

ČESKOSLOVENSKO

SESTŘELY
LETOUNOVÝM STŘEL V-1
ČESKOSLOVENSKÝMI PILOTY
ROYAL AIR FORCE

ČERVENEC - ŘÍJEN 1944



Jan J. Šafařík

<http://aces.safarikovi.org/>

<http://aces.safarikovi.org/>

© 2005 – 2021 Jan Josef Šafařík

Thu Sep 2 02:34:02 PM CEST 2021

Datum	Čas	Sq.	Pilot	Typ letounu	Číslo letounu	Kód. ozn.	Místo	Soupeř	Výsledek	Pozn.
08.07.1944	21:28	310	Smik,O.	Spitfire F.Mk.IX	EN527	NN ○	700m, nad Ashfordem	V-1	1 zničen	1.
08.07.1944	21:45	310	Smik,O.	Spitfire F.Mk.IX	EN527	NN ○	700m, SV od Battle	V-1	1 zničen	1.
08.07.1944	22:00	310	Smik,O.	Spitfire F.Mk.IX	EN527	NN ○	700m, Lamanšský průliv u Tenderdenu	V-1	1 zničen	1.
08.07.1944	odpoledne	312	Liškutín,M.A.	Spitfire HF.Mk.IX	MK670	DU ○ V	Ashford-Maidstone	V-1	1 zničen	2.
09.07.1944	5:20	313	Stojan,K.J.	Spitfire HF.Mk.IX	ML145	RY ○	Romney Marshes	V-1	1 zničen	
09.07.1944	21:45-22:50	310	Mareš, F.	Spitfire F.Mk.IX	EN526	NN ○		V-1	1 zničen	3.
09.07.1944	22:57	310	Pípa,J.	Spitfire F.Mk.IX	NH692	NN ○	350m, 5-8km V od Folkestone	V-1	1 zničen	
09.07.1944	22:25	312	Liškutín,M.A.	Spitfire HF.Mk.IX	MK670	DU ○ V	Ryes	V-1	¼ zničen ve spoluúčasti	4.
27.07.1944	1:40	68	Mansfeld,M.	Mosquito NF.Mk.XIX	MM683	WM ○ C	300m, Castle Camps	V-1	1 zničen	
			Janáček,S. [N/RO]							
30.07.1944		68	Adam,J.	Mosquito NF.Mk.XVII	HK???	WM ○ A	Nothern Sea	V-1	1 zničen	
			Gemrod,F. [N/RO]							
13.10.1944		307	Kott,F. (pol)	Mosquito NF.Mk.XII	DZ302/G	EW ○ E	Nothern Sea	V-1	1 zničen	5.
			Kepák V. [N/RO]							
24.10.1944	19:25	68	Mansfeld,M.	Mosquito NF.Mk.XIX	MM683	WN ○ C	150m, Nothern Sea	V-1	1 zničen	6.
			Janáček,S. [N/RO]							

Poznámky:

1. „Ze základny jsem odstartoval ve 21.25. Přibližně ve 21.28 jsem byl ve výšce 1520 metrů, rychlost 183 km/h Zaútočil jsem střemhlav ze zadní polosféry a zezdola, použil jsem jenom kanon a vypálil jsem dvouvteřinovou dávku. Viděl jsem rudé záblesky na trupu a Diver dopadl na zem nedaleko Ashfordu. Pokračoval jsem v hlídkování a ve 21.45 jsem z výšky 1520 metrů spatřil Diver letící ve výšce 610 metrů rychlosti 450 km/h. Přešel sem de střemhlavého letu a zezadu jsem zaútočil tentokrát jenom kulomety, poslední dávku jsem vypálil z kanonu. Zaznamenal jsem zásahy na trupu a obě křídla mu upadla. Diver havaroval severovýchodně od Battle. Ve 22.00 jsem byl nad Kanálem ve výšce 220 metrů. Diver jsem uviděl pode mnou, rychlost 483 km/h. Pustil jsem se za ním a z kulometů jsem vystřelil dvouvteřinovou dávku. Kvůli silnému dešti jsem zásahy neviděl, ale Diver dopadl a vybuchl nedaleko Tenderdenu ve 22.35 h.“
2. Tento sestřel uvádí Miroslav Liškutín ve svých knihách *Letecká služba*, Svět křidel, Cheb, 1991, str. 117 a *Bouřlivá oblaka*, Naše vojsko, Praha, 1992, str. 101.
„Moje nezvyklá vzpomínka je na zážitek, který se udál 8.července roku 1944. Je pravdou, že jsme neměli proti létajícím bombám sami startovat, ale já byl pevně rozhodnut nějakou tu V-1 sestřelit. Tak v roli dočasného velitele 'B' letky jsem neměl potíž si zařídit zalétnutí nového letounu hned po uvolnění z denní pohotovosti. Přes to, že se již šerilo, na místo odchodu na pozdní večeri jsem odstartoval se 'Spitfirem IX', MK670, DU-V to zkusit.
Hned po zatažení podvozku jsem zahlédl nízko nad vodou v té nejužší části anglického průlivu jednu V-1, mířící přes Dover k Londýnu. 'Spitfire' se rychle rozběhl nad 600 kilometrů za hodinu a při této rychlosti nebyl problém bombu dohonit.
Stmívalo se a já letěl v sotva 300 metrech nadmořské výšky nad vyvýšenou částí Kentu mezi městy Ashford a Maidstone. Pamatuji si, že to bylo nepříjemně blízko země. Létací bomba již nebyla pořádně ani vidět, kromě rozžhavené trysky motoru. Odhadovat vzdálenost za cílem je v takových podmínkách celkem nesnadné. Ale konečně jsem si řekl, že moje vzdálenost je přibližně 250 metrů, přesně zamířil a vypálil kratičkou dávku z mých kanónů.
Následoval úžasný zážitek. V příštím momentě jsem se ocitl uprostřed ohnivé koule vytvořené výbuchem jedné tuny výbušniny. O zlomek sekundy později byl zase venku, na druhé straně toho pekelného prostoru. Kolem mne jen černá tma. Byl jsem bez zranění a můj letoun nebyl poškozen. O několik minut později jsem přistál na vlastním letišti.
Vzpomínám si na tuto nezvyklou zkušenost a nevím ani, co si mám o tom myslet. Jak je to možné, že mne ten výbuch nezabil a ani to nepoškodilo můj letoun? Není to vůbec vysvětlitelné. Zřejmě šlo o něco velice abnormálního. Byl to nějaký zázrak!“
3. Jiří Rajlich ve své knize *Na nebi hrdého Albionu*, 5. část, uvádí jako nepotvrzený sestřel, neboť tento sestřel prý žádný z archivních materiálů nepotvrzuje (Rajlich, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945*, 5. část - 1944, Svět křidel 2003, str. 402; VHA, ČSL-VB, sign. 183/CIII/1-6/105. Přehled vítězství čs. stíhačů). Naproti tomu Brian Cull ho ve své monografii *Diver! Diver! Diver!*, věnované V-1 ofenzivě, uvádí jako jistý sestřel (Cull, Brian – Lander, Bruce: *Diver! Diver! Diver!, RAF and American Fighter Pilots Battle the V-1 Assault over South-East England 1944-45*, Grub Street, London 2008, str. 162-163, 400; Cull, Brian: *V-1 útočí*, Plejáda, Praha 2011).
3. Tento sestřel uvádí František Mareš ve své knize *Úkol splněn*, Svět křidel, Cheb, 1999, str. 183-184.
„Devátého července jsem absolvoval několik letů včetně doprovodného letu sedmapadesáti bombardérům Lancaster, které se chystaly bombardovat stanoviště "Noball" v L Hey. Při posledním letu jsem byl nucen přistát za soumraku poté, co jsme proletěli velmi hustým a osudným flakem. Některá z našich letadel byla zasažena a už se nikdy nevrátila na základnu. Jiná byla velice vážně poškozena a vyžádala si úzkostlivý doprovod, kdy bylo třeba nouzově přistát na nejbližším letišti v Anglii. Ačkoliv jsem byl z těchto dlouhých letů velmi unavený, moje averze k těmto reaktivním střelám už byla tak nesnesitelná, že jsem i přes velkou únavu přistoupil na dobrovolnou účast v "číhané" na tato zařízení. Po doplnění paliva jsem vystartoval se záměrem ventilovat své pocity sestřelením alespoň jednoho z těchto Hitlerem pozeňnaných monster.
Vzlétl jsem do noční tmy za plné podpory kontrolního střediska, kterému jsem přes R/T dal vědět, že už jsem ve vzduchu. Přepojili mě do operačního sálu, kde si mě převzal "andělský" hlas. Dostal jsem vektor letu a výšku, v níž jsem měl letět, a také alternativní kurzy, kdyby bylo třeba. Po nějakých dvaceti minutách dokonalého vedení mi klidný a pevný hlas oznámil; "Mám tu pro vás tu čarodějnici. Je na jedenácté hodině pod vámi". Sotva jsem zprávu obdržel, už jsem rozpoznal plamen reaktivní střely, která letěla jako o závod směrem ke mně. S výkřikem; "Tally-ho!" jsem postavil letoun na nos, ve spirále se otočil o 180°, dal plný plyn a do svého zaměřovače umístil plamen střely. Pak jsem stiskl spoušť. Zatímco moje kanóny hlasitě odpověděly, motor mého Spitfiru začal pokašlávat a pak se za tichého protestu vzdal.

Aby Spitfire VB dohonil "Doodle Bug", jak se německým reaktivním střelám běžně přezdívalo, musel pilot mít slušnou výhodu výšky, být ve správné pozici a reagovat rychle. Díky perfektnímu a odbornému navádění, které jsem dostával z operačního sálu kontrolního střediska, jsem měl většinu trumfů v ruce, ale využil jsem jich poněkud příliš energicky. Tedy, popletl jsem řízení motoru Merlin, a tak přišel o jeho "poslušnost", což znamenalo, že jsem byl bezmocný a nemohl jsem smést tu věc z oblohy. Právě ve chvíli, kdy jsem začal propadat zoufalství, motor se opět vzpamatoval, zabral a já mohl pokračovat ve svém pronásledování, teď už bohužel vzdálenějšího "čarodějnického" plamene. Jak člověk, tak jeho stroj se znovu vzpružili a děla začala plivat svá jedovatá poselství. Silou vůle jsem ty střely "tlačil" k cíli. Když už jsem začal považovat svůj úkol za neúspěšný, objevil se oslňující záblesk a následovala ohromná exploze, které předcházela velmi silná turbulence. Po celém těle se mi rozlilo radostné uspokojení a svůj úspěch jsem hned nahlásil kontrolnímu středisku. Ten stále něžný hlas mě pak naváděl tmou zpět na základnu, kde jsem v pořádku přistál a měl před sebou noc snů o těle a duši, které k tomu andělskému hlasu patřily - spal jsem skutečně dobře!"

Podle Jiřího Rajlich se jedná o nepotvrzený sestřel, neboť tento sestřel prý žádný z archivních materiálů nepotvrzuje (Rajlich, Jiří: c.d., str. 405; VHA, ČSL-VB, sign. 586/BI/1/167. No. 310 Squadron Operations Record Book, VHA, ČSL-VB, sign. 183/CIII/1-6/105. Přehled vítězství čs. stíhačů). Brian Cull ho ve své monografii *Diver! Diver! Diver!* uvádí jako jistý sestřel (Cull, Brian – Lander, Bruce: c.d., str.166, 401; Cull, Brian: *V-1 útočí*, Plejáda, Praha 2011).

4. O tomto sestřelu se Miroslav Liškutín zmiňuje ve své knize *Bouřlivá oblaka*, Naše vojsko, Praha, 1992, str. 101, 108, kde uvádí, že se jednalo o sestřel ve spolupráci s dalšími čtyřmi piloty. „Během létání z Lympne jsem sestřelil létající střelu V-1. K mému prvnímu střetnutí (8. července 1944, pozn. autora) s tímhle pekelným strojem došlo za soumraku mezi městy Ashford a Maidstone v okrese Kent. Krátkou dávkou jsem V-1 zasáhl naplno ze vzdálenosti sotva 250 metrů, a střela vybuchla. Rychlostí asi 600 kilometrů v hodině jsem proletěl výbuchem celé tuny třaskaviny bez zranění a můj spitfire zůstal téměř nepoškozen. Prolétnout explozí jedné tuny výbušniny za tmavého soumraku je otřesná zkušenost. Jak jsem mohl tu událost přežít!? Příští den jsem se podílel na sestřelení jiné V-1, ale to mi připadalo spíš jako cvičná střelba, bez pocitu zvýšeného krevního oběhu.“

Podle Jiřího Rajlich se jedná o nepotvrzený sestřel, neboť tento sestřel prý žádný z archivních materiálů nepotvrzuje (Rajlich, Jiří: c.d., str. 402; VHA, ČSL-VB, sign. 183/CIII/1-6/105. Přehled vítězství čs. stíhačů). Brian Cull ho ve své monografii *Diver! Diver! Diver!* uvádí jako jistý sestřel se třemi Tempesty:

Flt Lt J. H. Ryan RCAF	56 th Squadron	Tempest Mk.V JN864 US○C
Flg Off L. J. Henderson RAAF	56 th Squadron	Tempest Mk.V EJ547 US○A
Flg Off J. R. Cullen RNZAF	486 th Squadron	Tempest Mk.V JN873 SA○W

(Cull, Brian – Lander, Bruce: c.d., str. 167, 401; Cull, Brian: *V-1 útočí*, Plejáda, Praha 2011).

5. Vladimír Kepák létal jako radarový operátor u polské 307. noční stíhací peruti - pilot F/Sgt Franciszek Kott. Osádka letounu se z této akce nevrátila. Co se skutečně s osádkou stalo je prozatím tajemstvím. Nejčastěji se uvádí, že Mosquito NF.Mk.XII, DZ302/G, EW○E, nad Severním mořem zaútočilo na He 111H-22 od eskadry KG 53 *Legion Condor* s V-1 pod křídlem. V důsledku útoku byl Heinkel He 111 společně s V-1 zničen, přičemž výbuch rozerval také Mosquito, jehož osádka zahynula. Eskadra KG 53 však této noci neuvádí žádnou ztrátu (Rajlich, Jiří: c.d., str. 611-613). Brian Cull ve své monografii *Diver! Diver! Diver!* uvádí, že k sestřelu došlo až následující noci z 13. na 14. října 1944, přičemž se jejich obětí měl stát letoun Heinkel He 111, W.Nr.700639, 5K+FR od 7./KG 3 „Blitz“. Posádka Uffz Werner Weiffen, Uffz Friedrich Wahl, Uffz Erich Stengel, Uffz Horst Schulze a Obgr Heinrich Authorsen (Cull, Brian – Lander, Bruce: c.d., str. 425, 348-349, 432, 449; Cull, Brian: *V-1 útočí*, Plejáda, Praha 2011).
6. Jednalo se o poslední vzdušné vítězství dosažené československými stíhači v RAF během 2. světové války. Jednalo se o střelu, odpálenou z podvěsu bombardovacího letounu He 111 od eskadry KG 53 *Legion Condor*. Podle Jiřího Rajlich k sestřelu došlo v noci z 24. na 25. října 1944. Naproti tomu Brian Cull uvádí následující noc z 26. na 26. října 1944 (Rajlich, Jiří: c.d., str. 623-624; Cull, Brian – Lander, Bruce: c.d., str. 351-352, 425; Cull, Brian: *V-1 útočí*, Plejáda, Praha 2011).



Otto Smik, DFC



Miloslav J. Mansfeld, DSO, DFC, AFC



Supermarine Spitfire LF.Mk.IXC, MJ291, NN0N, pilot F/O Otto Smik, 310. čs. stíhací squadrona.



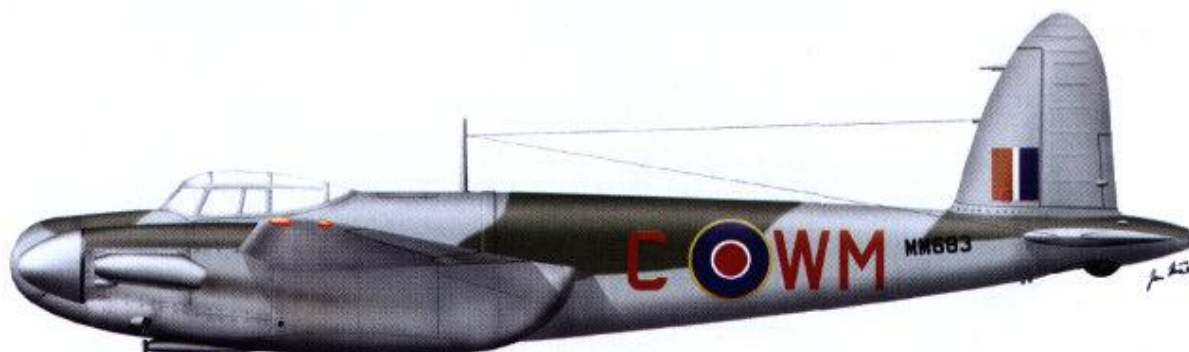
Supermarine Spitfire HF.Mk.IXC, ML296, DU0N, pilot F/Lt Otto Smik, 312. čs. stíhací squadrona.



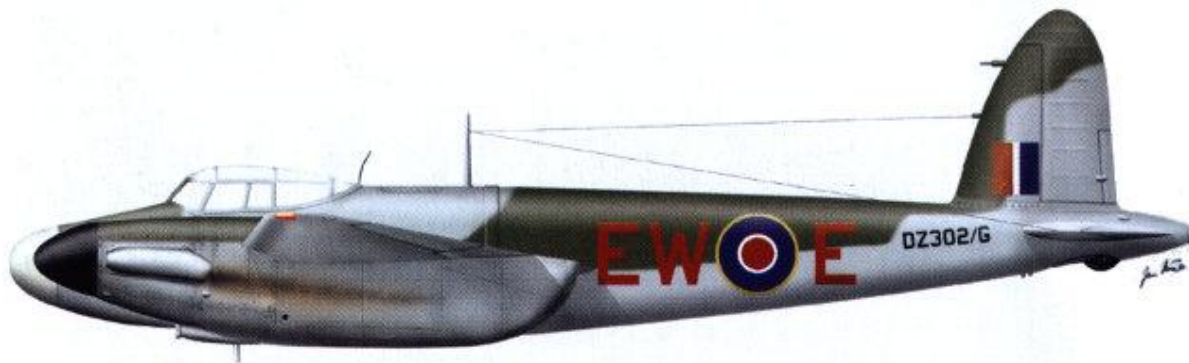
Supermarine Spitfire LF.Mk.IXC, MJ751, DUoV, pilot, F/O Miroslav Liškutín, 312. čs. stíhací squadrona.



Supermarine Spitfire HF.Mk.IXC, MK694, TYoE, 313. čs. stíhací squadrona.



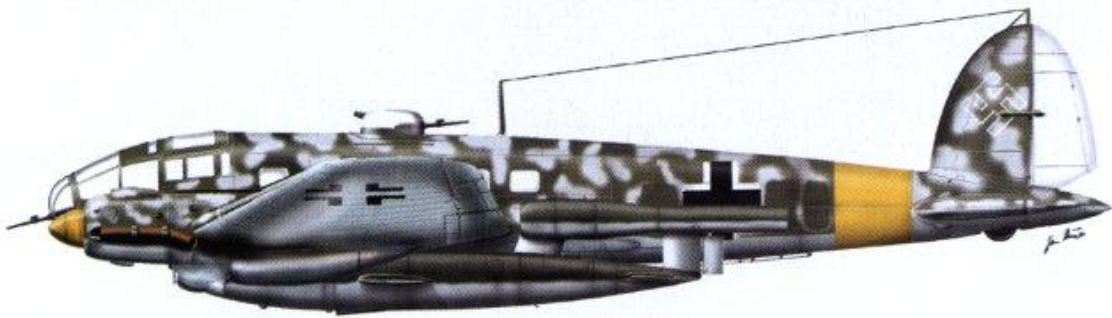
Mosquito NF.Mk.XIX, MM683, WMoC, S/Ldr Miroslav J. Mansfeld / F/Lt Slavomil Janáček, 68. noční stíhací squadrona.



Mosquito NF.Mk.XII, DZ302/G, EWoE, F/Sgt Frantisek Kott / W/O Vladimír Kepák, 307. polská noční-stíhací squadrona.



Letounová střela V-1 (Fieseler Fi 103).



Heinkel He 111H-22, I./KG3.



No. 310 Czechoslovak Fighter Squadron



No. 312 Czechoslovak Fighter Squadron



No. 313 Czechoslovak Fighter Squadron



No. 68 Night-Fighter Squadron



No. 307 Polish Night-Fighter Squadron

Prameny a literatura:

- [1] Cull, Brian: *V-1 útočí*, Plejáda, Praha 2011.
- [2] Cull, Brian – Lander, Bruce: *Diver! Diver! Diver!, RAF and American Fighter Pilots Battle the V-1 Assault over South-East England 1944-45*, Grub Street, London 2008.
- [3] Cumft, Olgierd – Kujawa, Hubert Kazimierz: *Księga lotników polskich, poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1989.
- [4] Gretzynger, Robert: *307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy“, Dywizjony Polskich sil powietrznych na zachodzie 1940-1946*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005.
- [5] Janczak, Andrzej R.: *Przez ciemnię nocy, Dzieje 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskiego 1940-1947*, Redakcja "Przeglądu Wojsk Lotniczych i Orony Powietrznej", 1997.
- [6] Liškutín, Miroslav A.: *Letecká služba*, Svět křídel 1991.
- [7] Liškutín, Miroslav A.: *Bouřlivá oblaka*, Naše vojsko 1992.
- [8] Loucký, František: *Mnozí nedoletěli*, Naše vojsko 1989.
- [9] Majer, Petr: *Plukovník v.v. Miroslav Liškutín, DFC - veretán druhé světové války, pilot 312. perutě RAF*, in *Vojenské rozhledy*, Roč. 15 /47/, č. 4, 2006.
- [10] Mareš, František: *Úkol splněn*, Svět křídel, 1999.
- [11] Morgala, Andrzej: *Polskie samoloty wojskowe 1939-1945*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1977.
- [12] Rajlich, Jiří: *310. stíhací perut'*, Mustang 1994.
- [13] Rajlich, Jiří: *313. stíhací perut'*, Mustang 1996.
- [14] Rajlich, Jiří: *Esa na obloze*, Naše vojsko 1995.
- [15] Rajlich, Jiří: *Na nebi hrdého Albionu, Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945, 5. část - 1944*, Svět křídel 2003.
- [16] Rajlich, Jiří: *Spitfire nad Evropou, Československý stíhač Otto Smik a jeho doba*, Svět křídel 2004.
- [17] Rajlich, Jiří – Sehnal, Jiří: *Otto Smik*, in *Plastic Kits Revue*, No. 6, 1992.
- [18] Rajlich, Jiří – Sehnal, Jiří: *Elitní noční stíhač Miroslav J. Mansfeld*, in *Plastic Kits Revue*, No. 15, 1993.
- [19] Rajlich, Jiří – Sehnal, Jiří: *Kočočí oči, Čs. noční stíhací v RAF 1940-1945*, Modelpres 1993.
- [20] Rajlich, Jiří – Sehnal, Jiří: *Českoslovenští stíhači proti V-1*, in *Aero Plastic Kits Revue*, No. 51, 1996.
- [21] Shores, Christopher – Williams, Clive: *Aces High, A Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces in WWII*, Grub Street, London 1994.
- [22] Shores, Christopher: *Aces High, Volume 2, A Further Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces in WWII*, Grub Street, London 1999.
- [23] Shores, Christopher: *Those Other Eagles: A Tribute to the British, Commonwealth and Free European Fighter Pilots Who Claimed Between Two and Four Victories in Aerial Combat, 1939 - 1982 (Companion Volume to Aces High)*, Grub Street, London, Jul 14, 2004.
- [24] Sládek, Čestmír: *Nešťastné Mosquito*, in *Letectví + kosmonautika*, No. 7, 1992.
- [25] Šnajdr, Miroslav: *Stíhači kontra V1*, Souboj s tajnou Hitlerovou zbraní, Votobia 2001.
- [26] Váncata, Pavel: *«J'ai rencontré un grand type aux cheveux blonds frisés, il s'appelait Otto Smik»*, in *Aéro Journal*, No. 46, Déc-Jan 2006.