Výsledky, kterých dosáhl byly oceněny jak ze strany Britů tak čs. velení. Již 10. 7. 1942 mu britský král udělil záslužný letecký kříž DFC a dne 4. 5. 1945 mu podepsal návrh na udělení dalšího vysokého vyznamenání DSO. Stal se také nositelem pěti čs. válečných křížů 1939 a čtyř medailí za chrabrost.

Návrat do osvobozené vlasti znamenal práci pro rodící se čs. voj. letectvo. Povstávalo sice z troskek, avšak základ výzbroje mu položila technika přelétnutá do ČSR našimi zahraničními jednotkami z Velké Británie a SSSR. Jako náhradu za těžké čtyřmotorové bombardéry Consolidated Liberator používané 311. perutí k dopravě repatriantů a materiálu z Británie bylo rozhodnuto nakoupit z válečných přebytků na britských ostrovech rychlé stíhací bombardéry DH Mosquito FB. VI. V druhé polovině května 1946 se stal kapitán Mansfeld velitelem skupiny patnácti dvoumístných osádek, které po přesunu na anglické letiště Middleton St. George zahájily výcvik u 13. OTU na tomto typu. Do vlasti se vraceli naši letci na palubě Mosquit určených našemu letectvu. Z 24 strojů verze FB. VI, označených u nás LB-36, vznikl na letišti Bory v Plzni 24. bombardovací pluk "Biskajský", jehož velitelem se stal pplk. Vlastimil Veselý, první velitel čs. letky u 68. perutě v době války. Velitelem letky Miloslav Mansfeld používal velké důvěry svých pilotů. Většinou to byli "staří sekáči" z RAF s pilotními zkušenostmi právě na Mosquitech. Ostatním rád předvedl co tento letoun dokáže a jak toho lze docílit. Pověstné byly jeho výkruty s jedním motorem v chodu.

Když se v roce 1947 účastnil kurzu velitelů letek ve Kbelích, vstoupil jednou do učebny pověstný prokomunistický generál Hanuš, sebevědomě se na stupínku rozkročil a začal mužům, kterým sám nesahal ani po paty, spílat reakcionářů a nepřátel lidu. "Již končí doba, kdy páni důstojníci nosí po kapsách reakční plátky a hovoří mezi sebou anglicky, aby jim nikdo nerozuměl," sípal. Pak ještě vyhrkl několik nadávek a doprovázen jedním "óbezeťákem", který po celou dobu tohoto trapného výstupu, držel ruku na pistoli, kvapně odešel. Byla to jakási předzvěst únorových událostí v roce 1948. Mansfeld měl v této chvíli jen málo na výběr. Krátce po puči mu začali komunisté předkládat nabídky na povýšení, vstoupí-li do partaje. Zkoušeli to všelijak, ale v podstatě šlo vždy o jistý druh vydírání. Rozhodl se poměrně rychle. Převlékl se do civilních šatů, vzal s sebou to nejnutnější a pěšky překročil hranice do Německa.

Začal mu nový život, život exulanta v zemi v níž se sice nenarodil, ale která mu za války poskytla azyl a možnost aktivního boje proti nepříteli a nyní se ho ujala znovu. Ano, byla to Velká Británie, kde měl opět možnost dostat se k tomu, čemu celé zasvětil dosavadní život – k létání. Vstoupil zpět do RAF v hodnosti F/O a je odeslán do Egypta k 13. fotoprůzkumné peruti na letiště Fayid, která operuje s Mosquity PR Mk.34. Stal se zde později starším velitelem letky a za svou leteckou činnost při pořizování vzdušných snímků zóny suezského kanálu a východního Středomoří, obdržel 1. ledna 1953 letecký kříž AFC. Ve službě pokračoval do roku 1954, kdy již peruť byla přezbrojena na proudové stroje Gloster Meteor PR.10, na nichž ukončil službu v oblasti stálého neklidu.

memorial air show 1995

Po odchodu od letectva mu v roce 1958 nabídl bývalý velitel 68. perutě Max Aitken práci pro jeho vlastní list Daily Express. Mansfeld se tedy ujal úlohy manažera pro distribuci novin v Evropě a v této funkci vytrval do roku 1970. Užíval si v Británii důchodu a nevěřil, že se ještě někdy podívá do rodné země. Události však přinesly porážku rudých mocipánů a on nakonec přeci jen přiletěl. V červnu 1991 se se skupinou letců–veteránů žijících v Británii, zúčastnil ekumenické bohoslužby pod horou Říp a generální zkoušky na Memorial Air Show v Roudnici. Setkal se se svou sestrou, kterou neviděl 42 let a s mnoha kamarády od letectva. Konečně mohl položit květiny na hrob svých rodičů. Bohužel, byla to jeho návštěva první a zároveň poslední. Zákeřná nemoc mu již nedovolila, aby se 13. 9. 1991 zúčastnil aktu morální a politické rehabilitace v pražském Paláci kultury, kde měl převzít povyšovací dekret do hodnosti generálmajora let. v. v. Když mu listinu předávali v Royal Free Hospital v Londýně zástupci našeho velvyslanectví, měl velkou radost. Generál Miloslav Mansfeld DSO, DFC, AFC zesnul v ranních hodinách dne 22. října 1991 v Londýně.

Z. H.

Memorial Air Show, letiště Roudnice dne 22. června 1991. Miloslav Mansfeld podepisuje upomínkové tiskoviny ve společnosti svých válečných kamarádů Josefa Vopáleckého (vlevo) a Raimuda Půdy (uprostřed).



HISTORICKÉ LETOUNY NA MEMORIAL AIR SHOW 95

Memorial Air Show, konané každý druhý rok na letišti Aeroklubu Roudnice n. L., je svým charakterem jedinečnou akcí pro region střední a východní Evropy, neboť dominantní složkou programu tvoří historické stroje. Letošní MAS, konané u příležitosti 50. výročí konce 2. světové války, je koncipováno v duchu této významné události, čemu bude odpovídat i skladba válečných strojů. S ohledem na finanční a technické možnosti se Organizační štáb, s větším či menším úspěchem, snažil zabezpečit co možná nejrepresentativnější stroje dosažitelné v Evropě k datu konání airshow.

Krátké charakteristiky letounů, které shlédnete v historické části programu na roudnické obloze chtějí přiblížit stroje samotné, ale i ty nadšence z řad pilotů a techniků, bez jejichž obrovské píle by tyto legendy válečného nebe, nikdy opět nevzlétly.

Největším lákadlem MAS 95 bude bezesporu nejslavnější americký válečný čtyřmotorový bombardér B-17 Flying Fortress známá Létající pevnost. Jeho prototyp vzlétl roku 1935, ale teprve od roku 1943, kdy zahájila 8. let. armáda USA z britských základů a později 15. armáda z

B-17 Flying Fortress – Létající pevnost – foto Cliff Knox



memorial air show 1995

Itálie, hromadné denní nálety na strategické cíle v Německu, bylo dosaženo náležitě využití potenciálu, který tento rychlý letoun měl. Finální válečná verze B-17G unesla 8000 kg pum a desetičlenná osádka měla k vlastní obraně 14 kulometů. I přes poměrně velké ztráty dokázaly mnohasetčlenné svazy Fortressů soustavnou likvidaci nepřítele, uspíšit konec války. Řada těchto letounů byla sestřelena i nad územím česko-moravského prostoru. V této souvislosti je třeba připomenout 11. září 1944, kdy stíhači Luftwaffe sestřelili 12 Fortressů 100. bombardovací skupiny 8. let. armády v prostoru Krušných hor. Šest letounů se zřítilo do obce Kovářská a jejího okolí. Zde byl také minulý rok odhalen pomník padlým americkým letcům na paměť této tragické události. Letoun B-17G, který přiletěl do Roudnice z britského Duxfordu je jedním ze dvou zachovalých létajících strojů v Evropě. V Británii je znám pod přezdívkou "Sally B" a v současné době nese barvy proslaveného stroje B-17F "Memphis Belle," který vystupoval ve válečném barevném dokumentárním snímku stejného názvu. Roku 1989 byl v Británii natočen hraný stejnojmenný film, kde si právě "Sally B" zahrála hlavní roli.

Dalším známým strojem, takřkajíc, těžšího kalibru, bude vystoupení dvoumotorového středního amerického bombardéru B-25 Mitchell ze stáje holandského sdružení Duke of Brabant Air Force. Mitchell, v barvách 320. holandské bombardovací squadrony, působící za války v rámci britské RAF, pravidelní diváci Memoriálu již důvěrně znají. Bude zde již potřetí, tentokrát je "Lotys II" obohacena invazními pruhy, které na ní zůstaly z minulého roku, kdy jsme si připomněli 50. výročí vylodění Spojenců v Normandii. Tentokrát bude stroj pilotovat Rene van Hemert.

"Brabanti" se letos rozrostli o další legendární stroj amerických válečných sil. Je to stíhačí North American P-51D Mustang, používaný k dálkovým doprovodem bombardovacích svazů i k bitevním úkolům. Od roku 1944

B-25 Mitchell – foto Coort Munk





North American P-51D Mustang – foto Ben Ullings

do posledních měsíců války operovaly tyto stroje též nad naším územím, kde se často zaměřovaly na likvidaci železniční dopravy, čímž si vysloužily přezdívku "kotláři." Dodnes zůstávají v paměti útoky Mustangů na letiště ve Kbelích a Klecanech. Holandský Mustang bude pilotován, nám již dobře známým ředitelem Duke of Brabant A, F., zalétávačem firmy Fokker Edwinem Boshoffem. Jeho akrobatické kousky s Mitchellem na předchozích ročnících MAS, nám dávají záruku, že bude Mustanga vodit minimálně tak dobře, jako roku 1993 Angličan Robert Lamplough.

Další novinkou z Holandska bude na náklady tamnějšího voj. letectva zrekonstruovaný Vickers-Supermarine Spitfire Mk.IX, nejslavnější stíhačka všech dob. Každý ročník se snažíme pozvat vždy jiný Spitfire z kolekce, více jak 40 letuschopných strojů na světě. Spitfiry IX vyšly konstrukčně z verze Mk.VC roku 1942 jako odpověď vůči rychlým stíhačkám FW 190. Nový dvanáctiválcový řadový motor Rolls-Royce Merlin 61 s dvoustupňovým a dvourychlostním kompresorem, pohánějící čtyřlístou vrtuli Rotol, posunul kvality Spitfiru IX výrazně vpřed. Tato verze letounu se stala standardním typem britského stíhacího letectva až do konce války. Tři čs. stíhací perutě, sdružené ve 134. wingu 2. taktické armády RAF, se s těmito letouny účastnily invaze do Francie. Naše stíhací skupina s nimi působila v září 1944 při výsadkové operaci Market Garden v Holandsku a do posledních měsíců války při dálkových doprovodech britských bombardérů nad Německo. Po návratu do vlasti až do roku 1948, vytvořilo 77 Spitfirů LF.IXE jádro čs. stíhacího letectva. Spitfire LF.IXC č. MK732, který má domovské letiště na holandské základně Soesterberg, je zbarven tak, jak létal v době invaze v Normandii u novozélandské 485. squadrony v rámci RAF. Pilotovat jej bude zkušený vojenský letec van Egmond.

Pravidelným účastníkem MAS je též největší sbírka historických stíhacích letounů v Evropě – The Fighter Collection z britského Duxfordu. Letos

memorial air show 1995

bude její zastoupení skutečně reprezentativní, neboť předvede na našem kontinentu jediný létající stíhací a bitevní Republic P-47 Thunderbolt. Zdánlivě zavalitý stroj, poháněný dvouhvězdicovým čtyřřadvacetiválcem Pratt Whitney, byl ve skutečnosti rychlejší než Mustang. Uplatnil se jako dálkový doprovodný stíhač a s výzbrojí 8 půlpalcových kulometů v křídle a s možností zavěšení až 1000 kg pum, byl používán k rychlým a překvapivým útokům na cíle taktického charakteru. V posledních měsících války se Thunderbolty 9. letecké armády USA objevily i nad naším územím, kde se zaměřovaly na útoky proti železnicím. P-47 z Duxfordu předvede zřejmě šéfpilot The Fighter Collection Hoof Proudfoot. Stroj nese marking letounů 78th Fighter Group operující v době invaze právě z Duxfordu.

Druhým strojem TFC je konstrukčně zajímavý americký stíhací a bitevní Bell P-63 Kingcobra, který se stal pokračovatelem typu P-39 Aircobra. Na stíhačky 2. světové války nezvykle uspořádaný podvozek příďového typu, umístění řadového dvanáctiválce Allison v trupu za kabinou a kabina automobilového typu, to jsou výrazné odlišnosti dávající Kingcobře punc konstrukční výjimečnosti frontových strojů. Stejně jako P-39, tak i P-63 se pro své výkonnostní dimenze uplatnily na východní frontě v řadách bývalého sovětského letectva, kam putovala takřka celá produkce. Útočnou sílu Kingcobry dovedli ruští piloti využít, zejména při bitevních akcích. Jejím hlavním prvkem byl 37mm kanón s efektivním ničivým účinkem proti obrněné vozbě i letounům nepřítele. Stroj v barvách amerického letectva předvede Nick Grey, který v Roudnici roku 1991 létal na Hurricanu.

Námořní letouny budou zastoupeny mohutným dvumotorovým létajícím člunem americké produkce Consolidated PBV-5A Catalina v

Consolidated PBV-5A Catalina – foto Martin Salajka



memorial air show 1995



TBM-3E Avenger – foto Martin Salajka

barvách pobřežní perutě kanadského letectva. Cataliny byly hlídkové, bombardovací a torpédové letouny s vytrvalostí letu až 26 hodin. Používalo je americké námořní letectvo, britské RAF, letectvo Kanady, Austrálie i Nového Zélandu v širokých prostorách od severního ledového oceánu až po Tichomoří. Tyto letouny též sedlali čs. letci při přeletech Atlantiku z Kanady do Británie a v letech 1943/44 sloužila na Catalinách, nazývaných Canso, v rámci perutí kanadského pobřežního letectva skupina čs. navigátorů. Paul Warren Wilson, který s Catalinou při minulém airshow svezl též presidenta Václava Havla, přiletí z Duxfordu opět, aby předvedl letové vlastnosti tohoto, pro nás, vzácného letounu.

Palubní torpédový stroj TBM-3E Avenger Asociace pilotů a leteckých mechaniků z francouzského Melunu, bude v Roudnici podruhé, tentokrát ve zbarvení leteckých sil britského námořního letectva Fleet Air Arm z poloviny roku 1944. Britské Avengery se zúčastnily bojových akcí proti německým a japonským plavidlům v severním Atlantiku a Tichomoří,

Lysander III



memorial air show 1995



DH.82A Tiger Moth

avšak největším uživatelem těchto letounů bylo US. Navy. Avengers zde zahájily válečnou kariéru roku 1942 v bitvě o Midway a doprovázeny stíhacími Wildcaty tvořily účinná útočná uskupení. Svou válečnou službu prodělal na Avengeru též bývalý prezident USA George Bush.

Víceúčelový vzpěrový hornoplošník Westland Lysander vznikl v polovině třicátých let jako stroj pro pozorování a lehké bitevní akce ve spolupráci s armádou. Šlo o velmi obratný stroj s bohatě prosklenou kabinou, jenž díky slotům a velkým vztlačovým kapkám na křídle, mohl operovat z neupravených ploch ne větších než fotbalové hřiště. Za války britské letectvo používalo Lysandery k rozmanitým úkolům jako bylo hlídkování, záchrana letců v moři, výcvik palubních střelců. Nejvíce se však proslavily u squadron pro speciální operace, kdy pod skrytem noci britští letci po přeletu Kanálu, přistávali na loukách ve Francii, kam dopravovali agenty a odbojáře. V barvách jedné z těchto jednotek (161. squadrony) je barevně upraven Lysander III, který byl zrekonstruován dobrovolníky spolku Old

Miles Magister



memorial air show 1995

Taylorcraft Auster AOP.V



Timers Foundation Group při belgické letecké společnosti SABENA. Pilotovat bude jednatřicetiletý kapitán společnosti SABENA Yves Cartilier. Technici letounu jsou většinou senioři, kteří obsluhovali za války letouny RAF.

Zajímavé trio lehkých strojů se znaky britského letectva přiletí z letiště Brighton. Opět spatříme britský cvičný dolnoplošník Miles Magister, na němž předvede základní prvky akrobacie Tony Smith. Nekorunovaného krále cvičných letounů DH.82A Tiger Moth bude pilotovat Austin Mercer a Taylorcraft Auster AOP.V, používaný pro řízení dělostřelecké palby ze vzduchu a spojovací účely na západoevropském bojišti, bude sedlat Anthony Bizier. Tyto letouny zároveň připomenou typové složení spojovacích strojů, které postupně používaly čs. stíhací perutě. Na Tiger Mothech uskutečnily své první vzdušné krůčky v leteckých školách na území Británie a

Boeing Stearman – foto Martin Salajka



memorial air show 1995

Kanady desítky čs. pilotních žáků pod vedením tak zkušených instruktorů, jakými byli např. Josef Flekal, Josef Kubák, Raimund Půda a další.

Ede Linszky, jinak pilot L-410 maďarské společnosti MALÉV, opět ve vzduchu takřka zastaví svůj dvouplošný CSS-13, což je vlastně polský licenční Polikarpov Po-2, vyrobený asi ve 40 000 exemplářích. Cvičný letoun sloužil za války též jako vzdušná sanitka i jako noční bombardér s nímž se vydávaly na nebezpečné rušivé nálety známé ženské pluky, tehdejšího sovětského letectva.

Ve výčtu typů bychom mohli pokračovat dál a dál, např. létajícím cirku – sem Vicka Normana na dvouplošnicích Boeing Stearman, který si jistě řada diváků oblíbila v roce 1993, nebo přítomností rychlých cvičných strojů Let C-11. Stroj provozovaný Leteckými opravami Kbely zaburácí při mistrné pilotáži dvojnásobného mistra světa v letecké akrobacii Petra Jirmuse. Druhý C-11 se sídlem ve francouzském La Ferte Alais zalétne v barvách sovětského letectva Gerard Chambert.

Budeme rádi budete-li z Roudnického letiště odcházet s pocitem spokojenosti a odhodláním vypravit se sem opět za dva roky za historií. A zjistíte-li, že Memorial Air Show 95 bylo onou symbolickou letecko-historickou tečkou za oslavami 50. výročí konce 2. světové války, pak i my můžeme po dlouhých měsících příprav konečně říci, že dobrá věc se podařila.

Za Organizační štáb MAS 95
Zdeněk Hurt

BUSINESS, LEISURE AND ELEGANCE

For your stay in Prague



Evropska 15, CZ-16000 Prague 6
Telephone: + 42 / 2 / 24 3 94 111
Fax: + 42 / 2 / 24 3 94 215

ENERGIE NA CESTU DO OBLAK



Kaučuk, a.s., Kralupy nad Vltavou,
exkluzivní dodavatel vysoce kvalitního
leteckého petroleje pro mezinárodní
letišťe Praha Ruzyně

