

B-24 Liberator in Coastal Command (RAF) Service & Aircraft of No.311 (Czechoslovak) Squadron RAF



Pavel Türk, Miloslav Pajer

1. RAF Coastal Command

Dne 1.dubna 1918 vzniklo Royal Air Force sloučením Royal Flying Corps a Royal Naval Air Service. Pro Admirality to znamenalo, že musela předat všechna svá letadla a převést personál pod kontrolu RAF. Vedení Admirality tuto organizační změnu přijalo s nevolí a následujících 20 let bylo budování námořních perutí RAF poznamenáno snahou Admirality o získání opětovné kontroly nad „svým“ letectvem.

Po svém ustanovení procházelo RAF jednou reorganizací za druhou. K 1.květnu 1918 byly zformovány jako hlavní organizační složky tzv. Areas. Nejprve byly číslovány, ale záhy obdržely zeměpisné názvy odpovídající jejich umístění (např. South Western Area). V rámci Areas byly ustanoveny Skupiny (Groups), pod které spadaly základny a jednotky. Na konci listopadu 1918 existovalo v rámci pěti Areas deset námořních Groups. S koncem 1.světové války přišly další změny v organizaci. Byl zredukován jak počet Groups tak počet Areas. Na návrh Air Council byly zachvány pouze 4 Areas, z nichž dvě zůstaly podle zeměpisného členění (Northern a Southern) a druhé dvě podle své funkce, tj. Army a Naval (Coastal). Coastal Area byla zformována k 15.9.1919 a jejím velitelem se stal Air Commodore A.V. Vyvyan, CB, DSO.

Přejmenováním Coastal Area vzniklo 1.5.1936 Pobřežní letectvo (Coastal Command). Velením byl pověřen Air Marshal Sir Arthur M. Longmore, KCB, DSO. Pod Pobřežní letectvo spadala jak letadla operující z pozemních základen, tak i palubní letectvo (Fleet Air Arm of Royal Air Force). To bylo ale 24.května 1939 oficiálně předáno pod velení Admirality. Hlavními úkoly Pobřežního letectva byly námořní hlídkové a protiponorkové lety, doprovod konvojů, letecká záchranná služba (Air Sea Rescue) a meteorologické lety. V průběhu války získaly na důležitosti též ofenzivní operace proti povrchovým plavidlům nepřítele. Velitelství Pobřežního letectva (HQ Coastal Command) sídlilo v letech 1936 -1939 v Lee-on-Solent, v roce 1939 se přemístilo do Eastbury Park v Northwood, kde zůstalo až do konce své existence.

Organizační struktura Pobřežního letectva vypadala v květnu 1941 (před vyzbrojením první perutě Liberatory) následovně:

No.15 Group, HQ Liverpool

No.16 Group, HQ Gillingham

No.17 Group (výcviková), HQ Gosport

No.18 Group, HQ Pitreavie Castle (pozn.: pod No.18 Group spadala v té době i základna Reykjavík)

No.19 Group, HQ Plymouth

No.200 Group, HQ Gibraltar

A pod přímé velení HQ Coastal Command spadaly ještě základny Benson a Freetown (West Africa).

Během války došlo k několika organizačním změnám. 2.7.1941 bylo zformováno HQ RAF Iceland¹⁾. 8.10.1941 bylo zformováno West Africa Command, HQ Freetown. Některé perutě Coastal Command přešly do podřízenosti AHQ West Africa a některé se vrátily do Velké Británie. 1.5.1942 vzniklo z No.200 Group HQ RAF Gibraltar. V říjnu 1943 byla ustavena No.247 Group na Azorských ostrovech²⁾. 14.4.1944 vznikla v Benson No.106 Group přejmenováním No.106 Wing.

Na konci války v Evropě vypadala organizační struktura Pobřežního letectva následovně:

No.15 Group, HQ Liverpool

No.16 Group, HQ Gillingham

No.17 Group (výcviková), HQ Edinburgh

No.18 Group, HQ Pitreavie Castle

No.19 Group, HQ Plymouth

No.106 Group, HQ Benson

No.247 Group, HQ Azores

HQ RAF Iceland

HQ RAF Gibraltar

Coastal Command přestalo existovat 27.11.1969, kdy se stalo součástí RAF Strike Command.

Délka operační tury u perutí Pobřežního letectva zaměřených na námořní/protiponorkové hlídkové lety byla stanovena na 18 měsíců nebo 800 letových hodin, podle toho, co nastalo dříve.

Velitelé RAF Coastal Command:

Air Marshal Sir Arthur Longmore	14. červenec 1936 - 1. září 1936
Air Marshal Sir Philip Joubert de la Ferte	1. září 1936 - 18. srpen 1937
Air Marshal Sir Frederick Bowhill	18. srpen 1937 - 14. červen 1941
Air Chief Marshal Sir Philip Joubert de la Ferte	14. červen 1941 - 5. únor 1943

Air Marshal Sir John Slessor	5. únor 1943 - 20. leden 1944
Air Chief Marshal Sir William Sholto Douglas	20. leden 1944 - 30. červen 1945

Air Marshal Sir Leonard Slatter	30. červen 1945 - 1. listopad 1948
Air Marshal Sir John Baker	1. listopad 1948 - 1. leden 1950
Air Marshal Sir Charles Steele	1. leden 1950 - 8. červen 1951
Air Marshal Sir Alick Stevens	8. červen 1951 - 8. listopad 1953
Air Marshal Sir John Boothman	15. listopad 1953 - 5. duben 1956
Air Marshal Sir Brian Reynolds	5. duben 1956 - 1. červen 1959
Air Marshal Sir Edward Chilton	1. červen 1959 - 10. srpen 1962
Air Marshal Sir Anthony Selway	10. srpen 1962 - 22. leden 1965
Air Marshal Sir Paul Holder	22. leden 1965 - 2. září 1968
Air Marshal Sir John Lapsley	2. září 1968 - 28. listopad 1968

1) Britové se po německé okupaci Dánska obávali, že si Němci vybudují základny na Islandu. Provedli proto v noci 10.5.1940 operaci „Fork“ a Island obsadili. Vybudovali letiště v Reykjavíku, 2 další menší letiště a 2 námořní základny. Protože ale okupace Islandu vážala značný počet britských vojáků (až 27000), dohodla se na jaře 1941 Velká Británie s tehdy ještě neutrálními Spojenými státy o převzetí obrany neutrálního Islandu. K převzetí došlo oficiálně 11.7.1941 a většina Britů Island opustila. Američané vybudovali velké letiště v Keflavíku (Meeks Field) a menší v Eyjafjördu. Během války dosahoval početní stav amerického vojska na Islandu až 47000 mužů.

2) Portugalsko bylo během 2.světové války neutrální. Doktátor Salazar manévroval po celou dobu mezi oběma válčícími stranami. Ale v polovině roku 1943 se začala projevovat převaha Spojenců, a tak Portugalsko postoupilo v srpnu 1943 (smlouva byla podepsána 17.8.1943) své letecké a námořní základny na Azorských ostrovech Velké Británii. Stalo se tak na základě staré smlouvy o spolenectví Anglie a Portugalska z roku 1373. Aby mohla letiště na ostrovech využívat i americká letadla, byly na tato letadla namalovány vedle amerických i britské výsostné znaky. 1.12.1943 uzavřeli vojenští představitelé Velké Británie a USA smlouvu o využití leteckých a námořních základen na Azorských ostrovech Američany. Tato smlouva byla požebrána diktátorem Salazarem v posledních dnech roku 1943.

2. RAF Liberators

Začátkem roku 1940 evropské velmoci Velká Británie a Francie pochopily, že válka s Německem je nevyhnutelná. S překvapením zjišťovaly, že Luftwaffe je vyzbrojována moderními letouny, jakými jejich vlastní letectva nedisponují. Ve výzbroji britského i francouzského letectva chyběl těžký bombardér. Protože domácí výrobci nebyli schopni tuto mezeru rychle zaplnit, obrátily se zraků nákupních komisí k USA. Firma Consolidated měla k dispozici jak vhodný typ moderního čtyřmotorového bombardéru, tak i volné výrobní kapacity.

4.6.1940 Francie podepsala Contract A.F.7 na dodávku 175 letadel LB-30MF. Velká Británie původně objednala pouze 6 letadel LB-30 (Contract A-5068). Po pádu Francie převzala britská vláda kontrakt A.F.7, ale počet

letadel byl snížen na 159 a kontrakt obdržel nové číslo F-677¹⁾. Celkem mělo být tedy dodáno do Velké Británie 165 čtyřmotorových bombardérů LB-30. Vzhledem k vývoji situace v Evropě a požadavkům USAAC bylo rozhodnuto po vzájemné dohodě ukončit výrobu LB-30 139-tým kusem. Zbývajících 26 letadel mělo být nahrazeno dodávkou šesti YB-24 a dvaceti modifikovanými B-24A. Zpočátku byly Liberatory do Spojeného království dodávány na základě přímého nákupu, později v rámci Smlouvy o půjčce a pronájmu.

Letadla YB-24 byla dodána podle původního britského kontraktu A-5068 a dostala britské označení LB-30A Liberator²⁾ a RAF sériová čísla AM258 až AM263. Všechna byla určena k transportní službě. 14.3.1941 dorazil do Spojeného království jako vůbec první Liberator letoun sériového čísla AM259.

Z dvaceti modifikovaných B-24A, které dostaly britské označení LB-30B Liberator I a RAF sériová čísla AM910 až AM929, dorazilo do Velké Británie pouze 19 letadel. AM927 havaroval v USA, byl přestavěn na transportní verzi a po mnoha úpravách létá v USA dodnes. Většina Liberator I (15 ks) byla přidělena k RAF Coastal Command. První Liberator I (AM910) byl předán Heston Aircraft, Ltd. na úpravy dne 10.4.1941. Osádka Liberatoru I tvořilo standardně 8 mužů. Na levé sedačce v kokpitu seděl kapitán (skipper, 1.pilot), na pravé 2.pilot. Na Flight deck za kapitánem měl svůj stolec navigátor, který část svých povinností plnil také v přídi letadla. Na pravé straně Flight deck měl své stanoviště palubní inženýr. Pracoviště radiooperátora se nacházelo nad zadní pumovnicí. Obě boční a zadní stříliště byla obsazena střelci. Většina střelců měla ale též kvalifikaci radiooperátora, se kterým se během letu střídali. Z ORB No.120 Sqn vyplývá, že některých letů se neúčastnil 2.pilot a počet střelců se pohyboval od 2 do 4 (bez započítání letce na postu radiooperátora).

Letadla vyrobená podle kontraktu F-677 dostala britské označení LB-30 Liberator II a RAF sériová čísla AL503 až AL641. Protože AL503 byl zničen při katastrofě, byl jako náhrada vyroben 140. kus, který dostal RAF sériové číslo FP685 (tento letoun byl převzat do stavu USAAF a nikdy nebyl předán RAF). Nicméně ani všech zbývajících 138 kusů Liberator II Velká Británie nikdy neobdržela. První dva Liberator II (AL516 a AL546) dorazily do Spojeného království 17.10.1941. Do přepadení Pearl Harbour a vstupu USA do války převzalo RAF pouze 63 letadel Liberator II. Zbývajících 75 Liberatorů II (z tohoto počtu byl Liberator II AL569 ztracen při dodávce RAF na Blízký Východ; v době havárie byl stále ještě pod USAAF) zdrželo USAAF a převzalo do svého stavu. Později, mezi březnem a červencem 1942, USAAF uvolnilo 23 Liberatorů II, a tím se konečný počet letadel tohoto typu, které Velká Británie obdržela, ustálil na čísle 86. Většina Liberator II byla zařazena k bombardovacím perutím, peruté Pobřežního letectva obdržely jen 10 kusů (dalších 5 Liberatorů II přidělených k No.160 Sqn odlétalo několik námořních patrol v rámci výcviku u No.120 Sqn, ale tyto letouny nebyly upraveny pro potřeby Pobřežního letectva) a určitý počet Liberator II byl určen k transportní službě. Počet členů osádky na Liberatorrech II sloužících u Pobřežního letectva byl shodný s Liberatorem I. Následovaly dodávky na základě Smlouvy o půjčce a pronájmu. První verzi dodávanou podle této smlouvy byl Liberator III, což byla letadla Consolidated B-24D (vyráběná v San Diego a montovaná též ve Fort Worth a 3 kusy dodané RAF byly smontovány též v Tulse u firmy Douglas; všechny 3 stroje byly po instalaci cm A.S.V. radaru přeznačeny na GR Mk.V) upravená podle britských požadavků. První Liberator III FK215 dorazil do Spojeného království 16.5.1942 a v červnu 1942 byl přidělen k No.120 Sqn. RAF sériová čísla byla z pásma FK214 až FK245, FL906 až FL995 a BZ711 až BZ959.

Liberator IIIA bylo označení zamýšlené původně pro letadla dodávaná v rámci Smlouvy o půjčce a pronájmu, nějaký čas bylo toto označení používáno pro Liberatory III dodané s cm A.S.V. radarem instalovaným na americkém kontinentu (např. FL937, FL944 a FL955), ale nakonec tak bylo označeno 11 B-24D-CO, které na žádost Winstona Churchilla a příkaz F.D.Roosevelta uvolnilo USAAF v kritické fázi boje o Atlantik. Letadla neměla standardní vybavení RAF a většina byla dodána do Spojeného království během dubna a května 1942 (LV337 dorazil 31.3.1942, LV346 až v srpnu 1942) a dostala RAF sériová čísla LV336 až LV346.

Označení Liberator IV bylo určeno pro B-24E, ale RAF nikdy letadla této verze neobdrželo.

Liberator GR Mk.V byla verze B-24D (letadla vyrobená v San Diego a ve Fort Worth) upravená podle požadavků Pobřežního letectva RAF. Letadla byla již v USA vybavena centimetrovým A.S.V. radarem umístěným zpočátku v aerodynamickém krytu pod čumákem (letadla byla pro svůj vzhled nazývána Dumbo), později ve výsuvném dielektrickém krytu v místě spodní střelecké věže. První Liberator GR Mk.V „Dumbo“ FL937 dorazil do Spojeného království 24.11.1942, ale početnější dodávky začaly až v lednu 1943 (první stroje byly dodány ještě s označením Liberator III). RAF sériová čísla byla z pásma FL937 až FL991 a BZ711 až BZ945. Osád-

ku Liberatoru GR Mk.V tvořilo standardně 8 až 9 mužů. Na levé sedačce v kokpitu seděl kapitán (skipper, 1.pilot), na pravé 2.pilot. Na Flight deck za kapitánem měl své pracoviště radarový operátor, na pravé straně Flight deck měl své stanoviště radioperátor a v horní věži seděl střelec. Operátoři měli většinou též kvalifikaci střelce a po určité době se střídali na jednotlivých postech včetně horní střelecké věže. Navigátor měl svůj stolec v přídi letadla, v době útoku na cíl plnil funkci bombometčíka a v případě potřeby obsluhoval přední kulomet. Jedno boční stříliště a zadní střelecká věž byla obsazena střelci. Někdy byla osádka doplněna o devátého člena, kterým byl palubní inženýr/střelec.

Liberator GR Mk.VI byla verze B-24J (dodávaná výhradně ze závodu ve Fort Worth) upravená podle požadavků Pobřežního letectva RAF. První Liberator GR Mk.VI BZ961 dorazil do Spojeného království 16.11.1943. Sériová čísla RAF byla z pásma BZ961 až BZ999, EV818 až EV998, EW288 až EW322, KG821 až KG992, KH123 až KH420, KK221 až KK378 a KL348 až KL351. Osádka Liberatoru GR Mk.VI tvořilo většinou 9 až 10 mužů, ale počet členů se lišil v závislosti na zvyklostech nebo úkolech té které peruté nebo také na jejím skutečném početním stavu. Na levé sedačce v kokpitu seděl kapitán (skipper, 1.pilot), na pravé 2.pilot. Na Flight deck za kapitánem měl své pracoviště radarový operátor, na pravé straně Flight deck měl své stanoviště radioperátor a v horní věži seděl střelec. Operátoři měli většinou též kvalifikaci střelce a po určité době se střídali na jednotlivých postech včetně horní střelecké věže. Navigátor měl svůj stolec v přídi letadla, v době útoku na cíl plnil funkci bombometčíka. O místo v přídi se dělil se střelcem, který obsluhoval přední střeleckou věž. Obě boční stříliště a zadní střelecká věž byla obsazena střelci. Někdy byly osádky No.311 Sqn doplněny ještě o druhého navigátora.

Liberator B Mk.VI byly verze B-24J (-CF, -FO a 14 kusů ze závodu v San Diego) a B-24L-FO upravené podle požadavků britských bombardovacích perutí. První Liberator B Mk.VI BZ960 dorazil 12.11.1943 do Spojeného království a následně pokračoval do Indie. Sériová čísla RAF byla z pásma BZ960 až BZ998, EV812 až EV999, EW100 až EW287, KG823 až KG999, KH100 až KH408, KK229 až KK362 a KL352 až KL689 a KN702 až KN752.

Liberator C Mk.VII bylo britské označení transportního letounu Consolidated C-87 a letadla dostala RAF sériová čísla EW611 až EW634.

Liberator GR Mk.VIII byly verze B-24J (-CF, -FO) a B-24L-FO upravené v Modifikačních centrech podle požadavků Pobřežního letectva RAF. Od verze GR Mk.VI se lišila (mimo výrobních rozdílů mezi verzemi a výrobními bloky vlastních letadel) hlavně umístěním a typem radiového a radarového (A.S.V. Mk.X) zařízení a s tím spojeným odlišným rozmístěním osádky. Sériová čísla RAF byla z pásma KG848 až KG989, KH125 až KH418, KK249 až KK370, KL390 až KL570, KN719 až KN835 a KP125 až KP156. První Liberator GR Mk.VIII KG959 dorazil do Velké Británie 6.8.1944, ale k operační peruti byl přidělen jako první Liberator GR Mk.VIII KG979 až 27.11.1944. Liberatory GR Mk.VIII začaly dostávat do výzbroje peruté Pobřežního letectva v následujícím pořadí: No.224 Sqn (11/1944), No.120 Sqn (12/1944), No.53 Sqn (1/1945), No.86 Sqn (2/1945), No.206 Sqn (2/1945)³⁾, No.59 Sqn (3/1945) a jako poslední No.547 Sqn (3/1945). No.220 Sqn a No.311 Sqn na tento typ za války již přezbrojeni nebyly. Osádka Liberatoru GR Mk.VIII tvořilo většinou 10 (někdy až 11) mužů. Na levé sedačce v kokpitu seděl kapitán (skipper, 1.pilot), na pravé 2.pilot. Na Flight deck za kapitánem měl své pracoviště navigátor, na pravé straně Flight deck měl své stanoviště radarový operátor (oba seděli zády ke směru letu). Radarový operátor měl většinou též kvalifikaci střelce a po určité době se střídal se střelcem v horní střelecké věži. Stolec navigátora v přídi letadla sice zůstal zachován, ale v letadlech, která měla v přídi nainstalováno radarové zařízení pro bombardování z malých výšek (L.A.B.) seděl na místě navigátora operátor tohoto zařízení a o prostor se musel ještě dělit se střelcem, který obsluhoval přední střeleckou věž. Radiooperátor měl svůj stolec v prostoru nad zadní pumovnicí, na tzv. Command deck. Jedno nebo obě boční stříliště a zadní střelecká věž byla obsazena střelci.

Liberator B Mk.VIII byly verze B-24J (-CF) a B-24L (-FO) upravené podle britských požadavků. Na rozdíl od verze B Mk.VI byla tato verze vybavena radarem H2X v místě spodní střelecké věže. Jako první byl dodán 19.7.1944 letoun KG943 určený pro MAAF. Sériová čísla RAF byla z pásma KG943 až KG958, KH227 až KH376, KL608 až KL684, KN759 až KN836 a KP126 až KP140.

Poslední verzí byl Liberator C Mk.IX. Jednalo se o transportní letoun u U.S.Navy označovaný RY-3. Britská strana měla převzít 28 ks, kterým přidělila sériová čísla RAF JT973 až JT999 a JV936. Prokazatelně převzatých a zařazených do služby bylo pouze 20 letadel. Letadla byla v roce 1946 oficiálně vrácena U.S.Navy, ve skutečnosti byla většina z nich sešrotována v Cartierville.

Mimo již zmíněných letadel obdrželo RAF v období od 8/1944 do 3/1945 v rámci tzv. „theatre transfer“ ještě 40 letadel typu Liberator. Jednalo se

o letadla tří různých verzí a různých výrobních bloků, 8 ks B-24G (jediné Liberatory ve službách RAF vyrobené u North American v Dallasu), 21 ks B-24H⁴⁾ a 11 ks B-24J. Letadla byla určena pro Special Duty (SD) a RCM (Radio Counter-Measures) operace a neměla standardní vybavení RAF. Přesto obdržela označení Liberator Mk.VI, ale pravděpodobně díky administrativní chybě se v některých oficiálních záznamech objevují pod označením Liberator Mk.IV.

Liberatory dodané na základě přímého nákupu měly pouze sériová čísla RAF, ale letadla určená k dodání do Velké Británie podle Smlouvy o půjčce a pronájmu dostala již ve výrobě jak sériová čísla USAAF, tak i sériové číslo RAF. Sériová čísla USAAF byla přidělována letadlům tak jak byla za sebou řazena na výrobní lince. Ale sériová čísla RAF byla z velké části přidělena letadlům v nepravdivé posloupnosti. Tak došlo k tomu, že při seřazení Liberatorů podle sériových čísel RAF spolu sousedí letadla různých výrobních bloků a nenavazujících sériových čísel USAAF. Pro určení výzbroje a výstroje jednotlivých letadel v podobě jak opouštěla výrobní linky je proto nezbytné znát sériové číslo USAAF. Naštěstí lze díky dochovaným záznamům ke každému sériovému číslu RAF přiřadit odpovídající sériové číslo USAAF.

Jak již bylo řečeno, letadla B-24 Liberator byla vyráběna ve 4 výrobních závodech, Consolidated San Diego (CO), Consolidated Fort Worth (CF), Ford Willow Run (FO) a North American Dallas (NT). Z dílů dodávaných nejprve od Consolidated San Diego (B-24D) a později od Ford Willow Run (B-24E, H a J) byly montovány B-24 Liberator ještě u firmy Douglas v Tulse (DT). Letadla následně procházela úpravami podle požadavků jednotlivých uživatelů v tzv. Modification Centers. Letadla určená pro RAF byla zpočátku upravována v dílnách American Airlines na letišti LaGuardia, New York (upraveno celkem 74 letadel B-24 v roce 1942), ale kvůli nedostatku prostoru byla tato činnost předána do nově postaveného Modification Center Consolidated Fort Worth (v letech 1942 až 1943 upraveno celkem 212 B-24 určených pro RAF). Následně pak, po plném rozběhu vlastní výroby ve Fort Worth a fúzi Consolidated s firmou Vultee, byla letadla B-24 určená pro RAF upravována v novém závodě Vultee Modification Center v Louisville, Kentucky. Celkem tudy prošlo v letech 1943 až 1945 1509 B-24 určených pro RAF. Menší počet RAF Liberatorů byl upraven ještě v Consolidated Modification Center v Tucson, Arizona (20 ks v roce 1944) a u firmy Bechtel-McCone-Parsons v Birmingham, Alabama (30 ks v roce 1944). V Modification Center byla letadlům přiřazována tzv. Modification Center serial numbers.

Po úpravách provedených v USA byla letadla předána Ferry Command (25.3.1943 přejmenováno na No.45 Group Transport Command) se základnou na letišti Dorval, Kanada a její piloti je přelétli do Spojeného království, kde následovalo další doplnění výzbroje a výstroje. Liberatory byly zpočátku přelétávány bez horních a zadních střeleckých věží. Horní věže byly z důvodu úspory váhy na dlouhý přelet přes Atlantik dopravovány po moři a zadní věže byly vyráběny ve Velké Británii firmou Boulton Paul. Otvory pro věže byly na přelet provizorně zakrytovány.

Původně byla pro úpravy Liberatorů ve Velké Británii vybrána v roce 1941 firma Heston Aircraft, Ltd.. Ale vzhledem k tomu, že výrobní prostory této firmy se nacházely v blízkosti Londýna, bylo rozhodnuto, že úpravy budou prováděny u firmy Scottish Aviation, Ltd. (SAL) v Prestwick (dnešní letiště Glasgow). Odtud pak byla letadla přidělována k jednotkám, buď přímo nebo přes RAF Maintenance Units.

RAF Liberators	USAAF B-24	Počet ⁵⁾
LB-30A Liberator	YB-24	6
LB-30B Liberator I	B-24A Conversion	19
LB-30 Liberator II	LB-30	86
Liberator IIIA	B-24D -CO	11
Liberator GR.III ⁶⁾	B-24D -CO, -CF	57
Liberator B.III ⁶⁾	B-24D -CO, -CF	93
Liberator GR.V	B-24D -CO, -CF, -DT (3ks, původně Liberator III, přeznačeny na GR.V)	220
Liberator GR.VI	B-24J -CF & B-24H-1-CF (1ks...BZ970)	291
Liberator B.VI	B-24J -CF, -FO, -CO (14ks) & B-24L -FO	858
Liberator C.VII	C-87	24
Liberator GR.VIII	B-24J -CF, -FO & B-24L -FO	259
Liberator B.VIII	B-24J -CF, & B-24L -FO	107
Liberator C.IX	RY-3	20
Liberator B.VI (Theatre transfer)	B-24G, H & J	40
		2091

Liberatory dodané RAF	Počet ⁵⁾
YB-24	6
B-24 Conversion	19
LB-30	86

B-24D	381
B-24G (vše Theatre transfers)	8
B-24H (z toho 21ks Theatre transfers)	22
B-24J (z toho 11 ks Theatre transfers)	1163
B-24L	362
C-87	24
RY-3	20
	2091

¹⁾ PRO AVIA 15/625 uvádí Contract No.5085

²⁾ Jméno Liberator bylo formálně přijato Britý v listopadu 1941. Neozbrojené stroje verzí LB-30A, LB-30B a LB-30 si podržely oficiálně toto označení a jejich označování Liberatorem (resp. Liberatorem I a Liberatorem II) vzniklo postupem času.

³⁾ 1.3.1945 poslalo velitelství Pobřežního letectva na velitelství 18 Group telegram následujícího znění: „S účinností od 2.3.1945 bude na 14 dní No.206 Sqn vyjmuta z operační činnosti za účelem přezbrojení na Liberator GR Mk.VIII vybavené L.A.B.. Od 2.3.1945 do 9.3.1945 bude No.311 Sqn přezbrojovat na Liberator GR Mk.VI převzaté od No.206 Sqn.“

⁴⁾ Celkem bylo ve službách RAF pouze 22 ks B-24H. Zvláštností je Liberator BZ970 (B-24H-1-CF s/n 42-64432) přidělený k Pobřežnímu letectvu pod označením (dle A.M. Form 78) GR Mk.IV (i zde se jednalo pravděpodobně o administrativní chybu a správné označení mělo být GR Mk.VI).

⁵⁾ počet nezahrnuje letadla, která měla sice přidělené RAF s/n, ale díky zrušení kontraktu na konci války nebyla dodána nebo byla vrácena do USA; na druhou stranu je do tohoto počtu zahrnuto celkem 85 Liberatorů (15 x GR.V, 4 x GR.VI, 6 x GR.VIII a 60 x B.VI), které obdržely RAF s/n, ale byly předány RCAF

⁶⁾ Liberatory III nebyly takto původně rozlišovány, ačkoliv letadla určená pro námořní hlídkovou službu se od bombardovacích lišila vybavením. Toto označení bylo zavedeno až později, ale ještě během války.

3. Operační nasazení Liberatorů v rámci RAF Coastal Command

Během druhé světové války byly následující perutě RAF určené k námořní službě vyzbrojeny Liberatory: No.8, No.53, No.59, No.86, No.120, No.160, No.200, No.203, No.206, No.220, No.224, No.311, No.321, No.354 a No.547. Perutě No.292 byla určena k Air Sea Rescue a 3 jednotky byly výcvikové (No.1 (C) OTU, No.111 (C) OTU a 1674 HCU). Asi 40% všech Liberatorů dodaných RAF bylo přiděleno k těmto perutím.

Nad Atlantikem operovaly následující perutě spadající pod RAF Coastal Command: No.53, No.59, No.86, No.120, No.206, No.220, No.224, No.311 a No.547. No.160 perutě se účastnila operací nad Atlantikem pouze v době výcviku u No.120 Sqn (a později u No.86 Sqn), ale následně byla přeložena na Střední východ a do Indie. No.200 Sqn, která operovala nad Atlantikem ze základny v západní Africe, spadala pod West Africa Command, a v březnu 1944 se též přesunula do Indie.

Mimo těchto dvou perutí operovaly nad Indickým oceánem během 2. světové války ještě No.8, No.203, No.321 (Dutch) a No.354 Sqn. Tyto perutě, včetně perutě No.292 určené k Air Sea Rescue, podléhaly velení Air Command South East Asia (ACSEA)⁷⁾.

Perutě strážící vody Atlantiku využívaly převážně základny na britských ostrovech, na Islandu a Gibraltar. Vyjimkou byla již zmíněná No.200 perutě a dále No.220 Sqn, která operovala se svými Liberatory z Azorských ostrovů.

⁷⁾ V době, kdy začaly operačně létat Liberatory No.160 Sqn, spadala perutě pod velení India Command – HQ New Delhi. 16.11.1943 bylo ustaveno South East Asia Air Command (SEAC), které bylo 30.12.1943 přejmenováno na Air Command South East Asia (ACSEA)

No.53 Squadron

S.C.L.: 1 (St. Eval 1/44 – 9/44); FH (1/45 – 6/46)

Pozn.: Časové údaje uvedené v závorkách jsou pouze orientační. Vycházejí sice z dostupných fotografií a předpisů, ale zavádění předpisů do praxe trvalo určitou dobu. Používání S.C.L. bylo zrušeno rozkazem s platností od 1.11.1942 a následně označení číslicemi pro případ, že na základně bylo více perutí vyzbrojených stejným typem letadla bylo zavedeno během roku 1943. Po opětovném zavedení S.C.L. během roku 1944 nebyla tato okamžitě aplikována a často se číselné označení perutě vyskytovalo na letadlech ještě koncem roku 1944. Nová S.C.L. byla většinou aplikována s příchodem nových letadel k peruti (např. GR Mk.VIII).

Perutě byla znovu zformována 28.6.1937 ve Farnborough v roli „army co-operation“. V červenci 1940 byla perutě předána pod velení Pobřežního letectva. V červenci 1941 byla přezbrojena na typ Lockheed Hudson a počínaje srpem 1941 začala létat námořní patroly. Koncem února 1943 dostala

peruť do výzbroje neoblíbená a zastaralá letadla Armstrong Whitworth Whitley Mk.VII, která zůstala u peruť pouze 2 měsíce. Osádky s nimi odlétaly mezi 10.4. a 20.4.1943 jen 9 operačních letů.

20.4.1943 byla peruť stažena z operací a dostala rozkaz k přesunu na základnu RAF Thorney Island. Devět osádek bylo odesláno 24.4.1943 k No.1 (C) OTU do Beaulieu na přeškolení na Liberatory. 11.5.1943 dorazily na novou základnu první dva (VLR) Liberatory GR Mk.V „Dumbo“ s radary ASG-1 a k 31.5.1943 jich měla peruť ve stavu již celý tucet. Peruť měla též k dispozici 3 olétané Liberatory III na výcvik. 20.6.1943 byla peruť znovu prohlášena za operační. Tři letadla byla jako detachment na základně St. Eval. Začátkem srpna měla peruť ve stavu již 4 Liberatory GR Mk.V s radary ASG-3 a tento typ začal postupně převažovat nad staršími Liberatory „Dumbo“.

25.9.1943 se peruť přesunula na základnu RAF Beaulieu, ale stále udržovala svůj detachment na základně St. Eval. Během října 1943 byly Liberatory peruť vybaveny jako první světlomety Leigh Light. A k 1.1.1944 měla peruť podle Order of Battle ve stavu jeden Liberator vybavený odpalovacím zařízením pro rakety.

3.1.1944 se přestěhovala celá peruť do St.Eval. Na konci února 1944 měla peruť ve stavu 16 Liberatorů GR Mk.V s radary ASG-3 a světlomety Leigh Light. V době působení na základně RAF St. Eval udržovala peruť detachment tří letadel na základně RAF Ballykelly. 8.5.1944 převzala peruť u No.51 MU v Lichfield první dva Liberatory GR Mk.VI (EV895 a EV953) a k 10.9.1944 již měla peruť ve stavu operačních letadel pouze tento typ. První operační let Liberatoru GR Mk.VI u peruť uskutečnil 12.6.1944 letoun EV895 „H“.

V březnu 1944 (11.3.1944 útok Liberatoru BZ818 „C“ a dále pak 7.6.1944 útok Liberatoru BZ820 „U“) začaly Liberatory peruť létat na operační lety vyzbrojeny akustickými torpédy a 31.7.1944 absolvovala osádka F/L Burtona první cvičení se sonobójemi.

7.9.1944 dostala peruť rozkaz k přesunu na letiště Reykjavík na Islandu, kam dorazily první Liberatory 13.9.1944. Dráha v Reykjavíku byla pro plně naložené Liberatory krátká, a tak Liberatory obvykle přelétly nejprve na nedaleké letiště Meeks Field a odtud po doplnění startovaly na operační lety. Po ukončení operace přistávaly v Reykjavíku. 14.1.1945 byly k peruť přiděleny první 4 Liberatory GR Mk. VIII s radary AN/APS-15. První dva z nich, KH178 a KH180, dorazily na Island 20.1.1945. V první dekádě února dosáhl počet Liberatorů GR Mk.VIII čísla 13 a peruť začala odevzdávat Liberatory GR Mk.VI. Ještě začátkem března 1945 létaly zbývající Liberatory GR Mk.VI na operační lety a těsně před koncem války v Evropě, k 22.4.1945, měla peruť ve stavu 15 ks Liberator GR Mk.VIII s radary AN/APS-15 a 2 ks Liberator GR Mk.VI s radary ASG-3. Většina Liberatorů GR Mk.VI a GR Mk.VIII, které létaly na operace z Islandu v roce 1945 měla demontovány hříbetní střelecké věže. 29.3.1945 bylo rozhodnuto soustředit se na denní hlídkové lety, během kterých byla větší šance objevit Schnorchel ponorek. Následně byly z letadel demontovány světlomety Leigh Light.

1.6.1945 se peruť přesunula na základnu St. Davids ve Walesu, 25.6.1945 byla předána pod velení Transportního letectva a 25.6.1946 byla jednotka rozpuštěna.

No.59 Squadron

S.C.L.: TR (8/42 – 10/42); 1 (Ballykelly 9/43 – 1/45); WE (1/45 – 6/45); AE & BY (kódy používané po skončení války v Evropě v rámci Transportního letectva)

No.59 Sqn byla znovu zformována 28.6.1937 v Old Sarum a jejím hlavním úkolem byly noční průzkumné lety. V roce 1940 byla peruť předána pod velení Pobřežního letectva a v červenci 1941 byla přezbrojena na typ Lockheed Hudson.

První dva Liberatory Mk.IIIA byly peruť přiděleny ještě v době, kdy peruť sídlila na základně North Coates (LV342 dne 20.8.1942 a LV343 dne 22.8.1942). 28.8.1942 se peruť přesunula na základnu Thorney Island, kde obdržela během září 10 nových Liberatorů Mk.III. V říjnu dorazila další 3 letadla (5.10.1942 FL913 „A“). V říjnu začala peruť se svými Liberatory operačně létat (první operační let Liberatoru No.59 Sqn – FL933 „S“ – se uskutečnil 24.10.1942 ze St. Eval), ale záhy bylo rozhodnuto o jejím přezbrojení na Boeing Fortress. Poslední operační let provedl Liberator FK237 „R“ dne 10.12.1942 ze St.Eval, a 13.12.1942 byl zahájen výcvik na Fortressech.

Dne 23.1.1943 zahájily Fortressey operační lety ze základny RAF Chivenor, kam byla 6.2.1943 přeložena celá peruť.

Na konci března 1943 ale čekalo peruť znovu přezbrojení na Consolidated Liberator. 28.3.1943 se peruť vrátila na základnu Thorney Island a k následujícímu dni již měla ve stavu 5 Liberatorů GR Mk.V „Dumbo“ s radarem ASG-1 a další dva měla přidělené, ale zatím nedodané. První operační lety s Liberatory provedla peruť 7.5.1943 ze základny St.Eval.

Ke dni 11.5.1943, tj. ke dni přesunu na základnu RAF Aldergrove, měla peruť ve stavu 14 ks²⁾ Liberator GR Mk.V „Dumbo“ s radarem ASG-1 (většinu v konfiguraci VLR – Very Long Range). Počátkem července 1943 dostala peruť 1 Liberator GR Mk.V s radarem ASG-3, ale počet letadel s tímto radarem nepřekročil až do února 1944 číslo 3. Během svého působení ze základny RAF Aldergrove měla peruť detachmenty v Davidstow Moor, St. Eval, Reykjavíku a na letišti North Front (Gibraltar). 29.7.1943 byl k peruť přidělen jediný Liberator II s radarem DMS-1000. Jednalo se o AL507, první Liberator vybavený cm-radarem, který zůstal u peruť pouze do 22.10.1943.

14.9.1943 se peruť přemístila na základnu Ballykelly, kde zůstala až do konce války. Mezi březnem a srpnem 1944 nebyl u peruť žádný Liberator GR Mk.V s radarem ASG-3, všechna její letadla byly Liberatory GR Mk.V „Dumbo“. V červnu 1944 (12.6.1944 útok Liberatoru BZ716 „K“) začaly Liberatory peruť létat na operační lety vyzbrojeny akustickými torpédy. V průběhu července 1944 pokračovalo vybavování letadel peruť zařízením pro použití sonobójí a na konci měsíce bylo takto vybaveno celkem 6 perutních Liberatorů. Během roku 1944 měla peruť ve stavu několik Liberatorů GR Mk.V „Dumbo“ se zatahovacím zařízením pro odpalování raket. Na podzim předala No.59 Sqn některá z těchto letadel (FL981, FL982 a FL985) k No.311 Sqn. V posledních měsících roku 1944 začaly ve výzbroji peruť převažovat novější Liberatory GR Mk.V s radary ASG-3. K 31.12.1944 měla peruť ve stavu 14 Liberatorů GR Mk.V s radary ASG-3 a 7 Liberatorů GR Mk.V „Dumbo“ s radary ASG-1. Do konce února 1945 byly všechny Liberatory „Dumbo“ odevzdány a ve výzbroji peruť zůstaly pouze Liberatory s radary ASG-3. Ale ne na dlouho. Během první poloviny března dostal peruť zbrusu nové Liberatory GR Mk.VIII³⁾ vybavené radary AN/APS-15, L.A.B., světlomety Leigh Light a zařízením „High Tea“. První operační let Liberatoru GR Mk.VIII u peruť uskutečnil 23.3.1945 letoun KK332 „N“. Poslední Liberator GR Mk.V byly odevzdány do konce dubna 1945. Dne 26.5.1944 dostala peruť Liberator KK364 jako náhradu za KK339, který havaroval 9.5.1945 při přistání v Ballykelly.

Po skončení války v Evropě, 10.6.1945, byla peruť převedena pod Transportní letectvo. Během léta peruť obdržela Liberatory verze C.VI (přestavba verzí B.VI a GR.VI)^{3a)} a 14.9.1945 a 15.9.1945 (hlavní skupina) se přesunula na základnu Waterbeach, kde byla 15.6.1946 rozpuštěna.

²⁾ BZ717 „X“, FL972 „E“, FL973 „C“, FL974 „K“, FL975 „B“, FL976 „N“, FL977 „H“, FL980 „T“, FL982 „P“, FL984 „S“, FL985 „M“, FL988, FL989 „L“ a FL990 „A“

³⁾ Jako první byl přidělen Liberator KH416 (2.3.44) a následovala letadla KH414 (7.3.44), KK268 (9.3.44), KK289 (12.3.44), KK294 (8.3.44), KK296 (10.3.44), KK297 (16.3.44), KK321 (7.3.44), KK322 (9.3.44), KK329 (12.3.44), KK331 (10.3.44), KK332 (9.3.44), KK333 (15.3.44), KK339 (15.3.44) a KK363 (16.3.44).

^{3a)} EV992 „Y“, KG916 „U“, KH377, KK224 „AE o T“, KK248, KK371, KL486 „AE o H“, KL576 „AE o S“, KL613 „BY o A“, KL657 „AE o G“, KL673 „AE o Q“, KL676 „BY o X“, KL687 „AE o R“, KL689 „AE o K“ a KN702 „AE o Z“

No.86 Squadron

S.C.L.: 2 (Ballykelly 9/43 – 9/44); XQ (10/44 – 4/46)

No.86 Squadron byla zformována 6.12.1940 na základně Gosport jako peruť Pobřežního letectva vyzbrojená letadly Bristol Blenheim Mk.IV.

31.7.1942 se peruť přesunula na základnu Thorney Island, kde 6.10.1942 obdržela rozkaz z velitelství Pobřežního letectva, že bude dočasně zaměstnána jako Liberator Conversion Unit za účelem výcviku 12 osádek No.160 Sqn.

5.10.1942 byl k peruť přidělen první Liberator III FK215. Ten samý den byl přidělen i první Liberator IIIA LV343 následovaný postupně dalšími čtyřmi. Liberator IIIA předala peruť v dubnu (jeden až v červnu) 1943 k No.1 (C) OTU.

První operační let s Liberatory uskutečnila peruť 16.2.1943 ze St.Eval a 23.2.1943 byl odeslán detachment na základnu Aldergrove. Hlavní část peruť se připojila ke svému detachmentu 18.3.1943.

K 15.3.1943 měla jednotka ve stavu 4 (VLR) Liberatory GR Mk.V „Dumbo“ s radary ASG-1 a zbývající letadla byla Liberatory III a Liberator IIIA. Na přelomu dubna a května 1943 dostala peruť do výzbroje akustická torpéda a první úspěšný útok na ponorku zaznamenala 12.5.1943.

Počátkem července 1943 dostala peruť přidělen první Liberator GR Mk.V s radarem ASG-3. 4.9.1943 byla peruť převedena na základnu Ballykelly. Na konci září dostala dalších 5 Liberatorů GR Mk.V s radary ASG-3, ale v následujících měsících začala peruť Liberatory GR Mk.V s cm radary odevzdávat a začátkem prosince 1943 již neměla ve stavu žádný Liberator GR Mk.V s ASG-3 a v lednu 1944 odevzdala poslední Liberator GR Mk.V „Dumbo“ s ASG-1.

24.3.1944 čekal peruť další přesun, tentokrát na základnu Reykjavík, odkud vyslala počínaje 5.6.1944 detachmentem na základnu Tain. 28.6.1944 se na tuto základnu přesunulo i jádro perutě.

V polovině července 1944 obdržela peruť ke svým Liberatorům III s metrovými radary (poslední operační let Liberatoru III uskutečnil dne 12.8.1944 F/O S.H.Carder s osádkou na FL943 "L") tři Liberatory GR Mk.V s radary ASG-3 a světlomety Leigh Light (BZ815, BZ875 a BZ937). Jejich počet postupně narůstal a k 5.11.1944 byla peruť plně vyzbrojena touto verzí Liberatorů. Většina nově dodaných letadel byla vybavena světlotmety Leigh Light. První operační let s Liberatorem vybaveným světlotmetem LL uskutečnila osádka F/Lt J.D.Richardse 31.10.1944 s letounem BZ944 „L“. Pouze na krátkou dobu, během listopadu, měla peruť ve stavu také jeden Liberator GR Mk.VI s radarem ASG-3.

Počátkem února 1945 čekalo peruť poslední válečné přezbrojení. K 11.2.1945 měla ve stavu 13 nových Liberatorů GR Mk.VIII s radary AN/APS-15 a světlotmety Leigh Light a Liberatory GR Mk.V začala peruť postupně odevzdávat. První operační let Liberatoru GR Mk.VIII u perutě uskutečnil 2.3.1945 letoun KH225 „M“. Na konci války v Evropě měla jednotka ve stavu 15 Liberatorů GR Mk.VIII a jeden Liberator GR Mk.V s radarem ASG-3.

Dne 10.6.1945 byla peruť předána pod velení Transportního letectva a 1.8.1945 přišel rozkaz k přesunu na základnu Oakington, kde byla po ukončení transportních letů 25.4.1946 peruť rozpuštěna.

No.120 Squadron

S.C.L.: OH (9/41 – 10/42 a 12/44 – 6/45); BS (10/46 – 6/47)

Dne 2.6.1941 byla peruť znovu zformována na základně Nutts Corner poblíž Belfastu. Výcvik začal s neupravenými stroji Liberator I (AM911, AM913 OH-Z, AM914 OH-G a AM922) a první pro službu u Pobřežního letectva speciálně upravený a vybavený Liberator I AM928 OH-A byl převzat v SAL a přelétnut 7.8.1941 na základnu Nutts Corner. První operační let uskutečnil F/Lt S.J.Harrison se svojí osádkou s Liberatorem I AM924 OH-D dne 20.9.1941.

Z devatenácti dodaných letadel typu Liberator I jich obdržela No.120 Sqn 15 ks, 11 z nich bylo operačních (vybavených radarem, a vyzbrojených čtyřmi 20mm kanóny). Na konci února 1942 bylo k dispozici jen 8 L.R.A.S.V. Liberatorů I⁴⁾. Stroje AM925 OH-X a AM926 OH-F byly odesány po haváriích a poslední Liberator I AM929 OH-H převzala peruť až 3.8.1942, ale letoun neměl instalovány do stran vyzářující antény na hřbetě trupu. Tento letoun se na svém posledním operačním letu dne 17.10.1943 podílel na potopení ponorky U 540. W/O B.W.Turnbull použil při dvou útocích mimo hlubinných náloží i 20mm kanóny. K poslednímu operačnímu letu Liberatoru I odstartoval téhož dne v 9:25 P/O H.J.Wilson s osádkou na AM923 "W". Jako poslední zůstal ve stavu peruť Liberator I AM917 „F“ a to až do 14.3.1944.

25.11.1941 dorazily první 3 Liberatory II (AL513 OH-K, AL553 OH-G a AL560 OH-Y), další Liberator II AL559 OH-R dorazil 4.12.1941. V lednu a v březnu 1942 převzala peruť dalších 5 Liberatorů II (AL519 OH-S, AL524 OH-T, AL537, AL557, AL558 OH-V) a jako poslední byl k peruti přidělen v květnu 1942 Liberator II AL507, na kterém se zkoušel první model cm-radaru DMS-1000. Jako poslední byl od perutě předán do SAL Liberator II AL559 dne 9.12.1942. Postupně měla No.120 Sqn ve stavu celkem 10 strojů Liberator II.

Dne 12.4.1942 byl odeslán detachment na Island. 7.5.1942 přiletělo z RAF Lyneham k No.120 Sqn na základnu Nutts Corner 5 Liberatorů II (AL520 „N“, AL542 „O“, AL551, AL552 „H“ a AL555 „U“), které tvořily detachment od No.160 Sqn. Osádky se účastnily v rámci výcviku se svými Liberatory II, které zůstaly v konfiguraci a zbarvení Bomber Command, operačních letů společně s No.120 Sqn. 8.6.1942 opustil detachment se svými letadly Nutts Corner a zahájil přesun přes Střední východ do Indie. V květnu 1942 dostala peruť přiděleny první 3 Liberatory IIIA (LV339, LV340 „X“ a LV341 „Z“) a v červnu obdržela další 4 Liberatory IIIA (LV342 „V“, LV343 „A“, LV344 „U“ a LV345 „C“). Tato letadla byla dodána ze zásob USAAF v rámci výpomoci, nebyla vybavena radary a měla spodní střelecké věže Bendix. Peruť nasadila tyto Liberatory operačně v červenci a srpnu 1942, ale 4 letadla předala již během srpna ostatním perutím Pobřežního letectva, další 2 byla ztracena v témže měsíci při haváriích a poslední Liberator IIIA LV339 předala 9.2.1943 k No.86 Sqn.

Počínaje červnem 1942 začala peruť dostávat nové Liberatory III. Jako první byl k No.120 Sqn přidělen Liberator III FK215 dne 7.6.1942.

Pravděpodobně koncem července 1942 odletěly 2 Liberatory I (AM916 OH-L a AM919 OH-P) do Egypta na základnu Fayid. Tyto 2 Liberatory obdržely kamufláž nočních bombardérů a hlídkovaly v oblasti proti Blocade runners. AM916 se vrátil z Middle East detachment 1.10.1942, ale AM919 se vrátil až 31.10.1942.

Dne 21.7.1942 se peruť přestěhovala na základnu RAF Ballykelly, odkud byl odeslán 4.9.1942 detachment na Island.

14.2.1943 se No.120 Sqn přesunula, znovu jen v rámci Severního Irsku, na základnu RAF Aldergrove.

Ale 13.4.1943 ji čekal nový přesun, tentokrát se hlavní část perutě připojila ke svému detachmentu na Islandu. V polovině roku dostala peruť do výzbroje akustická torpéda (celkově 34. útok akustickým torpédem provedl Liberator od No.120 Sqn dne 20.9.1943). V září 1943 dostala peruť první Liberator GR Mk.V s radarem ASG-3 a v prosinci začaly létat na operace Liberatory GR Mk.V vybavené světlotmety Leigh Light.

Poslední stěhování během války v Evropě čekalo peruť 24.3.1944, kdy se vrátila do Severního Irsku na základnu RAF Ballykelly. V dubnu 1944 měla peruť ve výzbroji Liberatory GR Mk.V vybavené radary ASV Mk.II a Mk.V a světlotmety Leigh Light a zařízením pro použití sonobójí. Tyto Liberatory byly vyzbrojeny pouze třemi kulomety (jeden v přídě a dva v bočních střelištích), horní a zadní střelecké věže byly demontovány. V červenci 1944 měla peruť jedno letadlo vybavené navigačním zařízením GEE, v srpnu 1944 měla GEE instalováno již všechna perutní letadla.

V prosinci 1944 začala peruť přezbrojovat na nové Liberatory GR Mk.VIII s radary ASV Mk.X a světlotmety Leigh Light. Během prosince bylo přiděleno 14 letadel⁵⁾ a jako poslední byl přidělen 2.1.1945 letoun KH125. První operační let Liberatoru GR Mk.VIII u perutě uskutečnil 15.1.1945 letoun „K“. Letadla byla vybavena navigačními zařízeními GEE a LORAN a IFF SCR-729. Tato letadla zůstala ve výzbroji perutě až do jejího rozpuštění 4.6.1945 na základně RAF Ballykelly.

⁴⁾ Jednalo se o následující stroje: AM910 OH-M, AM916 OH-L, AM917 OH-F, AM919 OH-P, AM921 OH-B, AM923 OH-W, AM924 OH-D a AM928 OH-A.

⁵⁾ KG980, KG983, KG985, KG987, KG988, KG989, KH126, KH128, KH133, KH177, KH265, KH292, KH294 a KH302

No.206 Squadron

S.C.L.: 4 (St. Eval 4/44 – Leuchars 11/44); PQ(11/44 – 4/46)

Peruť byla zformována 15.6.1936 na základně Manston jako peruť Pobřežního letectva a se svými letadly Avro Anson plnila zpočátku funkci Conversion Unit, ale během roku se stala plně operační.

Koncem března 1944 peruť přelétla své Fortressy z Azorských ostrovů na základnu Bircham Newton a 31.3.1944 se osádky přesunuly na základnu Davidstow Moor, kde mělo začít jejich přeškolení na letadla typu Liberator. Ale hned 12.4.1944 byla peruť přeložena na základnu St. Eval, kde následující týden obdržela první čtyři Liberatory GR Mk.VI s radary ASG-3 (19.4.1944 EV873 „D“ a 20.4.1944 EV871 „A“, EV874 „C“ a BZ972 „B“). Dne 23.května 1944 zahájila peruť operační lety ze St.Eval a o dva dny později byl odeslán detachment dvou letadel na základnu Tain ve Skotsku. 23.5.1944 byl k peruti přidělen první Liberator GR Mk.VI BZ975 „R“ se světlotmetem Leigh Light následovaný 5.6.1944 Liberatorem BZ984 „S“ a v srpnu 1944 pak dalšími dvěma Liberatory GR Mk.VI se světlotmety Leigh Light (BZ961 a BZ986). Tato letadla sloužila hlavně k výcviku se světlotmety Leigh Light a až v listopadu 1944, s příchodem dalších Liberatorů vybavených světlotmety, začala létat peruť převážně noční patroly.

11.7.1944 zahájila peruť přesun na základnu Leuchars a na základně Tain byl nadále udržován detachment šesti letadel.

Koncem února 1945 dostala peruť nové Liberatory GR Mk.VIII vybavené radary AN/APS-15, L.A.B. a světlotmety Leigh Light. První operační let Liberatoru GR Mk.VIII u perutě uskutečnil 22.3.1945 letoun KH410 „N“. Všechny Liberatory GR Mk.VI byly odevzdány do začátku dubna 1945.

10.6.1945 byla peruť přidělena k No.301 Wingu Transportního letectva a ve dnech 30.7. až 1.8.1945 se přesunula na základnu Oakington, kde byla 26.4.1946 rozpuštěna.

No.220 Squadron

S.C.L.: ZZ (10/44 – 9/45); 8D (9/45 – 5/46)

Peruť byla znovu zformována na základně Bircham Newton 17.8.1936 jako jedna z prvních perutí nově ustanoveného Pobřežního letectva. Postupně se ve výzbroji perutě vystřídaly typy Avro Anson, Lockheed Hudson, Boeing Fortress a na závěr Consolidated Liberator. Od 18.10.1943 do 4.6.1945 operovala peruť ze základny Lagens (Lajes) na Azorských ostrovech. 10.10.1944 byly peruti přiděleny první Liberatory GR Mk.VI vybavené světlotmety Leigh Light. Po přeškolení osádek v St. Davids zahájila peruť 4.12.1944 operační činnost s Liberatory ozbrojeným průzkumem při přeletu 7 letadel⁶⁾ ze St. Eval na Azorské ostrovy. 12.12.1944 uskutečnila peruť první operační let ze své základny Lagens. Po skončení války v Evropě se peruť vrátila na základnu St. Davids (přesun byl zahájen 30.5.1945, hlavní

skupina následovala 4.6.1945) a 25.6.1945 přešla pod velení Transportního letectva. Obdržela několik Liberatorů GR Mk.VIII a později též C Mk.V (BZ743), C Mk.VI a C Mk.VIII. 22.9.1945 se perut přestěhovala na základnu Waterbeach, kde byla 25.5.1946 rozpuštěna.

⁶⁾ EW318, KG865, KG866, KG903, KG904, KG905 a KG906

No.224 Squadron

S.C.L.: QX (7/42 – 10/42); 2 (St. Eval 1/44 – 8/44); XB (8/44 – 1947)

No.224 perut Pobřežního letectva byla zformována 1.2.1937 na základně Manston a se svými Avro Anson létala od počátku námořní patroly.

První Liberatory byly perutí papírově přiděleny během jejího pobytu na základně Limavady (Ulster) dne 20.2.1942. Jednalo se o 4 Liberatory II (AL519, AL524, AL557 a AL55⁸⁾), ale hned 25.2.1942 byly všechny převedeny do SAL na instalaci IFF Mk.II (R.3003). Je velice pravděpodobné, že perut tato letadla fyzicky nikdy neobdržela.

Během 14.4 až 16.4.1942 se perut přestěhovala na základnu Tیره (Inner Hebrides), kde obdržela 16.7.1942 tři Liberatory III (FK218 „A“, FK223 „B“ a FL910 „H“). Osádky se začaly přeškolovat na nový typ, ale pokračovaly dále v operacích se svými Lockheedy Hudson. V rámci výcviku byly k peruti 4.8.1942 přiděleny dva Liberatory IIIA (LV344 a LV345). LV345 byl předán 23.10.1942 k No.86 peruti a LV344 zůstal u perutě až do 1.4.1943, kdy ho převzala No.1 (C) OTU na základně Beaulieu. Na tuto základnu se přestěhovala perut 9.9.1942 a zahájila odtud 2.10.1942 operační lety se svými Liberatory.

19.11.1942 dostala perut Liberator II AL507 „Z“ s cm-radarem DMS-1000 a ještě téhož dne s ním letěl F/Lt Cundy na první operační let. Letoun zůstal u peruti až do 29.7.1943.

Počátkem února 1943 byly k peruti přiděleny první dva Liberatory GR Mk.V⁷⁾ „Dumbo“ s radarem DMS-1000 a k 15.3.1943 měla perut ve stavu všech 6 Liberatorů GR Mk.V⁷⁾ vybavených tímto radarem, které RAF převzalo. V průběhu roku 1943 byly tři odepsány a zbývající tři Liberatory GR Mk.V⁷⁾ s radary DMS-1000 byly v prosinci 1943 předány k No.547 Sqn. V polovině března 1943 začaly k peruti přicházet ze SAL Liberatory GR Mk.V „Dumbo“ s radary ASG-1 upravené podle požadavků Pobřežního letectva. Perut byla vybrána za jakousi „zkušební“ jednotku cm-radarů, protože 11.3.1943 dostala Liberator GR Mk.V FL958 s radarem SCR-517B, který byl umístěn ve výsuvném dielektrickém krytu v místě spodní střeškové věže a 27.4.1943 obdržela druhý Liberator GR Mk.V FL979 s SCR-517B. FL958 byl předán 28.10.1943 na zkoušky k CCDU a FL979 byl předán v prosinci 1943 spolu s Liberatory GR Mk.V vybavenými radary DMS-1000 k No.547 Sqn (odtud byl předán v polovině února 1944 k TFU).

Během svého pobytu v Beaulieu udržovala perut detachment v St. Eval, kam se 24.4.1943 přemístila celá perut. K 30.4.1943 měla perut ve stavu, mimo výše uvedených Liberatorů s jinými typy radarů, 11 Liberatorů GR Mk.V⁸⁾ vybavených radarem ASG-1.

Dne 11.6.1943 dostala perut přidělen první Liberator vyzbrojený vnějšími raketnicemi. Jednalo se o Liberator GR Mk.V „Dumbo“ BZ721 „R“ s radarem ASG-1, se kterým 8.7.1943 potopil T.M.Bulloch raketami a hlubinnými náložemi ponorku U 514. Počátkem července 1943 začala perut dostávat Liberatory GR Mk.V s radary ASG-3, z nichž některé byly vyzbrojeny vnějšími raketnicemi. Dne 10.10.1943 zaútočil raketami S/Ldr M.A.ENSOR letící s Liberořem „M“ omylem na francouzskou ponorku „Minerve“. Ponorka byla zasažena v prostoru dieslových motorů a dva francouzští námořníci byli zabití. Incidentem byl vinen francouzský kapitán, který porušil rozkaz a vynořil se za denního světla. 23.10.1943 zaútočil raketami odpálenými z vnějších raketnic S/Ldr E.J.Wicht letící s Liberořem „Z“. Podle Order of Battle měla perut k 1.1.1944 ve stavu jeden Liberator s RP⁹⁾. V prosinci 1943 začala perut odevzdávat Liberatory GR Mk.V „Dumbo“ s radary ASG-1 a k peruti přicházely Liberatory GR Mk.V s radary ASG-3 a světlomety Leigh Light (bez RP). V únoru 1944 již neměla perut ve stavu žádný Liberator GR Mk.V „Dumbo“.

Během svého působení na základně St. Eval začala perut používat akustická torpéda Mark 24 Mine¹⁰⁾.

Koncem května 1944 dostala perut první Liberator GR Mk.VI s radarem ASG-3 a světlomety Leigh Light. Jejich počet začal postupně narůstat a k 11.9.1944, kdy se perut přemístila na základnu Milltown, měla ve stavu 15 Liberatorů GR Mk.VI (ASG-3) a 3 Liberatory GR Mk.V (ASG-3).

Dne 13.7.1944 použila osádka Liberořu GR Mk.VI „D“ k lokalizaci ponorky sonobójce.

K 5.11.1944 již neměla perut žádný Liberator GR Mk.V a 27.11.1944 dostala jako první perut Pobřežního letectva přiděleny první Liberatory GR Mk.VIII s radary AN/APS-15 (KG979 a KG981). Dne 4.12.1944 byla perut stažena z operační činnosti za účelem přezbrojení a operační lety zahájila opět 6.1.1945. S narůstajícím počtem nových strojů začala perut

odevzdávat svoje Liberatory GR Mk.VI a počínaje březnem 1945 měla ve výzbroji pouze Liberatory GR Mk.VIII.

Až po skončení války v Evropě dostala perut několik nových Liberořů GR Mk.VIII s AN/APS-15 a L.A.B.. 20.7.1945 se perut vrátila na základnu St. Eval a 10.11.1947 byla rozpuštěna.

⁷⁾ původně označeny jako Liberator III, a v únoru 1943 byly Liberatory s cm radary přeznačeny na GR Mk.V

⁸⁾ FL946, FL947, FL948, FL953, FL956, FL959, FL960, FL961, FL963, FL966 a FL987

⁹⁾ Jednalo se pravděpodobně o BZ877 (podle AM Form 78 byl u No.224 Sqn od 2.1. 1944 do 28.9. 1944), který předtím používala No.86 Sqn.

¹⁰⁾ pravděpodobně již v polovině roku 1943 – viz. vzpomínky T.Bullocha na operační let 8.7.1943; ale v oficiálních dokumentech jsem našel až útok Liberořu „X“ dne 15.3.1944 (celkově 49. útok akustickým torpédem) a Liberořu „S“ dne 31.3.1944; v ORB No.224 Sqn uvedeno jako 600lb. DC (Mark 24 Mine vážila 680lb.)

No.311 Squadron

S.C.L.: PP(12/44 – 12/45)

No.311 (Czechoslovak) Squadron byla oficiálně založena 2.8.1940 na základně RAF Honnington. Perut spadala pod No.3 Group RAF Bomber Command a byla vyzbrojena letouny Vickers Wellington. Svůj první operační nálet uskutečnila perut 10.9.1940. Po necelých dvou letech působení u Bombardovacího letectva byla perut kvůli vysokým ztrátám přezbrojena i se svými Wellingtony na konci dubna 1942 k Pobřežnímu letectvu. Dne 30.4.1942 přelétlo 15 Wellingtonů na základnu RAF Aldergrove. Na první protiponorkový průzkum vzletly perutní Wellingtony 22.5.1942.

O přezbrojení RAF No.311 (Czechoslovak) squadron na letadla Consolidated B-24 Liberator rozhodla porada na nejvyšší úrovni, která se konala 24.4.1943 na velitelství Pobřežního letectva RAF v Northwood za účasti vrchního velitele AM Sira Johna C.Slessora CB, DSO, MC. K převcičení a přezbrojení byla určena základna RAF Beaulieu (No.19 Group). 20.5.1943 opustila RAF Talbenny (v podřízenosti No.19 Group) předšunutá skupina a 21.5.1943 se přesunulo do Beaulieu pod vedením S/Ldr Nedvěda 9 osádek, které hned 23.5.1943 zahájily výcvik u No.1 (C) OTU. 25.5.1943 odjel z RAF Talbenny motorizovaný transport a druhý den ho následovala hlavní (pozemní) skupina. Přesun byl ukončen dne 27.5.1943, kdy na základnu RAF Beaulieu přeletěla hlavní letecká skupina pod vedením W/Cdr. Breittceta, která se hned nazitří připojila k výcviku. Poslední let s Liberořem No.1 (C) OTU proběhl dne 19.6.1943 (A.M.Form 540). No.311 perut vystřídala na základně RAF Beaulieu No.224 perut, která se přesunula na základnu RAF St.Eval (No. 19 Group). Od 1.10.1943 do 4.1.1944 byla pak na základně RAF Beaulieu dislokována další perut Pobřežního letectva RAF vyzbrojená Liberoři, a to No.53.

Úplně prvním B-24 přiděleným dne 5.6.1943 (A.M.Form 78) No.311 peruti byl Liberator G.R.V BZ 743, individuální písmeno „B“, ale první let u naší perutě absolvoval až dne 21.6.1943 (S/Ldr Nedvěd, místní let 19:30 až 21:00). Byl to jediný Liberator přidělený během června a proto výcvik postupoval pomalu. Tabulkového stavu 15 letadel (12 operačních – Initial Equipment a 3 záložní – Immediate Reserve) dosáhla perut až 2.8.1943.

K prvnímu operačnímu letu odstartoval dne 21.8.1943 v 09:47 s Liberořem G.R.V BZ780, individuální písmeno „O“, W/Cdr. Breittcetl, ale letadlo se z letu, bohužel, nevrátilo.

Všechny Liberatory G.R.V, jimiž byla No.311 perut prvotně vyzbrojena, byly nové stroje přidělené přímo od Scottish Aviation Limited nebo No.51 MU, vyjma letadla FL948, které bylo přiděleno od No.224 perutě. Ještě letadla obdržena náhradou za první ztráty byla nová, až stroje přidělované náhradou za letadla odevzdaná na montáž Leigh Light přicházely od jiných peruti (No.53, No.86, No.224). Vyjma 2 Liberořů (BZ743 a FL948) vybavených radarem ASG-1 (Dumbo), byly všechny ostatní Liberatory přidělené k No.311 peruti do konce roku 1943 vybaveny radary typu ASG-3. Liberator BZ743 byl od začátku určen jako výcvikový a FL948 odlétal jen 3 operační lety, při posledním byl v souboji poškozen a pak už operačně nelétal. Zpočátku byla pouze třetina operačních strojů vybavena odpalovacími kolejkami pro rakety připevněnými na pahýlech křídel na přídi letadla, jejich počet se ale s doplňováním a výměnou letadel postupně zvyšoval, takže koncem roku byla takto vyzbrojena většina operačních strojů (podle Order of Battle měla k 1.1.1944 No.311 perut ve stavu 10 Liberořů vyzbrojených raketami¹¹⁾). Tyto Liberatory No.311 perutě nebyly vybaveny světlomety Leigh Light. Již koncem září 1943 odevzdala No.311 do SAL 2 Liberoři bez raketové výzbroje na instalaci LL, další 3 následovaly 7.11.1943 a zbývající 3 G.R.V dne 7.1.1944. Místo nich obdržela stroje s raketovou výzbrojí (ale bez LL), ale tato letadla začala perut vzápětí v průběhu ledna a února 1944 znovu vracet do SAL, též na instalaci LL.

Obě letadla s radarem ASG-1 byla odevzdána již v prosinci 1943 do SAL na instalaci zatahovacího odpalovacího zařízení pro rakety.

Od začátku operační činnosti No.311 peruť vysílala na denní patroly (A/S Sweep) nad Biskajským zálivem převážně po 2 letadlech vyzbrojených RP a hlubinnými náložemi nebo jen hlubinnými náložemi (nebylo-li příslušné letadlo vybaveno odpalovacím zařízením). Zhruba od poloviny listopadu 1943 přešla peruť na noční patroly, na které startovala většinou 3 letadla vyzbrojená výhradně hlubinnými náložemi. Patroly trvaly zpočátku 10, později až 14 hodin a osádky při nich nalétaly až 2000n.m.. Na konci prosince 1943 absolvovaly Liberátory No.311 peruť několik útoků na lodě (Shipping Strikes), výzbroj se v těchto případech skládala z RP, 250lb. pum pro všeobecné použití (GP) a 500lb pum MC (Medium Capacity). Útok P/O Doležala dne 27.12.1943 s Liberátorem BZ796 „H“ na Blockaderunner „Alsterufer“ skončil opuštěním lodi osádkou a následným potopením této lodi. V lednu a únoru 1944 se peruť vrátila k nočním patrolám.

Od začátku února 1944 až do začátku března 1944¹²⁾ dostávala No.311 peruť náhradou starší Liberatory G.R.V vybavené radary ASG-1 (Dumbo) a se zatahovacím odpalovacím zařízením pro rakety v zadní pumovnici, a dále pak dostala přiděleno (mezi 7.2.1944 a 19.2.1944) 9 Liberátorů G.R.VI s radary ASG-3, ale bez LL.

Koncem února 1944, tedy v době, kdy už měla peruť ve výzbroji většinu slíbených Liberátorů G.R.VI, dochází k dalšímu přesunu peruť. 21.2.1944 přelétl Liberátor FL953 „M“ jako předsunutá letecká skupina na základnu RAF Predannack (No.19 Group) v Cornwall. Následující den odjel z RAF Beaulieu motorizovaný transport a 23.2.1944 se přesunuly na novou základnu hlavní pozemní a hlavní letecká skupina. Základna Beaulieu byla uvolněna pro Thunderbolty od 365th FG, 9th AF, USAAF.

Z nového působiště pokračovala peruť v nočních operačních letech až do začátku května 1944. Vysílala na ně výhradně Liberatory G.R.VI vyzbrojené 7 hlubinnými náložemi, Liberatory G.R.V používala k výcviku osádek hlavně ve střelbě raketami. Vyjímkou byl 10. březen 1944, kdy byly 3 Liberátory vyslány k dennímu útoku na loď s výzbrojí 3 hlubinné náložě a 4 pumy GP 250lb..

Koncem dubna 1944 se zintenzívil výcvik osádek ve střelbě raketami, protože se znovu chystalo přezbrojení No.311 peruť, tentokrát na Liberatory G.R.V vybavené radary ASG-1 (Dumbo) a se zatahovacím odpalovacím zařízením pro rakety v zadní pumovnici. Tato letadla obdržela peruť na konci dubna a začátkem května. 4.5.1944 byla peruť oficiálně vyjmuta z operační činnosti, v první polovině května 1944 vrátila většinu Liberátorů G.R.VI do SAL k instalaci LL a 15.5.1944 začaly znovu denní operační lety. No.311 peruť vysílala na patroly (A/S Sweep) nad Biskajským zálivem převážně 1 až 3 Liberatory vyzbrojené 16 RP a 4 hlubinnými náložemi. Patroly trvaly průměrně 13-14 hodin a osádky při nich nalétaly okolo 1800n.m.. Situace se změnila v den invaze, dne 6.6.1944. Ofenzivní výzbroj Liberátorů se zvýšila o další 4 hlubinné náložě, čímž se sice snížil dolet na zhruba 1400n.m. a zkrátila doba patroly na 10 hodin, ale tento výpadek byl pokryt zvýšením počtu hlídkujících letounů na 5 za den.

Následkem úspěšné invaze přišlo německé ponorkové loďstvo o své základny na francouzském pobřeží Atlantiku, což v důsledku znamenalo přenesení těžišťe protiponorkových operací Pobřežního letectva RAF do Severního moře, a nový přesun No.311 peruť, tentokrát na sever do Skotska na základnu RAF Tain (No.18 Group). Poslední protiponorková patrola z RAF Predannack se uskutečnila 1.8.1944. 4.8.1944 opustila RAF Predannack předsunutá pozemní skupina, 7.8.1944 přelétlo na základnu RAF Tain prvních 5 Liberátorů No.311 peruť a 8.8.1944 zbývajících 10 letadel jako druhá část letecké skupiny. 9.8.1944 odjela směr Skotsko hlavní pozemní skupina. Na základně RAF Tain sídlila už od 28.6.1944 další peruť Pobřežního letectva RAF vyzbrojená Liberatory, jednalo se o No.86 peruť (Tain opustily obě peruť téměř současně, No.311 dne 30.7.1945 a No.86 o 2 dny později, 1.8.1945).

Dne 12.8.1944 začaly létat z RAF Tain Liberatory No.311 peruť protiponorkové patroly následujícím způsobem. První letoun startoval brzy ráno, druhý během dopoledne, další brzy odpoledne a poslední navečer. Počet letadel vyslaných na patroly během dne se pohyboval od 2 do 6 letadel. Liberatory byly vyzbrojené 16 RP a 4 hlubinnými náložemi. Patroly trvaly průměrně 13 hodin a osádky při nich nalétaly okolo 1600n.m.. Od začátku října 1944 se začal počet operačních letů snižovat a od poloviny listopadu 1944 startovala v operačních dnech 1 až 3 letadla. Zato přibýlo cvičných letů, jednalo se hlavně o nácvik s vlastními ponorkami na zaměření „Schnorchelu“. V průběhu ledna 1945 létaly Liberatory No.311 peruť na operační lety vyzbrojeny hlubinnými náložemi a RP (demontáž vnitřního odpalovacího zařízení pro rakety byla zahájena 22.12.1944¹³⁾ a pokračovala během ledna 1945) nebo hlubinnými náložemi a Mark 24 Mine.

Operační lety Liberátorů G.R.V byly ukončeny 2.3.1945 a byla zahájena příprava na jejich předání. V období od 31.1.1945 do 4.3.1945 bylo přiděleno k No.311 peruťi 15 (z toho 9 až začátkem března) Liberátorů G.R.VI

vybavených radarem ASG-3 a světlometem Leigh Light. Tento typ zůstal ve výzbroji No.311 peruť až do konce jejího působení v rámci RAF. Počátkem dubna (12.4.1945) sice velení Pobřežního letectva RAF zamýšlelo přezbrojit No.311 peruť na Liberatory G.R.VIII s radarem ASV Mk.XA, ale 23.4.1945 velitel No.311 peruťe vznesl námitky proti přezbrojení vzhledem k rychlé se blížícímu konci války (i když školení specialistů na obsluhu radaru ASV Mk.X již nějakou dobu probíhalo). A tak už k přezbrojení nedošlo.

První operační let s nově přidělenými Liberátory G.R.VI se uskutečnil 11.3.1945. Peruť vysílala zpočátku na operační lety po 1 Liberátoru G.R.VI vyzbrojeném 6 hlubinnými náložemi a 2 600lb. hlubinnými náložemi (Mark 24 Mine) nebo jen hlubinnými náložemi. Na konci dubna a začátku května 1945 byly na několik operací vyzbrojeny peruťní Liberatory protiponorkovými pumami A/S 600lb. Koncem března 1945 byly uskutečněny dvě dálkové patroly na Balt, každé se zúčastnilo 8 letadel. Od dubna 1945 až do konce války vysílala peruť v průběhu operačního dne 3 až 4 letadla na hlídkové lety (A/S Patrol) trvající průměrně 11 hodin. Po podepsání příměří dne 8.5.1945 nedošlo k okamžitému ukončení operační činnosti peruťe, letadla Pobřežního letectva RAF ještě vyhledávala ponorky a eskortovala je do přístavů do zajetí. Poslední operační let No.311 peruťe uskutečnil W/O Tichý s Liberátorem G.R.VI KG862 (PP o T) dne 3.6.1945. Dění u No.311 peruťe, které následovalo, je dobře popsáno ve Válečném deníku:

9.6.1945... končí výcvik létání ve skupinách; všechny letouny jsou modifikovány a upravovány na dopravu lidí a materiálu, tj. úprava bombovnice a výzbroj a speciální přístroje odstraňovány (pozn. autora: v pumovnici byla instalována provizorní dřevěná podlaha)

19.6.1945...úprava letounů pokračuje; 1 letoun připraven pro komisi ke schválení

22.6.1945...velitel stanice zakázal úpravu letounů pro Transport, pokud to nebude nařízeno rozkazem

25.6.1945 je No.311 peruť vyjmuta z podřízenosti No.18 Group Pobřežního letectva RAF a zařazena do No.301 Wing Transportního letectva RAF 21.7.1945...znovu nařízena úprava letounů pro dopravní službu; to vše nasvědčuje, že brzy odletíme z Tainu a konečně domů

23.7.1945... velitel peruťe odletěl do Manstonu a odtud do Prahy na prohlídku Ruzyně (vhodnost pro Liberatory)

W/Cdr Kostohryz odletěl s Liberátorem G.R.VI EV953 (PP o K) do Prahy via Northolt u Londýna dne 25.7.1945 a do Velké Británie se vrátil následujícího dne.

27.7.1945... velitel se vrátil z Prahy

29.7.1945... odlétlo z Tainu do Manstonu 5 Liberátorů (individuální písmena D, E, T, C a G)

30.7.1945... odlétlo z Tainu do Manstonu druhých 5 Liberátorů (individuální písmena F, K, M, U a Z) a zbývajících (individuální písmena R, N, H, L a W) následovaly.

30.7.1945 začala přeprava osob a materiálu („shuttle“) z RAF Manston zpět do vlasti a probíhala až do 17.9.1945. Rozkazem ze dne 16.9.1945 byla novou základnou až do odvolání (dle potřeby) určena RAF Pershore. Lety do Československa mezi 18.9.1945 a 3.10.1945 probíhaly z této základny, ale 3.10.1945 byl rozkaz zrušen. 2.10.1945 přistál na RAF Pershore poslední Liberátor z Prahy a následujícího dne odlétl via RAF Blackbushe. Tato základna začala vypravovat repatriční lety od 29.9.1945, kdy tam přiletěly z Prahy první 3 Liberatory. Repatriace vzdušnou cestou byly ukončeny začátkem prosince 1945 a pro osádky Liberátorů nastalo loučení s jejich letouny. Od 11.12.1945 byly postupně přelétávány na RAF Valley, jako poslední odletěl Liberátor GR Mk.VI EW295 (PP o E) dne 27.12.1945. Oficiálně ale byly Liberátory předány až v únoru 1946.

Poslední lety Liberátorů No.311 peruťe z Prahy do Spojeného království:

11.12.1945.....KG870 (PP o H), KG917 (PP o D)

12.12.1945.....KG856 (PP o R), KG860 (PP o M), KG861 (PP o L)

14.12.1945.....EV985 (PP o Z), KG862 (PP o T)

17.12.1945.....EV883 (PP o C), KG859 (PP o U)

22.12.1945.....EV943 (PP o F)

27.12.1945.....EW295 (PP o E)

¹¹⁾ K 1.1.1944 měla 311.peruť ve stavu (dle AM Form 78) následující Liberatory GR Mk.V s vnějšími raketnicemi: BZ769 „C“, BZ773 „A“, BZ763 „O“ (až do 18.3.1944), BZ777 „F“, BZ782 „K“, BZ786 „G“, BZ796 „H“, BZ798 „L“, BZ880 „J“ a BZ882 „Q“; 30.12.1943 odletěl do Prestwick BZ875 „R“ (podle AM Form 78 převzat SAL až 2.1.1944); od 23.12.1943 (podle AM Form 78 od 4.1.1944) až do 3.3.1944 měla 311.peruť ve stavu Liberátor BZ797 „D“ s vnějšími raketnicemi; 24.12.1943 (AM Form 78 – 2.1.1944) byl přelétnut k jednotce BZ716 „B“ vyzbrojený RP

¹²⁾ BZ743 „E“ (6.2.1944), FL948 „D“ (11.2.1944), FL955 „N“ (11.2.1944), BZ742 „H“ (14.2.1944), FL953 „M“ (17.2.1944), FL978 „S“ (19.2.1944),

FL944 „B“ (4.3.1944) a BZ717 „L“ (6.3.1944)

¹³⁾ K 22.12.1944 měla 311. peruť ve stavu následujících 15 Liberátorů GR Mk.V „Dumbo“ s výklopnými raketnicemi v zadní pumovnici: FL961 „S“, FL956 „W“, FL948 „D“, FL949 „Y“, FL985 „P“, FL982 „U“, FL975 „X“, BZ716 „M“, BZ721 „T“, BZ723 „H“, BZ726 „R“, BZ741 „Q“, BZ745 „E“, BZ749 „F“ a BZ751 „Z“

No.547 Squadron

S.C.L.: 3 (St. Eval 1/44 – 9/44); 2V (10/44 – 6/45)

No.547 peruť byla zformována 21.10.1942 na základně Holmsley South jako peruť Pobřežního letectva. Byla vyzbrojena letadly Wellington VIII (bombardovací i torpédové verze) a její činnost byla zaměřena na protilodní operace. Na jaře 1943 byla přezbrojena na Wellingtony XI a XIII a peruť začala létat protiponorkové patroly.

Dne 20.10.1943 peruť ukončila operační lety se svými Wellingtony ze základny Davidstow Moor a byla stažena ze služby, protože byla určena k přeškolení na Liberatory. 25.10.1943 se peruť (celkem 17 osádek) přesunula na základnu Thorney Island, odkud bylo 29.10.1943 odesláno 12 osádek na přeškolení na Liberatory na základnu Aldergrove k No.1674 HCU. K 29.11.1943 byly všechny osádky zpět na základně Thorney Island.

První Liberátor GR Mk.V „Dumbo“ BZ 745 byl peruti papírově přidělen sice již 6.9.1943, ale výcvik začal až s příchodem tří Liberátorů GR Mk.V „Dumbo“ začátkem listopadu 1943 (5.11.1943 FL961, 6.11.1943 BZ749 a BZ750). K 31.12.1943 měla peruť k dispozici z patnácti slíbených letadel celkem 12 Liberátorů GR Mk.V¹⁴⁾. Tři z těchto Liberátorů byly vybaveny radarem DMS-1000, osm jich mělo radary ASG-1 a FL979 měl instalován ve výsuvném krytu v místě spodní střeškové věže radar SCR-517B (tento letoun byl předán v polovině února 1944 k TFU). Operace měla peruť podle plánu znovu zahájit 23.12.1943, ale velení peruť hlásilo na konci prosince 1943 na velitelství, že osádky potřebují získat více zkušeností s radary ASV Mk.V, Mk.II, s GEE, s bombardovacími zaměřovačem Mk.III LL a s B.A.B.S.. Během ledna 1944 obdržela peruť zbývající 3 Liberatory (BZ874 „B“, BZ821 „D“ a FL949 „K“). Z celkem 15 letadel byla dvě vybavena světlotometry Leigh Light, ale ty byly na rozkaz z velitelství skupiny demontovány.

10.1.1944 se peruť přesunula na základnu St. Eval a 21.1.1944 odtud zahájila operační lety. Počínaje lednem 1944 začaly k peruti přicházet novější Liberatory GR Mk.V s radary ASG-3 (některé byly vybaveny světlotometry Leigh Light, např. BZ777 přidělený 11.2.1944) a s jejich narůstajícím počtem se úměrně snižoval počet Liberátorů GR Mk.V „Dumbo“.

Koncem dubna 1944 začaly k peruti přicházet Liberatory GR Mk.VI s radary ASG-3 a světlotometry Leigh Light. Jako první Liberátor GR Mk.VI byl k peruti přidělen stroj se sériovým číslem EV897 dne 22.4.1944, u peruť obdržel A.L. „E“. První operační let Liberátoru GR Mk.VI u peruť uskutečnil 13.5.1944 letoun „R“.

Dne 29.4.1944 Liberátor GR Mk.V BZ822 „A“ od No.547 Sqn použil k útoku na ponorku akustické torpédo (celkově 56. útok akustickým torpédem).

10. květnu 1944 byl odeslán detachment na základnu Tain, ale počátkem června se vrátil, aby byla letadla k dispozici na operace spojené s vyložením Spojenců v Normadii. Další útok na ponorku pomocí akustického torpéda uskutečnil 8.6.1944 Liberátor BZ790 „T“.

Během září 1944 odevzdala peruť poslední Liberatory GR Mk.V a s plným tabulkovým stavem 15 Liberátorů GR Mk.VI byla 28.9.1944 přeložena na základnu Leuchars (28.9.1944 přelétlo ze St. Eval do Leuchars 10 Liberátorů, 29.9.1944 přelétly 3 Liberatory, další Liberátor dorazil do Leuchars 4.10.1944). 30.9.1944 vykonaly tři Liberatory peruť první operační lety z nové základny.

17.3.1945 dostala peruť přiděleny první dva Liberatory GR Mk.VIII s radary AN/APS-15 a L.A.B. (KK290 a KK299). K 31.3.1945 měla peruť ve stavu 14 Liberátorů GR Mk.VI a 8 Liberátorů GR Mk.VIII. Operační lety s Liberatory GR Mk.VIII zahájila peruť 25.4.1945, ale zbývající Liberatory GR Mk.VI byly nasazovány na operační lety až do 21.5.1945. K 20.5.1945 měla peruť ve stavu sedm Liberátorů GR Mk.VI a deset Liberátorů GR Mk.VIII¹⁵⁾.

Peruť byla rozpuštěna 6.4.1945 na základně Leuchars.

¹⁴⁾ BZ754 „A“, FL960 „C“, BZ745 „E“, FL941 „F“, FL937 „H“, BZ726 „J“, FL966 „L“, FL961 „O“, BZ749 „P“, BZ750 „R“, FL979 „U“ a BZ723 „V“

¹⁵⁾ KK290, KK298, KK300, KK325, KK326, KK327, KK328, KK336, KK365 a KH189; KK299 „E“ byl sestřelen 5.5.1945 obranou palbou ponorky U 534 a KH223 přidělený 9.4.1945 byl předán 15. 5. 1945 na přestavbu na transportní verzi C.VIII

No.160 Squadron

S.C.L.: žádné (během války); BS (11/45 – 9/46)

No.160 peruť byla zformována 16.1.1942 na základně Thurleigh. Měla být vyzbrojena čtyřmotorovými bombardéry typu Liberator II a místem nasazení měl být původně Střední východ, ale to bylo během příprav změněno na Indii. 12.2.1942 byl odeslán do Indie pozemní echelon. Air party zůstala ve Spojeném království. 7.5.1942 bylo odesláno z RAF Lyneham 5 Liberátorů II (AL520, AL542, AL551, AL552 a AL555¹⁶⁾) s osádkami na základnu Nutts Corner jako detachment k No.120 Sqn. Osádky se účastnily v rámci výcviku se svými Liberatory II, které zůstaly v konfiguraci a zbarvení Bomber Command, operačních letů společně s No.120 Sqn.

8.6.1942 opustil detachment se svými letadly Nutts Corner a zahájil přesun přes Střední východ do Indie. Letadla s osádkami byla ale nutně potřeba na Středním východě, a tak se v září 1942 peruť zapojila do operací ze základny Aqir v Palestině s hlavním cílem narušit zásobování Rommelova Afrikakorpsu a chránit vlastní konvoje. V listopadu 1942 se detachment přesunul na základnu Shandur do Egypta. 15.1.1943 byl No.160 Middle East detachment absorbován No.178 peruti.

1.10.1942 vydalo Air Ministry rozkaz, který definoval Liberatory II od No.160 Sqn bojující na Středním východě jako Middle East detachment a ve Spojeném království byla zformována nová námořní hlídková No.160 peruť s místem určení Indie. Peruť dostala v průběhu října 1942 první Liberatory III a výcvik osádek probíhal na základně Thorney Island společně s No.86 Sqn. Počínaje prosincem 1942 začala přeprava letadel via RAF Lyneham (No.301 FTU) do Indie. První letadla dorazila do Indie počátkem roku 1943 a 6.2.1943 provedla peruť první operační lety ze základny Ratmalana na Cejlonu.

Peruť měla ve výzbroji postupně Liberatory III, Liberatory GR Mk.V „Dumbo“ s radary ASG-1, Liberatory GR Mk.V s radary ASG-3, Liberatory GR Mk. VI (první obdržela v únoru 1944, ale tato verze nebyla kvůli menšímu doletu oblíbena a do listopadu 1944 byly tyto letouny odevzdány) a na samém konci války, v srpnu 1945, dostala peruť první Liberatory GR Mk.VIII. 15.6.1946 se peruť vrátila do Spojeného království na základnu Leuchars, kde byla 30.9.1946 rozpuštěna a 1.10.1946 vznikla jejím přečíslováním nová No.120 Sqn.

¹⁶⁾ S/Ldr Beck a osádka, která přilétla s AL555 byla vedena u No.159 Sqn

No.1 (Coastal) Operational Training Unit

S.C.L.: Liberatory jednotky byly označeny čísly od „3“ do „12“; čísla „1“ a „2“ nebyla použita pravděpodobně z důvodu, aby nedošlo k záměně s označením perutí (v době používání číslic jako náhrady S.C.L.)

24.3.1943 byl z Thornaby převelen Liberátor Flight na základnu Beaulieu. 1.4.1943 bylo k jednotce přiděleno prvních pět Liberátorů III a IIIA (FK219 „9“, FK220 „3“, LV339 „4“, LV344 „8“ a LV345 „5“), 3.4.1943 byly přiděleny další 2 Liberatory III (FK215 „10“ a FK224 „11“) a jeden Liberátor GR Mk.V „Dumbo“ FL981 „7“. 26.4.1943 byl přidělen další Liberátor IIIA LV343 „12“ a jako poslední, desátý, stroj obdržela jednotka Liberátor IIIA LV342 „6“. V Beaulieu probíhal od května na letadlech No.1 (C) OTU výcvik osádek No.311 Sqn. Ve dnech 6. a 7.9.1943 se jednotka přesunula na základnu Aldergrove (7.9.1943 odletěla z Beaulieu letadla s individuálními čísly „4“, „5“, „6“, „7“, „8“, „10“ a „12“). Liberátor „9“ přelétla až 29.1.1944 osádka W/O Jedounek a F/Sgt Šafařínek z Beaulieu do Prestwick. Ke dni 10.10.1943 se stala No.1 (C) OTU součástí No.1674 HCU.

No.1674 Heavy Conversion Unit

S.C.L.: Liberatory jednotky byly označeny kombinací dvojice písmen OL až YA jdoucích podle abecedy, první řada odpředu, druhá odzadu, např. „TF“, „UE“, „VD“, „WC“, „XB“, „YA“.

Jednotka byla zformována na základně Aldergrove 10.10.1943 za účelem výcviku osádek letadel určených k dlouhým hlídkovým letům. Základem jednotky se stal personál a letadla rozpuštěné No.1 (C) OTU. Oficiálně bylo převedeno k nové jednotce devět Liberátorů z původních deseti používaných No.1 (C) OTU. Počátkem roku 1944 začala jednotka s výcvikem osádek v použití světlotometu Leigh Light. Za tímto účelem byl k jednotce přidělen 31.1.1944 Liberátor GR Mk.V BZ880 „VD“, na který byl světlotomet instalován v průběhu ledna po odevzdání letadla od No.311 Sqn dne 12.1.1944 do SAL Prestwick. V únoru 1944 jednotka odevzdala Liberatory GR Mk.V „Dumbo“ a obdržela dva Liberatory GR Mk.VI s radary ASG-3. Na konci války v Evropě měla jednotka ve stavu celkem 10 letadel s cm-radary ASG-3, 3 Liberatory GR Mk.V a 7 Liberátorů GR Mk.VI. 10.8.1945 se jednotka přesunula na základnu Milltown a odtud 14.11.1945 na základnu Lossiemouth, kde byla 30.11.1945 rozpuštěna.

No.111 (Coastal) Operational Training Unit

S.C.L.: V době působení jednotky na Bahamských ostrovech byly Liberatory jednotky označeny kombinací dvojice písmen, první písmeno L, M nebo N, bylo následováno podle abecedy individuálním písmenem letadla, např. „LA“, „LB“, atd.; X3 (8/45 – 5/46)

Tato velká výcviková jednotka byla zformována 20.8.1942 na základně Oakes Field, Nassau na Bahamských ostrovech. Jejím hlavním úkolem byl výcvik osádek letadel určených k námořní hlídkové službě (Coastal Command i ACSEA) dodávaných z USA na základě Smlouvy o půjčce a pronájmu. Výcvik začal v listopadu 1942 a počínaje 30.12.1942 bylo k dispozici i druhé letiště Windsor Field. To se stalo základnou pro perutě „C“ s jejími Liberatory, u perutí „A“ a „B“ probíhal výcvik na dvoumotorových B-25 Mitchell z letiště Oakes Field.

První Liberatory byly dodány do Nassau 28.2.1943. Jednotka obdržela během roku 1943 celkem 29 Liberatorů. Jednalo se převážně o letadla verze GR Mk.V s radary ASG-3 (15 ks), dále pak 8 Liberatorů GR Mk.V „Dumbo“ s radary ASG-1 a 6 Liberatorů III. V dubnu 1944 dostala 8 Liberatorů GR Mk.VI a v roce 1945 pak 16 nejnovějších Liberatorů GR Mk.VIII. Součástí výcviku bylo vedle cvičných letů i absolvování několika hlídkových letů jako „výpomoc“ letadlům U.S. Navy a USAAF. Později se stalo zavedenou praxí, že vyškolené osádky při své cestě k operačním jednotkám přepravovaly přes Atlantik a na Dálný východ nová letadla.

Po skončení války v Evropě bylo rozhodnuto, že se No.111 (C) OTU přestěhuje i s letadly (pouze Liberatory, Mitchelly byly vráceny do USA) do Spojeného království. Celkem 41 Liberator měl být přelétnut po trase Bermudy – Gander – Prestwick – Lossiemouth. Předvoj tří Liberatorů odlétl 23.7.1945 a na základnu Lossiemouth dorazil 1.8.1945, kde byla téhož dne jednotka uschopněna v rámci No.17 Group. Druhá část Air party (20 Liberatorů) opustila Bahamy 8.8.1945 a na domovskou základnu ve Skotsku dorazila 20.8.1945. Zbývajících 18 Liberatorů odlétlo 18.8.1945 a na základnu Lossiemouth dorazily 29.8.1945¹⁷⁾. Windsor Field byl vyklizen k 1.9.1945 a Oakes Field k 12.9.1945. Přelétnuté letouny byly odevzdány k využití pro transportní účely a jednotka obdržela 24 Liberatorů GR Mk.VIII vybavených LAB.

No.111 (C) OTU byla rozpuštěna 21.5.1946.

¹⁷⁾ Unit Diary of 111 OTU

4. Liberatory převzaté do stavu 311. čs. perutě

Od května 1943 do prosince 1945 převzala 311. perutě do svého stavu postupně celkem 81 letounů typu Consolidated B-24 Liberator verze GRV a GRVI.

Podle britských tabulkových předpisů¹⁾ měla jednotka Pobřežního letectva, vyzbrojená letouny typu Consolidated B-24 Liberator, ve stavu celkem 15 letadel (12+3 záložní letouny). Tohoto stavu dosáhla čs.perutě poprvé 31. července 1943. Do pozdějších bojů tak vstupovala s letouny Liberator verze GRV, s 12 stroji operačními²⁾ a se 3 stroji, které se operačních letů neúčastnily³⁾ (prozatím vyčleněnými pro další výcvik osádek u perutě). Celkem pět letounů bylo v té době vybaveno největšími nosiči neřízených raketových střel RP4).

Od srpna 1943 do začátku června 1945 ze zmíněných 81 letounů nasadila do bojových akcí celkem 68, a to jak strojů verze GRV tak i strojů verze GRVI. Tyto letouny uskutečnily celkem 1313 operačních letů. Jen 9 strojů z nich (všechny verze GRV) – tj. cca 13%, provedlo 40 a více bojových letů. Jejich podíl na válečném úsilí jednotky (celkem 475 operačních letů) tak představuje plných 36%.

Po skončení válečných událostí v Evropě nasadila 311. perutě v období od července do prosince 1945 k transportní činnosti – k přepravě vojenských i repatriovaných osob a různého materiálu z Velké Británie do Prahy, celkem 15 letounů typu Consolidated B-24 Liberator verze GRVI. Z nich 3 se na dřívější bojové činnosti jednotky nepodílely. Těchto 15 letadel uskutečnilo ze základen v Manstonu, Pershore nebo Blackbushe na pražské letiště Ruzyně nejméně 224 transportních letů.

V období od května 1943 do prosince 1945 měla 311. perutě postupně ve svém stavu také dalších 13 letounů typu Consolidated B-24 Liberator verze GRV a GRVI, které však používala výhradně k neoperační činnosti (zejména k výcvikovým a kondičním letům u perutě a transportním letům).

Konečně dalších 11 strojů Consolidated B-24 Liberator verze GRV, GRVI a GRVIII bylo sice podle různých dokumentů 311. perutě přiděleno, ovšem hmotně nebyly tyto letouny nikdy jednotkou převzaty⁵⁾.

Za období od července 1943 do prosince 1945 se přihodilo u 311. perutě, vlivem činnosti nepřítele i ostatních příčin, celkem 43 mimořádných leteckých událostí, při kterých bylo zničeno nebo ztraceno 17 letounů typu Consolidated B-24 Liberator (13 letounů GRV a 4 letouny GRVI), a další

stroje v různém stupni poškozeny. Ve stejném období zahynulo 102 československých letců, příslušníků 311. perutě (také 18 cestujících, československých repatriantů) a zraněno bylo asi 16 dalších našich letců.

1) Order of Battle 10.5.1943 uvádí 12+3 záložní letouny, ale počínaje 23.8.1943 uvádí pouze 15 letadel

2) „C“ (BZ769), „D“ (BZ774), „E“ (BZ787), „F“ (BZ784), „G“ (BZ775), „H“ (BZ795), „J“ (BZ779), „K“ (BZ782), „M“ (FL948), „N“ (BZ789), „O“ (BZ780) a „P“ (BZ776)

3) „A“ (BZ773), „B“ (BZ743) a „L“ (BZ785)

4) BZ769, BZ774, BZ779, BZ782 a BZ773

5) Jednalo se o stroje verze GRV: BZ793, BZ794; verze GRVI: BZ985, EV882, EV895, EW300, EW301, EW304, EW310 a verze GRVIII: KN736, KN756

Letouny B-24 Liberator přidělené k 311.(čs.) perutě

Liberator G.R. Mk.V	RAF s/n FL 961	O / S / PP-S
(Consolidated B-24D-CO	USAAF s/n 41-11610)	

Jednalo se nejstarší Liberator, který kdy sloužil u 311.čs.perutě. Letoun sjel z výrobní linky v San Diego 11.3.1942. Po dodání do Spojeného království byl přidělen nejprve k 59.perutě, následovaly 224.perutě a 53.perutě a před přidělením k čs.jednotce sloužil u 547.perutě („O“). Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) byl přidělen 311.čs.perutě rozkazem 12.3.1944, po montáži nosičů neřízených raketových střel RP do zadní pumovnice u Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku. 21.3.1944 byl stroj připraven v Prestwicku a následně přelétnut na seřízení odpalovacího zařízení RP k A&AEE do Boscombe Down. 8.4.1944 bylo seřízení hotovo a 13.4.1944 byl Liberator přelétnut do Predannacku. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „O“. Letoun se nacházel ve značně nekompletním stavu (chyběla kulometná výzbroj včetně zásobníků a podavačů nábojových pásů, radiopřístroje a také radiolokátor). 24.4.1944 absolvoval u perutě první let (zkoušku radaru) a druhý den byla provedena výměna jednoho z motorů. Po celkovém doplnění výstroje a výzbroje se stal operačně schopným až v červnu 1944. Letoun neměl pomocné křídelní palivové nádrže. Liberator létal na operace vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 8ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 22 operačních letů, protiponorkových průzkumů (15 – jako „O“ a 7 – jako „S“) – první 10.6.1944 s osádkou F/Lt Rudolfa Protivy; a poslední 14.2.1945 s osádkou W/O Jaroslava Kudláčka. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 18 kapitánů – F/Lt R.Protiva (1), W/O L.Moudrý (1), F/O V.Jílek (1), F/Lt J.Hájek (1), F/O J.Irving (1), F/O J.Vella DFC (2), F/Lt K.Schoř (2), F/O S.Huňáček (1), P/O K.Kopal (1), W/O L.Košek (1), S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (1), W/O K.Pospíchal (1), W/O J.Hala (1), F/Lt V.Slánský (2), F/O V.Žezulka (2), W/O A.Jedounek (1), W/O M.Šigut (1) a W/O J.Kudláček (1).

24.6.1944 vzletl Liberator „O“ (F/O J.Vella) na Anti/U-Boot Patrol „E“ z domácí základny odpoledne ve 14.09 hodin. Již v 15.37, při letu kurzem 140 stupňů ve výšce šesti set metrů, získal službu konající operátor na obrazovce radaru, v pozici 49°03' severní šířky i 06°10' západní délky a na vzdálenost dvaceti námořních mil od letounu, kontakt na dva torpédoborce plující kurzem 90 stupňů. Po vizuálním ověření je letci identifikovali jako spojenecké námořní jednotky C75 a D87¹⁾. O devět minut později, v 15:46, objevila Vella osádka ve vzdálenosti dvou mil od letadla, v pozici 49°00' severní šířky a 05°40' západní délky, věž částečně vymořená německé ponorky, která plula asi 8 námořních mil za spojeneckými válečnými loděmi kurzem 110 stupňů a rychlostí šesti až osmi uzlů. Liberator na ní okamžitě zaútočil šikmo z levé strany. Z výšky 200 metrů F/O Vella odpálil dvě neřízené raketové střely RP (jedna se vymořila asi 100 yardů za ponorkou) a současně, při vybírání střemhlavého letu, svrhl navigátor F/O Reimann z malé výšky, řadou na plavební dráhu ponorky, šest hlubinných náloží. V místě útoku se na hladině vytvořila olejová skvrna a letci označili místo značkovačem Marker Marine. Asi 6 minut po útoku spatřili na vzdálenost dvou a půl míle, v pozici 48°57' severní šířky a 05°36' západní délky, periskop další ponorky. V 15.54 sklonil F/O Vella před Liberatoru znovu do ostrého úhlu a z výšky pouhých 80 metrů odpálil na nového nepřítele další dvě raketové střely. Za nízkého přeletu také F/O Reimann svrhl na ponorku zbývajících dvě hlubinné nálože. Útokem našeho letounu na první ponorku byly upozorněny obě spojenecké válečné lodě, jednalo se o britský torpédoborec HMS Eskimo (G75) a kanadský HMCS Haida (G63). Obě lodě okamžitě změnilly kurz své plavby a blížily se k místu označenému značkovačem. V 16.15 poprvé lokalizoval torpédoborec Eskimo svými přístroji ponorku. Následně ztratil kontakt, ale o deset minut později torpédoborec kontakt znovu získal a začal ponorku zasypávat hlubinnými náložemi (Eskimo mělo ve výzbroji hlubinné nálože Mk.VII** plněné Minolem). Torpédoborec Eskimo provedl celkem 7 útoků, první v 16:26, další

v 16:40, 16:59, 17:13, 17:30, 17:48 a poslední v 18:25. Torpédoborec Haida (kanadský torpédoborec používal hlubinné nálože plněné Amatolem) provedl celkem 2 útoky, v 17:04 a v 17:22. V 19:21 se ponorka vynořila asi 800 yardů nalevo před torpédoborcem HMCS Haida, který okamžitě zahájil palbu z děla „B“ a zasáhl věž ponorky. Osádka ponorky opustila a krátce to šlo plavidlo ke dnu. Jeden německý námořník byl zabit a zbyvajících 52, které vzaly na palubu torpédoborce, putovalo do zajetí.

Osádka Liberatoru mohla pozorovat jen malou část dohry, jejímiž hlavními aktéry byly oba torpédoborce. V 16:42 ukončil Vellův Liberator hlídkování a nabral zpáteční kurz na mateřskou základnu. Na letišti Predannack přistál ve 20.07 hodin. Vzrušující a velmi úspěšný operační let trval jen 5 hodin a 58 minut. Ještě téže noci dostalo velení čs.peruti zprávu, že německá ponorka byla po 19 hodině severně od ostrova Ile de Ouessant (Ushant) uvedenými torpédoborci potopena. Útok námořnictvo vyhodnotilo jako stupeň „A“ - ponorka určitě potopena (ve spolupráci s plavidly HMCS Haida a HMS Eskimo). Uvedené vyhodnocení obsahovalo výjimečně i podrobnější popis celé akce. Velitelství Pobřežního letectva RAF v tomto případě klasifikovalo útok 10 body. Společným úsilím čs.letců a spojeneckých námořníků byla potopena ponorka U 971 (Typ VIIC, OLTzS Walter Zeplien). Podle výpovědi zajatých německých námořníků útok Liberatoru FL961 „O“ ponorku ani nepoškodil. Ale palubní deník ponorky uvádí poškození leteckými pumami po útoku Liberatoru.

Druhý útok Vellova Liberatoru ohodnotilo velitelství námořnictva jako stupeň „G“ - ponorka zjištěna, útok neúspěšný, ponorka nepoškozena. Velitelství Pobřežního letectva klasifikovalo útok 0 body.

25.7.1944, v 03.20 při nočním startu na protiponorkový průzkum s osádkou W/O Jaroslava Haly (patnáctá operační akce letounu), byl letoun „O“ (FL961) na letišti v Predannacku poškozen (kat.AC). Při startu povolilo přední podvozkové kolo a byl poškozen kryt radaru a parabolická antena. Letoun odlétl na patroly s nefunkčním radarem a po ukončení operačního letu přistál i s hlubinnými náložemi v pumovnici v 08:20 na základně. Stroj byl předán na opravu k servisně opravárenské jednotce 67.MU. Dne 7.11.1944 byla oprava ukončena a 8.11.1944 byl znovu převzat do stavu jednotky (AM Form 78). Po provedení opravě byl letoun přeřazen písmenem „S“, později doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-S“. Na první operační let s novým identifikačním označením, protiponorkový průzkum, letěl Liberator 24.1.1945 s osádkou F/Lt Vladimíra Slánského. Na zbyvajících operačních letech létal Liberator bez výzbroje RP, v pumovnici nosil 4ks DC250 a 2ks AS600. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly (asi v průběhu ledna 1945) ze zadní pumovnice letounu demontovány.

11.3.1945 dostala perutí příkaz k odeslání letounu na generální prohlídku k 22.MU a tak byl vyřazen ze stavu jednotky a 12.3.1945 přelétnut do Silloth. 12.3.1947 byl letoun prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

¹⁾ Ve skutečnosti se jednalo o G75 a G63

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 956** **W / PP-W**
(Consolidated B-24D-CO) **USAAF s/n 41-11645)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ - s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil původně u britské 224.perutě a následně u 547.peruti („K“). 27.3.1944 byl předán ke Scottish Aviation Ltd., kde byla pravděpodobně provedena instalace výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice. K čs.peruti byl přidělen rozkazem 17.4.1944 a přelétnut piloty 4.FPP z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Predannacku (AM Form 78 - 25.4.1944). Letoun byl prohlédnut a dostrojen v Leuchars. Byl vybaven světlometem Leigh Light. U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „W“, později doplněné o kódovou kombinaci 311.čs.perutě písmeny „PP“ - tedy „PP-W“. Zkušební let u jednotky absolvoval 5.5.1944. Účinnou výzbroj letadla tvořilo 16 ks neřízených raketových střel RP umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

První bojový let z 17 provedených, protiponorkový průzkum, s ním absolvovala 15.5.1944 osádka W/O Jaroslava Haly; a poslední 23.7.1944 osádka F/Lt Jaroslava Hájka. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 10 kapitánů - W/O J.Hala (2), W/O L.Moudrý (3), F/O J.Vella DFC (2), S/Ldr B.Tobýška AFC (2), W/O J.Friedl (1), F/Lt R.Protiva (1), W/O A.Jedounek (2), Sgt O.Bureš (1), F/O S.Huňáček (1) a F/Lt J.Hájek (2).

28.7.1944 byl stroj určen výhradně pro výcvik u jednotky. Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain, jej přelétával W/O Jaroslav Hala s druhým pilotem F/Lt Jiřím Englem a dalšími muži osádky. 22.8.1944 byl Liberator přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. k opravě v dílnách a 7.9.1944 se vrátil k jednotce do Tainu.

Dne 10.3.1945 dostala perutí příkaz k předání letounu k 22.MU (AM Form 78 - 16.3.1945) a ze stavu RAF byl vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 953** **M**
(Consolidated B-24D-CO) **USAAF s/n 41-11651)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ - s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil původně u britské 224.peruti („E“) a 311.čs.peruti byl přidělen rozkazem 1.2.1944, po montáži nosičů neřízených raketových střel RP do zadní pumovnice u Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku. Na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu byl přelétnut piloty No.4 FPP 11.2.1944 (AM Form 78 - 17.2.1944). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „M“. Letoun neměl pomocné křídelní palivové nádrže, pouze jednu přídavnou palivovou nádrž v přední pumovnici. Dne 21.2.1944 byl letoun přelétnut F/Lt Schořem z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku. Z letounu byla vymontována „constant speed unit“ a přepravena druhým Liberátorem BZ975 „R“ zpět do Beaulieu pro letoun FL955 „N“, aby mohl být též přelétnut na novou základnu. Ke 4.3.1944 měl nalétáno celkem 1021.00 hodin. Zpočátku, od února do srpna 1944, sloužil u jednotky výhradně k cvičným letům. 22.5.1944 byla u něho provedena výměna motoru č.3 i vrtule, celková oprava letounu byla ukončena 24.5.1944. Dne 8.8.1944 s ním P/O Jaroslav Friedl s druhým pilotem F/Sgt Janem Posnerem a dalšími muži osádky přelétli z Predannacku na novou základnu 311.čs.perutě RAF Tain. Liberator „M“ létal na operaci vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

První bojový let, z 11 provedených, s ním absolvovala 29.8.1944 osádka F/O Jana Velly DFC; a poslední, při kterém byl při přistání poškozen (kat.AC), 12.11.1944 osádka W/O Ludka Moudrého. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 8 kapitánů - F/O J.Vella DFC (1), W/O L.Moudrý (2), F/Sgt O.Bureš (2), W/O J.Matějka (1), F/O V.Žezulka (1), W/O A.Jedounek (2), F/O L.Linhart (1) a F/Lt R.Protiva (1).

4.10.1944, v průběhu bojového letu nad Severním mořem, zaútočila v 08.01 hodin osádka W/O Arnošta Jedounka hlubinnými náložemi na 90 metrů dlouhou a asi 10 metrů širokou olejovou skvrnu, táhnoucí se na mořské hladině. Nedaleko od norského pobřeží, kolem 50 kilometrů západně od Nordfjordu, letoun nalezl na zjištěném místě ve směru předpokládané plavby ponořené ponorky a navigátor F/Sgt Hanuš J.Korda srazil v výšce 30 metrů na začátek a konec olejové skvrny po jedné hlubinné náloži. Výsledek útoku nebyl pozorován. Oficiálně byl útok Jedounkovy osádky vyhodnocen velitelstvím britského námořnictva jako stupeň G - ponorka zjištěna, útok neúspěšný a ponorka nepoškozena. Velitelství Pobřežního letectva RAF pak klasifikovalo útok 0 body.

12.11.1944, při návratu z hlídkového letu osádky W/O Moudrého, po celkem 13.30 hodinách protiponorkového hlídkového letu, vypověděl v 17.50 letounu službu nejprve motor č.3 a krátce na to i motor č.2. Liberator byl v 90 metrech nad mořem a začal ztrácet výšku. Teprve po několika neúspěšných pokusech se navigátorovi podařilo v pouhých 15 metrech nad hladinou odhodit hlubinné nálože a kapitán postupně vytáhl letadlo do 140 metrů. V 18.05 se letoun přiblížil k základně RAF Stornoway na ostrově Lewis, v souostroví Vnější Hebridy. W/O Moudrému se však nedařilo vysunout podvozek. Vysunout nouzovým způsobem ručně se jej nepodařilo ani palubnímu mechanikovi (následně vyšetřování zjistilo, že lanko vyskočilo z cívky a namotalo se na osu). Protože byl letoun nad letištem jen ve 140 metrech, požádal kapitán letištní kontrolu, v obavě, aby mu nevyšly zbyvajících motory, o nouzové přistání. V 18.25 přistál bez podvozku na břicho. Osádka vyvázla bez zranění, ale letoun byl vážně poškozen (kat.AC). V závěru protokolu o šetření nehody se říká, že za přistání Liberatoru bez podvozku a za jeho poškození je plně odpovědný kapitán letounu, druhý pilot a také palubní mechanik. Za hlavní příčinu letecké nehody je pokládána jejich neznalost „Cockpit drillu“ a palivového systému letadla; pilota čekal válečný soud. Letoun byl 21.11.1944 vyřazen ze stavu RAF.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 966** **B / PP-B**
(Consolidated B-24D-CO) **USAAF s/n 41-11654)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ - s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil původně u 224.perutě („L“) a následně u 547.perutě („L“), která jej předala 22.3.1944 do SAL. K 311. čs.peruti byl přidělen rozkazem 13.4.1944 (AM Form 25.4.1944). Po montáži světlometu Leigh Light u Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku jej na základnu 311. čs.perutě do Predannacku přelétli 26.4.1944 piloti No.4 FPP. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „B“, později doplněné o kódovou kombinaci 311.čs.perutě písmeny „PP“ - tedy „PP-B“. Účinnou výzbroj letadla tvořilo 16ks neřízených raket RP, umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici byl dále prostor pro 4 až 8 ks protiponor-

kových hlubinných náloží DC250 MkXI. Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na novou základnu jednotky do Tainu, jej přelétával W/Cdr Josef Šejbl DFC s druhým pilotem F/Lt Karlem Kvapilem a dalšími muži osádky.

První bojový let z 53¹⁾ (stroj od dubna 1944 do prosince 1944 odlétal ze všech Liberátorů u čs.jednotky pátý nejvyšší počet operačních letů) provedených, s ním absolvovala 17.5.1944 osádka F/O Olřícha Doležala DFC; a poslední 2.12.1944 osádka F/O Žezulky. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 25 kapitánů – F/O O.Doležal DFC (1) F/O J.Irving (1), W/O R.Nedoma (1), W/O, P/O J.Friedl (4), F/Lt K.Schoř (2), S/Ldr J.Kostohryz (1), P/O J.Kuhn DFM (1), F/O, F/Lt J.Hájek (5), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (3), F/O L.Linhart (5), F/Lt, S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (5), F/O V.Jílek (3), F/O S.Huňáček (1), F/O R.Haering DFM (2), F/O J.Vella DFC (2), F/O J.Pavelka (2), W/O K.Pospíchal (1), F/Lt R.Protiva (2), F/Sgt O.Bureš (1), F/Sgt J.Kudláček (2), F/O V.Žezulka (2), W/O L.Moudrý (1), W/O A.Jedounek (2), W/O J.Matějka (2) a W/O Š.Petrásek (1).

Dne 7.12.1944 byl letoun přelétnut do Leuchars. 15.2.1945 oznámila 67.MU, že oprava byla ukončena a letoun je připraven ke zkušebnímu letu. K 8.3.1945 letoun převzala 22.MU. Ze stavu RAF byl vyřazen 31.10.1945 (kategorie E).

¹⁾ V ORB je uveden tento letoun ještě na operačním letu 11.3.1945 (F/Lt Hrnčíř), ale jednalo se již o EW313 „B“ (viz ORB Tain)

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 960** **V**
(Consolidated B-24D-CO) **USAAF s/n 41-11665)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil původně u britské 224.perutě („O“) a následně u 547.peruti („3oC“). 27.3.1944 byl předán na opravu ke Scottish Aviation Ltd., kde byla pravděpodobně zároveň provedena instalace výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice. K čs.peruti byl přidělen rozkazem 21.4.1944 a přelétnut ze skotského Pretwicku na základnu 311.čs.perutě do Predannacku. Letoun nebyl v kompletním stavu, byl proto prohlédnut, opraven a dostrojen v Leuchars (výměna motorů a vrtulí, celková údržba draku a seřízení motorů). Zkušební let u perutě absolvoval 27.5.1944. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „V“. Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain, jej přelétával W/O Karel Pospíchal s druhým pilotem F/Sgt Lubomírem Volkou a dalšími muži osádky. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16 ks neřízených raketových střel RP umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. První bojový let z 31 provedených, protiponorkový průzkum, s ním absolvovala 1.6.1944 osádka F/O Václava Jílka; a poslední, při kterém byl za letu palbou nepřítele poškozen (kat.AC), 2.10.1944 osádka F/Sgt Jana Matějky. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 21 kapitánů – F/O V.Jílek (2), F/O J.Vella DFC (1), W/O L.Moudrý (2), P/O K.Kopal (3), F/O L.Linhart (1), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (2), W/O A.Jedounek (1), W/O J.Friedl (1), F/O S.Huňáček (1), P/O J.Kuhn DFM (1), F/O R.Haering DFM (2), Sgt O.Bureš (1), W/O K.Pospíchal (2), W/O J.Lazar (1), F/O V.Žezulka (3), S/Ldr J.Kostohryz (1), W/O L.Moudrý (2), F/O J.Pavelka (1), W/O J.Hala (1), F/Lt K.Kvapil (1) a F/Sgt J.Matějka (1). Dne 2.10.1944 letoun „V“ (FL960) s osádkou F/Sgt Matějky v blízkosti norského pobřeží, severně od Bergenu, zaskočila velmi přesná protiletadlová palba nepřítele. Rychlopalným kanónem byl zasažen motor č.4 (ORB uvádí motor č.3), prostříleno pravé směrové kormidlo a zadní část trupu. Žádný z letců však nebyl zraněn a po více jak šestihodinovém letu se Liberator vrátil do Tainu. Stroj s 25% poškozením v kategorii AC byl 4.10.1944 převzat k opravě na místě pracovníky Scottish Aviation Ltd.. Po ukončení zakázky byl letoun 22.3.1945 vrácen do stavu čs.perutě (AM Form 78), ale v dostupných záznamech jednotky o něm nejsou žádné údaje. Dne 21.3.1946 Liberator převzala 12.MU a 3.6.1947 byl vyřazen ze stavu RAF.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 937** **K**
(Consolidated B-24D-CO) **USAAF s/n 41-11681)**

Jednalo se o první Liberator III (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) vybavený cm radarem typu DMS-1000 (proto byl zpočátku označen jako Liberator IIIA). Ještě při přidělení k 547.peruti byl letoun vybaven tímto typem radaru, ale na konci roku 1943 byly tyto radary staženy z operační služby. Původní radar byl před přidělením k 311.peruti pravděpodobně nahrazen novějším typem ASG-1.

Letoun původně sloužil u britské 224.peruti („H“) a později u 547.peruti („3oH“). Dne 25.8.1944 byl přidělen rozkazem k 311.čs.peruti z Haver-

fordwest a přelétnut do Tainu na základnu 311.čs.perutě (AM Form 78 – 28.8.1944). U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „K“. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16ks neřízených raket RP, umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil letoun na operace 4 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 8 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 14.9.1944 s osádkou F/O Rudolfa Haeringa DFM; a poslední, při kterém byl ztracen (kat.E), 3.10.1944 s osádkou P/O Jaroslava Haly. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 8 kapitánů – F/O R.Haering DFM (1), W/O J.Matějka (1), W/O J.Říha (1), W/O A.Jedounek (1), F/Sgt O.Bureš (1), F/O V.Žezulka (1), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1) a P/O J.Hala (1).

V úterý 3. října 1944 odstartovala ve 4:05 s letounem Halova osádka k hlídkovému letu nad Severním mořem v oblasti norského pobřeží. V 15.29 hodin zachytila radiostanice na Islandu tísňové volání Liberátoru „K“: „O – A“, kódový signál: „jsme napadeni nepřátelským stíhačem“. V 15.24¹⁾ hodin, v pozici 59°25' severní šířky a 04°00' východní délky (přibližně 100 km severozápadně od Stavangeru) pak spatřila osádka Liberátoru GR.VI „G“ od britské 547.peruti v dále před sebou rudou ohnivou kouli. Když se letci přiblížili k místu tragédie, bylo na hladině vidět jen nevelké množství blíže neurčených trosk, dvě částečně nafouknuté záchranné dinghy, ale žádná lidská těla. Nespátřili ani žádný nepřátelský letoun. Z místa neštěstí se čtyřmotorový stroj 547.perutě vzdálil v 15.47 hodin, aby znovu pokračoval v rutinní protiponorkové patrole. Halův Liberator se stal pravděpodobně kořistí roje Bf 110G-2. Sestřel si připsal na své konto Lt.Peter Bähge od 10./ZG26. Roj startoval z letiště Stavanger-Forus. Pozemní řídicí stanoviště navedlo roj na cíl zcela přesně. Po 250-300km letu spatřili němečtí stíhači Liberator Pobřežního letectva letící paralelním kurzem ve vzdálenosti asi 1000-1500m a ve stejné výšce jako oni, tj asi 350m. Lt. Bähge Liberator mírně předlétl, pak ostře zabočil a ze vzdálenosti asi 400m zahájil palbu ze všech palubních zbraní. Podle vyprávění Helmuta Quellmalze, radisty/střelce v osádce Lt.Bähge, to vypadalo: „Jakoby Liberator rozříznul velký nůž na dvě části. Z otevřeného trupu padaly do moře hlubinné nálože, přístrojové vybavení a také členové osádky. Torzo letounu zmizelo pod hladinou. Vše netrvalo déle než 15 sekund.“

¹⁾ Časové údaje jsou uvedeny podle oficiálních záznamů, rozdíl několika minut mohl být způsoben např. různým nastavením hodin

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 944** **B**
(Consolidated B-24D-CO) **USAAF s/n 41-11696)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) byl po dodání do Spojeného království přidělen k britské 86.peruti („Y“). Dne 31.5.1943 byl letoun poškozen (kat.B), a po opravě byl 30.10.1943 vrácen do stavu perutě (dostal přiděleno jiné identifikační písmeno). Dne 2.2.1944 obdržela firma Scottish Aviation Ltd. rozkaz předat letoun vybavený výklopným odpalovacím zařízením RP k 311.čs.peruti. Letoun byl dodán až 28.2.1944 a to na základnu Beaulieu, kterou čs.jednotka 23.2.1944 opustila. Na základnu v Predannacku stroj dorazil 29.2.1944 (AM Form 78 – 4.3.1944). K tomuto datu měl odlétáno celkem 357.25 hodin. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „B“. Nebyl však schopen operačního nasazení. Horní střelecká věž byla demontována a chyběly boční kulometry. Neměl pomocné křídelní palivové nádrže, ale měl instalovány dvě přídavné palivové nádrže v prostoru přední pumovnice. Zkušební let u jednotky vykonal 30.3.1944. U jednotky byl používán pouze k cvičným letům.

Dne 5.4.1944 přišel rozkaz předat letoun k 59.peruti do Ballykelly, kam byl 25.4.1944 přelétnut. Dne 12.3.1947 byl Liberator prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 948** **M / D / PP-D**
(Consolidated B-24D-DT) **USAAF s/n 41-11754)**

Jednalo se o stroj, který od srpna 1943 do března 1945 odlétal ze všech Liberátorů u jednotky nejvyšší počet operačních letů – celkem 72. Letoun (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil původně u britské 224.peruti („M“) a 311.čs.peruti byl přidělen 18.7.1943. Letoun byl přelétnut na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu a v červenci 1943 sloužil k cvičným letům. U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „M“. K 29.7.1943 měl odlétáno celkem 206,65 letových hodin. Letoun neměl pomocné křídelní palivové nádrže, pravděpodobně až v září nebo říjnu 1943 byla instalována jedna z přídavných palivových nádrží v přední pumovnici. Letoun nebyl vybaven navigačním zařízením GEE ani radiovýškoměrem. Na první tři operační lety letěl vybaven 12ks DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 72¹⁾ operačních letů (3 - jako „M“ a 69 - jako „D“) - první 23.8.1943 s osádkou P/O Josefa Stacha DFC; a poslední 1.3.1945 s osádkou F/O Rufolfa Haeringa. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 31 kapitánů - P/O J.Stach DFC (2), F/Sgt, P/O K.Kopal (2), F/O S.Huňáček (2), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (3), W/O A.Jedounek (7), S/Ldr B.Tobýška AFC (1), W/O J.Hala (2), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (5), P/O, F/O V.Jílek (2), P/O J.Kuhn DFM (1), W/O L.Košek (1), W/O L.Moudrý (5), P/O J.Friedl (1), W/O J.Lazar (2), W/O K.Pospíchal (2), F/O L.Linhart (5), F/Lt J.Hájek (3), F/O V.Žežulka (1), F/Sgt, W/O O.Bureš (3), F/Lt R.Protiva (2), W/O J.Tichý (1), W/O Š.Petrášek (1), F/O J.Pavelka (1), F/O R.Haering DFM (6), W/O J.Kudláček (1), F/O J.Vella DFC (1), F/Lt V.Slánský (3), P/O J.Polívka (1), W/O J.Matějka (2), P/O J.Říha (2) a W/Cdr J.Kostohryz DSO (1).

Při třetím operačním nasazení letadla, 30.8.1943 nad Biskajským zálivem, byla kolem 11.00 hodin Stachova osádka, v prostoru asi 220 km severně od španělského města La Coruña (45 28N, 08 32W), napadena dálkovým stíhacím Ju 88. Zaútočil nečekaně a již při první zteci se mu ranou přímo do srdce podařilo zabít triadvacetiletého bočního střelce Sgt A.Šimka, který byl poprvé na bojovém letu. Za velmi obratného manévrování kapitána se zbylí střelci Liberatoru úspěšně bránili a při třetím útoku Junkerse se Sgt Skalíkovi v zadní a Sgt Benediktovi v horní věži podařilo Němce zasáhnout. Zasáhli jeho levý motor, který začal kouřit a současně i pravý, ze kterého vyšlehl plameny. Nepřítel ztrácel výšku až nakonec skončil v moři. Celý souboj trval asi 15 minut. Toho dne sice přišla Luftwaffe o Ju 88C-6 (W.Nr.750399) „F8+FX“ od 13.(Z)/KG40, s tříčlennou osádkou Uffz Ernsta Itzighela (zmiňovaný letoun mohl být ale také sestřelen v souboji se Sunderlandem JM707 od 461.perutě asi o hodinu později), ale podle německých záznamů se žádný Junkers 88 od V/KG40 toho dne nezúčastnil souboje samostatně. Liberator „M“, s poškozeným motorem č.2 a s 20 zásahy z kanónů a kulometů, nakonec přistál v 15.24 na základně v Beaulieu (poškození kat.A). Po opravě byl stroj využíván k cvičným letům u jednotky.

26.11.1943 v 16.15 startovala s letadlem na protiponorkový průzkum osádka P/O Oldřicha Doležala. Pro problémy s elektrickou instalací přistála po 1 hodině a 14 minutách letu na základně RAF St.Eval. Zmiňovaný let nebyl započítán do přehledu operačních letů 311.čs.perutě.

Dne 30.12.1943 byl stroj přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži výklopných nosičů neřízených raketových střel RP do zadní pumovnice. Po montáži byl letoun 11.2.1944 znovu přidělen čs.jednotce. 19.2.1944 absolvoval v Beaulieu zkušební let (ještě s označením „M“). Následně (asi začátkem března 1944) byl přeznačen písmenem „D“, později doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-D“. Stroj létal na operaci vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

Ke čtvrtému operačnímu letu, respektive prvému s novým identifikačním označením, k rutinnímu protiponorkovému průzkumu, odlétl 19.5.1944 s Huňáčkovou osádkou. Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na další základnu jednotky na severovýchodní pobřeží Skotska do Tainu, jej přelétával F/O Rudolf Haering DFM s druhým pilotem F/Sgt Josefem Drobničkem a ostatními muži osádky. Dne 3.9.1944, při devětaadvacátém operačním letu stroje, zahlédla osádka W/O Arnošta Jedounka v 07.10 na vzdálenost asi 1 námořní míle osamocený Ju 88, letící zprava v pouhých 15 metrech nad mořem. Kapitán se rozhodl pro útok, který byl ukázkou výborného pilotního umění. Když osádka Junkerse spatřila ze všech zbraní palící Liberator, zvolila raději rychlý ústup.

Pravděpodobně v druhé polovině ledna 1945 (někdy po pětadesáté bojové operaci uskutečněné 14.1.1945 Matějkovou osádkou) byly ze zadní pumovnice letouny odstraněny nosiče neřízených raketových střel RP. Dne 27.1.1945 s ním v Leuchars uskutečnil F/Lt Oldřich Hořejší zkušební let a druhý den ve 14.10 s ním odstartoval k přeletu k jednotce do Tainu.

Dne 5.3.1945 oznámilo velitelství 43.skupiny na velitelství 41.skupiny, že Liberator je připraven k předání a 11.3.1945 byl převzat do stavu 22.MU. K 5.2.1946 byl jeho technický stav zaznamenán jako kategorie E, a 21.3.1946 se nacházel v SAL.

¹⁾ V ORB je uveden na operačním letu 11.3.1945 (F/O Šesták) letoun FL948, ale jednalo se již o EV955 „D“ (viz ORB Tain a Válečný deník 311. perutě)

Liberator G.R. Mk.V RAF s/n FL 949 Y / PP-Y
(Consolidated B-24D-DT USAAF s/n 41-11755)

Stroj (v provedení „Dumbo“ - s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil nejprve u britské 224.perutě („K“) a následně krátce u 547.perutě („K“). 7.3.1944 byl předán ke Scottish Aviation Ltd., kde byla pravděpodobně provedena instalace výklopného odpalovacího

zařízení RP do zadní pumovnice. K 311.čs.perutí byl přidělen rozkazem 8.4.1944 a přelétnut piloty 4.FPP od Scottish Aviation Ltd. z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Predannacku (AM Form 78 - 26.4.1944). Letoun nebyl předán ve stavu schopném operačních letů a byl dokonpletován v Leuchars. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „Y“, později doplněné o kódovou kombinaci 311.čs.perutě písmeny „PP“ - tedy „PP-Y“. První let u perutě sice absolvoval 12.5.1944 ale ještě 22.5.1944 se u něho prováděla montáž nových kabelových rozvodů k radiolokátoru. Původní radar DMS-1000 (pozn.: v přehledech Pobřežního letectva se objevuje až do července 1944) byl nahrazen novějším typem ASG-1 (viz protokol z nehody 1.1.1945). Letoun byl vybaven světlometem Leigh Light. Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain, jej přelétával P/O Josef Kuhn DFM s druhým pilotem Sgt Miroslavem Polachem a dalšími muži osádky. Účinnou výzbrojí letadla tvořilo 16 ks neřízených raketových střel RP umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. První bojový let z 43 provedených, protiponorkový průzkum, s ním absolvovala 10.6.1944 osádka W/O Ludvíka Koška; a poslední, 1.1.1945 osádka W/O Oldřicha Bureše. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 24 kapitánů - W/O L.Košek (3), F/O J.Hájek (1), S/Ldr J.Kostohryz (2), F/O S.Huňáček (2), F/O V.Žežulka (3), F/O L.Linhart (6), W/O, P/O J.Hala (2), F/O K.Kopal (1), P/O J.Kuhn DFM (1), W/O L.Moudrý (2), F/Lt R.Protiva (1), F/O J.Pavelka (2), P/O, F/O J.Friedl (2), F/O J.Vella DFC (1), W/O J.Tichý (1), W/O J.Matějka (1), F/Sgt, W/O M.Šigut (3), F/Lt V.Slánský (1), F/O J.Říha (3), W/O A.Jedounek (1), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (1), P/O J.Polívka (1), S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (1) a W/O O.Bureš (1).

Dne 27.10.1944 se v norských vodách stala cílem útoku palubních letounů typu Firefly 1771.peruti Fleet Air Arm (FAA) z letadlové lodi HMS Implacable ponorka U 1060 (Typ VIIF, OLTzS Herbert Brammer). Při dopoledním průzkumném letu kontroloval Black Flight ve složení Firefly Mk.I DK416 „4A“ (Lt Cdr Ellis, Lt Greenway), Firefly Mk.I „4B“ (S/Lt Ramsden, S/Lt Gullen), Firefly Mk.I Z1978 „4H“ (S/Lt S.A.W.Waters, S/Lt C.G.Weir) a Firefly Mk.I Z1961 „4G“ (S/Lt J.T.Morgan, S/Lt D.R.Manley) námořní trasu z Meloy do Rorvik. Náhle byla spatřena ponorka doprovázená torpédoborcem. Letouny „4A“ a „4B“ zaútočily na torpédoborec, který zapálily. Druhé dva Firefly, „4H“ a „4G“, poškodily ponorku, ale letoun „4H“ byl při útoku sestřelen a zřítel se vedle ponorky¹⁾, letoun „4G“ se vrátil na letadlovou loď s nefunkčními klapkami a poškozeným křídlem. Následně dorazily přivolané Barracudy doprovázené White Flight ve složení Firefly Mk.I Z1888 „4K“ (Lt Donaghy, S/Lt Stevenson), Firefly Mk.I Z1913 „4L“ (S/Lt Blackburn, S/Lt West) a Firefly Mk.I DT931 „4J“ (S/Lt Johns, S/Lt Westlake). Letoun „4K“ zasáhl zásobníky munice na velitelské věži, které explodovaly. Poškozená ponorka se nakonec prodrala k ostrůvku Fleina, kde uvízla na mělčině (na pozici 65°24' severní šířky a 12°00' východní délky) a převrátila se na pravý bok. O dva dny později, 29.10.1944, zaútočil na poškozenou ponorku Liberator „Y“ FL949 kapitána F/O J.Pavelky (spolu s dalším letounem jednotky - Liberatorem „H“ BZ723). První útok zahájil letoun „Y“ v 09:03. Při šesti náletech vypálil postupně na ponorku čtyři salvy po čtyřech neřízených raketách s hlavicemi AP25 Type J (docílil 7 zásahů; 8 raket bylo „krátkých“ a 1 raketa prolétla pod kýlem ponorky) a shodil jednu a tři hlubinné nálože (z nich 2 explodovaly v blízkosti věže ponorky). Sedmý průlet provedl kapitán v 9:40 za účelem pořízení fotodokumentace. Osud U 1060 pak zpečetily 4.11.1944 dva Halifaxy „D“ a „T“ britské 502.perutě. Osádky zahlédly ponorku v 8:32. Halifax „D“ shodil sedm MC500lb.(všechny dopadly paralelně s ponorkou ve vzdálenosti asi 30ft). Halifax „T“ provedl dva útoky, při prvním shodil čtyři A/S 600lb. pumy, které těsně orámovaly ponorku, při druhém útoku dopadly zbývající dvě A/S 600lb. za ponorkou.

Velitelství Pobřežního letectva RAF klasifikovalo útok čs.osádek 10 body. Admirálat ohodnotila útok Liberatorů stupněm A - ponorka potopena; ve spolupráci s letouny „D“ (F/Lt W.G.Powell) a „T“ (S/Ldr H.H.C.Holderness DFC, AFC) od 502.perutě a letouny HMS Implacable. Procentuálně byl podíl na potopení ponorky U 1060 rozdělen podle rozhodnutí U-boat Assessment Committee následovně: Liberatory „H“ a „Y“ od 311.perutě - 50%; Firefly od 1771.perutě (HMS Implacable) - 10%; Halifaxy „D“ a „T“ od 502.perutě - 40%.

Dne 1.1.1945 odstartoval ve 22:02 W/O O.Bureš s Liberatorem „PP-Y“ (FL949) na protiponorkovou patrolu. Ve 22:40 narazil letoun do skalnatého povrchu pohoří Cuilags u Rora Head na ostrově Hoy, Orknejské ostrovy a všech osm mužů v jeho troskách zahynulo. Příčina nehody nebyla objasněna (osádka byla při předletové přípravě upozorněna na vyvýšeniny nacházející se na trase letu). Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 11.1.1945.

¹⁾ S/Lt S.A.W.Waters zahynul, S/Lt C.G.Weir byl zraněn a zajat

Liberator G.R. Mk.V
(Consolidated B-24D-DT)

RAF s/n FL 955 N
USAAF s/n 41-11756)

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) byl počátkem března 1943 přidělen britské 86.peruti („P“) a podle AM Form 78 měl být počínaje 26.3.1943 ve stavu britské 224.peruti v Beaulieu (29.5.1943 předán na opravu 226. MU, po opravě byl vrácen 13.6.1943 do stavu 86.perutě), ale podle ORB 86.perutě vykonal letoun mezi 29.4.1943 a 23.5.1943 pět operačních letů ze základny Aldergrove. Dne 4.5.1943 potopila na pozici 47 10N, 22 57W čtyřmi hlubinnými náložemi osádka P/O J.C.Greena (No.86 Squadron) letící s Liberatorem „P“ ponorku U 109 (Typ IXB; OLtzS Joachim Schramm). Liberator byl k 311.čs.peruti přidělen rozkazem 1.2.1944, po montáži nosičů neřízených raketových střel RP do zadní pumovnice u Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku (do SAL byl předán 9.12.1943 od 86.perutě). Na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu byl přelétnut 5.2.1944 (AM Form 78 - 11.2.1944) (jiný záznam hovoří o přeletu uskutečněném 8.2.1944 prostřednictvím Ferry Pool ATA z Tollertonu). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „N“. Letoun nebyl v kompletním stavu, v horní věži i v bočních střelištích chyběly kulometry a chyběla i některá další výstroj. Letoun neměl pomocné křídelní palivové nádrže, pouze jednu přídatnou palivovou nádrž v přední pumovnici. 14.2.1944 absolvoval zkušební let a 23.2.1944 jej přelétl z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku F/O Jan Irving s druhým pilotem W/O Štěpánem Petráškem a ostatními muži osádky. Ke 4.3.1944 měl nalétáno celkem 473.10 hodin. Začátkem března 1944 byl letoun vrácen ke kompletaci do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., která byla ukončena 14.4.1944. Zpět k čs.jednotce byl přelétnut 25.4.1944. V květnu 1944 byl v Predannacku u perutě zpočátku používán výhradně k cvičným letům, 21.5.1944 vykonal let do Prestwicku a zpět. 22.5.1944 byly do trupových bočních střelišť namontovány britské zdvojené kulometry Browning ráže 0.303. 7.8.1944 s ním F/Lt Jaroslav Hájek s druhým pilotem F/Sgt Gustavem Netrefou a dalšími muži osádky přelétl z Predannacku na novou základnu 311.čs.perutě RAF Tain. Liberator „N“ létal na operace vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

První bojový let z 39 provedených, protiponorkový průzkum, s ním absolvovala 24.5.1944 osádka S/Ldr Jana Kostohryze; a poslední 13.11.1944 osádka F/Lt Rudolfa Protivy. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 26 kapitánů – S/Ldr J.Kostohryz (1), F/O S.Huňáček (1), W/O J.Lazar (2), F/O J.Hájek (2), F/O J.Irving (1), W/O L.Košek (1), F/Lt K.Schoř (1), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (1), Sgt, F/Sgt O.Bureš (3), F/Lt R.Protiva (2), F/O O.Doležal DFC (2), P/O K.Kopal (1), F/O R.Haering DFM (1), W/O L.Moudrý (3), F/O V.Žezulka (1), F/O J.Vella DFC (3), W/O K.Pospíchal (1), P/O J.Friedl (2), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (2), W/O K.Pospíchal (1), F/O L.Linhart (2), W/O J.Hala (1), W/O A.Jedounek (1), W/O Š.Petrášek (1), F/Sgt J.Matějka (1) a W/O J.Tichý (1).

Dne 13.11.1944, při návratu z operačního letu Protivy osádky, v 21.30 hodin při přistání na základně RAF Stornoway na ostrově Lewis v souostroví Vnější Hebridy, se u letadla zasunulo přední podvozkové kolo. Příčinou byla technická závada. Ještě ve vzduchu před přistáním osádka zjistila, že přední kolo se nedá zajistit. Osádka vyvázla bez zranění, ale letoun byl poškozen (kat.AC). V závěru protokolu o šetření nehody se říká, že pilot i osádka provedla vše potřebné k zajištění podvozku. Liberator však vážně poškozen nebyl. Dne 19.11.1944 byl Liberator „N“ s celkovým počtem 996.05 odlétaných hodin předán na opravu k sevně technické jednotce. Zakázka byla ukončena 30.3.1945 ve Scottish Aviation Limited v Prestwicku (podle záznamu odpracováno celkem 3829,45 hodin). Ačkoliv byl letoun podle AM Form 78 znovu přidělen k jednotce 7.4.1945, ve skutečnosti se k ní již do konce války nevrátil. Dne 14.4.1945 bylo odesláno hlášení 56.MU na velitelství Pobřežního letectva, že stroj je po opravě připravován k předání. SAL oznamuje 7.5.1945 čs. jednotce, že oprava je hotova, ale již 30.5.1945 je stroj předán 83.MU k opravě na místě (AM Form 78) a vrácen do stavu 311. peruti je až 5.7.1945. Dne 21.3.1946 byl předán 51.MU a 12.3.1947 byl letoun prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.V
(Consolidated B-24D-30-CO)

RAF s/n FL 985 PP-P
USAAF s/n 42-40095)

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) byl po dodání do Spojeného království přidělen k 59.peruti („M“). Dne 16.10.1943 byl odeslán do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. na opravu, která byla ukončena 18.3.1944. Liberator byl rozkazem 11.3.1944 přidělen k 311.čs.peruti, ale 18.3.1944 byl příkaz k předání zrušen. Následně byly u Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku do

zadní pumovnice instalovány výklopné nosiče neřízených raketových střel RP a 7.4.1944 letoun obdržela znovu britská 59.peruť („F“). Rozkazem 7.12.1944 byl Liberator znovu přidělen k čs.jednotce, ke které byl přelétnut 19.12.1944 z Ballykelly na základnu RAF Tain. U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „P“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-P“. Předaný stroj byl ale ve značně nekompletním stavu a neschopen bojové činnosti. Teprve ze 4.1.1945 existuje záznam o jeho operačním vystrojení a vyzbrojení. V lednu 1945 byl využíván k cvičným letům. Na operační lety létal Liberator bez výzbroje RP, v pumovnici nosil 4ks DC250 a 2ks AS600. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly (asi koncem prosince 1944 nebo v průběhu ledna 1945) ze zadní pumovnice letounu demontovány.

U 311.čs.perutě uskutečnil pouze 4 operační lety, protiponorkové průzkumy – první 5.2.1945 s osádkou F/O Rudolfa Haeringa DFM, druhý 8.2.1945 s osádkou F/O Vratislava Žezulky, třetí 11.2.1945 s osádkou F/Lt Rudolfa Protivy, a konečně poslední 19.2.1945 s osádkou W/O Jana Matějky, kdy se musel pro poruchu kompasu vrátit z letu předčasně. Druhý den jej přelétl W/O Jindřich Beneš se Sgt Františkem Bretem a navigátorem F/O Arnoštem Švermou k opravě na základnu Leuchars. 26.2.1945 se stroj vrátil do Tainu, přelétl jej F/Sgt Josef Klesnil se Sgt Iljou Hrušákem a navigátorem F/O Ladislavem Snídalem.

Dne 5.3.1945 oznámilo velitelství 43.skupiny na velitelství 41.skupiny, že Liberator je připraven k předání a 11.3.1945 byl převzat do stavu 22.MU. Ze stavu RAF byl vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V
(Consolidated B-24D-30-CO)

RAF s/n FL 981 O
USAAF s/n 42-40098)

Historie:

Jednalo se o stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), který byl po dodání do Spojeného království přidělen 31.3.1943 k 59.peruti, následně sloužil od 3.4.1943 k výcviku u 1(C) OTU („7“) a od 5.11.1943 u 1674 HCU. Před opětovným přidělením k 59.peruti („10B“), ke kterému došlo v březnu 1944, byl letoun předán ke Scottish Aviation Ltd., kde byla provedena instalace výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice.

Letoun odevzdala 59.peruť na základně Ballykelly 15.9.1944 a 8.10.1944 byl rozkazem přidělen k 311.čs.peruti. Dne 12.10.1944 byl přelétnut z Ballykelly do Leuchars a po opravě, 18.11.1944, dorazil od 63 MU na základnu Tain. U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „O“. Liberator byl používán pro cvičné a neoperační lety.

Dne 4.12.1944 ve 21:20, krátce po startu k nočnímu cvičnému letu, se letoun s osádkou W/O Štěpána Petráška z nezjištěných příčin zřítíl v blízkosti letiště a shořel (kat.E). Celá osádka zahynula. Ze stavu RAF byl Liberator vyřazen 4.12.1944.

Liberator G.R. Mk.V
(Consolidated B-24D-30-CO)

RAF s/n FL 982 U / PP-U
USAAF s/n 42-40099)

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) původně sloužil u britské 59.peruti („P“). Od 12.10.1943 až do 12.3.1944 se nacházel v opravě u Scottish Aviation Ltd. a následně byl 14.5.1944 znovu převzat do stavu 59.peruti („10Z“). Dne 15.10.1944 byl přidělen rozkazem 311.čs.peruti a 22.10.1944 přelétnut z Ballykelly na základnu Tain (podle záznamu jej již 16.9.1944 přelétával pilot F/Lt Engel s navigátorem F/Lt Ondřejem do Tainu ze základny RAF Whithyburn u Haverfordwest, kde bylo u servisní jednotky General Reconnaissance Aircraft Preparation Pool doplňováno některé chybějící vybavení). U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „U“, později doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-U“. Letoun nebyl předán v kompletním stavu. Absolvoval několik letů do Ballykelly, Prestwicku a Leuchars a po doplnění výstroje a výzbroje se stal operačně schopným až v prosinci 1944. Liberator létal na operace vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Na některé operace létal bez výzbroje RP a v těchto případech nesl buď 8 ks DC250 nebo 4ks DC250 a 2 ks AS600. Poslední operační let s RP uskutečnil letoun 17.2.1945 a na poslední dva operační lety u perutě letěl vyzbrojen pouze 6-ti DC250.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 14 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 15.12.1944 s osádkou W/O Josefa Tichého; a poslední 27.2.1945 s osádkou W/O Gustava Netrefy. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 9 kapitánů – W/O J.Tichý (1), W/O J.Kudláček (3), W/O M.Šigut (2), F/O V.Žezulka (3), F/Lt V.Slánský (1), P/O J.Říha (1), W/Cdr J.Kostohryz DSO (1), F/O R.Haering DFM (1) a W/O G.Netrefa (1).

Dne 11.3.1945 dostala peruť příkaz k předání letounu k 22.MU a 14.3.1945 byl Liberator přelétnut do Silloth. Ze stavu RAF byl vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 975** **X / PP-X**
(Consolidated B-24D-35-CO **USAAF s/n 42-40150)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil původně u britské 59.perutě („B“) a následně u 1674.HCU. V březnu 1944 byl předán ke Scottish Aviation Ltd., kde byla pravděpodobně provedena instalace výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice. K čs.jednotce byl původně přidělen rozkazem 18.3.1944, ale letoun byl předán britské 59.peruti do Ballykelly. Dne 12.4.1944 byla 311.peruť vyzvána k vyzvednutí stroje v Ballykelly. Po dvou urgentních (19.4. a 21.4.1944) přišel 26.4.1944 rozkaz k převzetí letounu z velitelství 18.skupiny Pobřežního letectva. Následně byl Liberator přelétnut z Ballykelly na základnu 311.čs.perutě do Predannacku. Letoun nebyl předán ve stavu schopném operačních letů a byl dokončován na základně 18.skupiny Pobřežního letectva v Leuchars. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „X“, později doplněné o kódovou kombinaci 311.čs.perutě písmeny „PP“ – tedy „PP-X“. První let sice absolvoval 1.5.1944, ale 22.5.1944 byla u čs.jednotky provedena výměna válce u jednoho z motorů. Pravděpodobně byl vybaven výkonným světlometem Leigh Light. Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain, jej přelétával S/Ldr Bohuslav Tobýška AFC s druhým pilotem F/Lt Františkem M.Doležalem a dalšími muži osádky. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16 ks neřízených raketových střel RP umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly (asi koncem prosince 1944) ze zadní pumovnice letounu demontovány. První bojový let z 43 provedených, protiponorkový průzkum, s ním absolvovala 16.5.1944 osádka P/O Václava Jílka; a poslední 11.1.1945 osádka W/O Josefa Tichého. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 23 kapitánů – P/O, F/O V.Jílek (3), P/O J.Kuhn DFM (3), F/O F.Naxera (2), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (5), F/O J.Vella DFC (4), W/O A.Jedounek (1), W/O L.Moudrý (4), F/Lt R.Protiva (2), S/Ldr B.Tobýška AFC (1), F/O O.Doležal DFC (1), W/O, P/O J.Friedl (2), F/O V.Žezulka (1), S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (2), F/O S.Huňáček (2), W/O J.Hala (1), W/O K.Pospíchal (1), W/O J.Lazar (1), F/Lt K.Kvapil (1), F/Lt J.Hájek (1), W/O Š.Petráček (1), F/Lt V.Slánský (1), F/O L.Linhart (1) a W/O J.Tichý (2). Dne 17.1.1945 s Liberátorem GRV "PP-X" (FL975) letěla na cvičný let osádka F/Lt O.Hořejšího. Během letu došlo k poněkud kuriózní, nicméně nebezpečné mimořádné události, při které byl poškozen ohněm trup letounu a tři muži na palubě byli lehce popáleni. Příčinou požáru na palubě letadla byla nevhodná manipulace s padákovou osvětlovací pumou (Parachute flare A.S.MkII M). Sgt Antonín Padevít vložil fléru do skluzu ocasní části napřed, fléra se ve skluzu vzpříčila a zažehla. Na palubě došlo k požáru. Veškerý pyrotechnický materiál byl na příkaz kapitána z letounu vyhozen, požár uhašen a poškozený letoun přistál nouzově ve 14:30 na letišti Wick. Součástí záznamu vyšetřující komise je jednak vyjádření velitele perutě, ve kterém se říká, že nepřijemná záležitost vznikla omylem, způsobeným návykem v zacházení s padákovou osvětlovací pumou staršího provedení, získaným ve střelecké škole. Ta se vypouštěla ocasní částí napřed. V tomto případě se však jednalo o nový typ padákové osvětlovací pumy, která na rozdíl od provedení staršího musela být zásadně vypouštěna hlavovou částí napřed, jinak to hrozilo nebezpečí iniciace. Říká se tu také, že osádka přes skutečně školení techniku, upozorňujících na zásadní rozdíly jednotlivých padákových osvětlovacích pum, tuto důležitou skutečnost prostě nepostřehla. Vyjádření velitele základny je podstatně tvrdší. Hovoří se v něm, že Sgt Padevít na školení, kde zbrojní důstojník přednášel způsob zacházení s těmito pyrotechnickými prostředky, nedával pozor. Závěrem kvalifikuje jeho špatné a neopatrné zacházení s padákovou osvětlovací pumou jako čin, kterým za letu vážně ohrozil celou osádku. Doporučuje jej proto projednat před disciplinární komisí.

Poškozený letoun (kat.B) byl převzat 5.3.1945 na opravu v dílnách Scottish Aviation Ltd., ale následně bylo poškození přehodnoceno na kategorii E a 16.3.1945 byl vyřazen ze stavu RAF.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n FL 978** **S**
(Consolidated B-24D-35-CO **USAAF s/n 42-40162)**

Letoun (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), po dodání do Spojeného království sloužil nejprve u 224.perutě, následně u 86.perutě („Q“) a od 14.9.1943 u 53.perutě.

Čs.jednotce byl přidělen rozkazem 2.2.1944. Od 51.MU na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jej přelétli piloti No.4 FPP (AM Form 78 -

19.2.1944). Před přidělením k čs.peruti, bylo do zadní pumovnice letounu u Scottish Aviation Ltd. instalováno výklopné odpalovací zařízení RP. Stroj přiletěl ve stavu neschopném operačního nasazení, chyběly boční kulometry a část radiovybavení, horní střelecká věž byla demontována. Letoun měl pomocné křídelní palivové nádrže a jednu vestavěnou přídatnou palivovou nádrž v přední pumovnici a byl vybaven světlometem Leigh Light. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „S“ a zkušební let absolvoval 21.2.1944. Dne 23.2.1944 jej přelétl z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku W/O Jaroslav Friedl s druhým pilotem Sgt Josefem Drobníkem a ostatními muži osádky. Ke 4.3.1944 měl stroj odlétáno celkem 426.05 letových hodin. Letoun byl používán pro výcvikové a neoperační lety. Dne 8.3.1944 s ním letěla osádka F/O Rudolfa Haeringa (druhý pilot F/Sgt Jindřich Beneš) na základnu Beaulieu a 10.3.1944 zpět na základnu Predannack.

Dne 5.4.1944 přišel rozkaz předat letoun britské 59.peruti („X“) do Ballykelly, kam byl ale přelétnut až 8.5.1944. Ze stavu RAF byl Liberator vyřazen 30.7.1945.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 716** **B / K / PP-M**
(Consolidated B-24D-45-CO **USAAF s/n 42-40285)**

Nový letoun byl přidělen 53.peruti dne 11.5.1943. Dne 8.7.1943 byl letoun poškozen v souboji se 7 Ju88 a 15.7.1943 ho převzal Scottish Aviation k opravě na místě (Thorney Island). Teprve 18.12.1943 byl vrácen do stavu 53.perutě. Od britské 53.perutě („B“) byl letoun (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) přidělen k 311.peruti rozkazem 19.12.1943. Do Beaulieu přiletěl 24.12.1943 ve značně nekompletním stavu a s nefunkčním radarem. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „B“ a první let v Beaulieu vykonal 23.1.1944. Ve dnech 4.2.a 5.2.1944 absolvoval letoun několik letů, jejichž úkolem byly cvičné střelby RP (na letounu byly pravděpodobně instalovány vnější nosiče RP¹⁾). 17.2.1944 byl přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., kde byly pravděpodobně vnější nosiče demontovány a do zadní pumovnice bylo instalováno výklopné odpalovací zařízení pro RP¹⁾. Dne 28.3.1944 obdržela firma Scottish Aviation Ltd. rozkaz předat letoun zpět k 311.čs.peruti. Na její novou základnu v Predannacku letoun dorazil 7.4.1944. Zde obdržel nové identifikační označení písmenem „K“ a místní zkušební let vykonal 12.4.1944. Dne 10.5.1944 absolvoval poslední cvičné střelby RP u jednotky a 13.5.1944 byl přelétnut do Ballykelly k britské 59.peruti („K“). Při útoku na ponorku dne 12.6.1944 bylo z letounu shozeno akustické torpédo²⁾. V září 1944 se Liberator nacházel v Ballykelly a v říjnu 1944 ve St.Davids u General Reconnaissance Aircraft Preparation Pool. Dne 13.12.1944 byl opět přidělen k 311.čs.peruti, a tentokrát obdržel identifikační označení písmenem „M“ doplněné o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ – tedy „PP-M“.

Dne 9.3.1945 přišel rozkaz předat letoun k 22.MU. Za celou dobu působení u čs.jednotky byl Liberator BZ716 používán pouze k výcviku. Ze stavu RAF byl vyřazen 5.1.1947.

¹⁾ je možné, že letoun byl již v prosinci 1943 vybaven výklopným odpalovacím zařízením pro RP a po 17.2.1944, kdy byl letoun znovu v SAL, proběhla jen údržba a doplnění výzbroje a výstroje

²⁾ Vzhledem k tomu, že akustická torpéda byla zavěšována v zadní pumovnici, bylo výklopné odpalovací zařízení pro RP u 59.perutě s největší pravděpodobností vymontováno

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 717** **L**
(Consolidated B-24D-45-CO **USAAF s/n 42-40287)**

Letoun (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), původně sloužící u britské 59.perutě („10X“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 23.2.1944. Koncem ledna 1944 byla na letounu (u 59.perutě absolvoval poslední operační let 30.12.1943) provedena u Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku montáž výklopných nosičů neřízených raketových střel do zadní pumovnice. Útočnou výzbroj letadla tak tvořilo 16 ks neřízených raket RP. V přední pumovnici pak letoun nosil na operace 8ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI. Z Prestwicku do Predannacku, na novou základnu 311.čs.perutě, byl přelétnut piloty 4.FPP dne 3.3.1944. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „L“. Podle záznamu ze 4.3.1944 měl letoun demontováno horní střeleckou věž. Zkušební let na základně absolvoval 20.3.1944.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 13 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 6.6.1944 s osádkou W/O Jaroslava Friedla; a poslední, při kterém byl ztracen (kat.E), 13.7.1944 s osádkou W/O Ludvíka Koška. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 11 kapitánů – P/O J.Friedl (1), F/Sgt J.Kuhn DFM (2), S/Ldr J.Kostohryz (1), F/O

K.Kopal (1), W/O A.Jedounek (1), W/O L.Moudrý (1), W/O J.Lazar (1), F/O L.Linhart (1), F/O J.Vella DFC (1), F/O V.Žežulka (1) a W/O L. Košek (1).

Ve čtvrtce 13.7.1944 bylo počasí velmi nepříznivé a letadla byla proto kontrolní stanicí velitelství 19.skupiny Pobřežního letectva RAF z bojových operací předčasně odvolávána. Všem strojům bylo nařizováno letět na přistání do Exeteru, kde byly podmínky v tu dobu ještě nevhodnější. Pokrývka mraků zde ležela ve výšce asi tři set metrů. Divertován na zdejší letiště byl i Koškův Liberator „L“, který však na základně RAF Exeter nepřistál. Kroužil v husté mlze nad pobřežím jižně od Plymouthu, v prostoru Start Point - Dartmouth velmi nízkou, asi v osmdesáti metrech nad zemí. Ve 13.45 u Marlborough Village, nedaleko Bolt Head v hrabství Devonshire, narazil do kopcovitého terénu a shorel (kat.E). V době nárazu měl letoun částečně vysunutý podvozek. Celá osádka zahynula. Ještě pět minut před tragickou havárií vysílal na jeho palubě službu konající radiotelegrafista do Exeteru zprávu s dotazem na stav počasí. Oficiální zpráva o příčině havárie Koškovy osádky, vypracovaná vyšetřující komisí, je velice strohá a hovoří neupřesně: "Po návratu z operačního letu byla osádka divertována do Exeteru, kde bylo dosti dobré počasí (výška mraků 800 - 1000 ft). V Exeteru v téže době úspěšně přistálo celkem 19 jiných letounů, rovněž sem divertovaných. Kapitán letounu však nepoužil navigačních pomůcek, které měl k dispozici. Místo aby v bezpečné výšce a za pomoci navigačních pomůcek (W/T, Radar, SBA etc.) letěl do Exeteru, tak, jak se zdá, se snažil sestoupit pod mraky a zorientovat se. Musel si být jistě vědom, že základna mraků byla ve velmi malé výši nad zemí. Závěr: Dle názoru a nálezu vyšetřovací komise se kapitán letounu dopustil hrubého omylu tím, že „nazdařbůh“ píchal nízké mraky v kopcovitém terénu. Zabil sebe a osm členů osádky."

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 720 G**
(Consolidated B-24D-45-CO **USAAF s/n 42-40292)**

Letoun, původně sloužící u britské 53.perutě („N“) a později 59.perutě („B“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 27.4.1944. U Scottish Aviation Ltd. byla provedena montáž výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice a pravděpodobně též zpětná instalace horní střelecké věže. Z Prestwicku do Predannacku na základnu 311.čs.perutě byl stroj přelétnut až 9.5.1944 (ještě s označením „B“). U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „G“. Dne 7.8.1944 s ním přelétl F/O Karel Kopal s druhým pilotem F/Sgt Antonínem Brožem a ostatními muži osádky z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain. Na operace létal stroj vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici byl dále prostor pro max. 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 34 operačních letů – první 31.5.1944 s osádkou F/O Jana Velly DFC; a poslední 29.10.1944 s osádkou P/O Karla Pospíchala. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 19 kapitánů – F/O J.Vella DFC (3), F/O, F/Lt J.Hájek (5), F/Lt K.Schoř (2), W/O J.Lazar (1), F/O S.Huňáček (3), W/O J.Hala (3), W/O L.Moudrý (1), F/O K.Kopal (2), W/O, P/O J.Friedl (3), P/O J.Kuhn DFM (1), F/Lt R.Protiva (1), F/Sgt O.Bureš (1), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (2), W/O A.Jedounek (1), F/O R.Haering DFM (1), F/O J.Pavelka (1), W/O J.Matějka (1), W/O J.Kudláček (1) a P/O K.Pospíchal (1).

Dne 31.5.1944, za prvního operačního nasazení letounu, při návratu Vellovy osádky za špatného počasí z letu trvajících 14.00 hodin, praskla při přistání na letišti v Pershore letounu pneumatika. Letoun nebyl naštěstí poškozen a nikdo z letců nebyl zraněn. 18.6.1944, při jeho šestém operačním nasazení, spatřila v 21.22 hodin Halova osádka na mořské hladině 500 metrů dlouhou olejovou skvrnu. Svrhla na ní dvě hlubinné nálože, ale nezpозorovala žádný zvláštní výsledek. Velitelství britského námořnictva označilo útok Halovy osádky jako stupeň H – nedostatečný důkaz o přítomnosti ponorky, a velitelství Pobřežního letectva RAF jej klasifikovalo 0 body. 28.6.1944 přistála Halova osádka z protiponorkového průzkumu pro potíže s motory na základně RAF St.Davids. Také 21.7.1944, při následujícím operačním letu, tentokrát s Kopalovou osádkou, se letoun pro poruchu motoru vrátil z letu na základnu předčasně. V srpnu 1944 byla na stroji v Leuchars opravována blíž neurčená závada.

Dne 12.10.1944, při operačním letu osádky F/O Jana Velly, za velice silného větru a vlnobití, vysadily v 17.15 Liberátoru nad Severním mořem, v poloze 61o10' severní šířky a 00o50' západní délky, oba vnitřní motory. Vellovi se podařilo pozvolna otočit a nasměrovat stroj mezi Shetlandy a Orkneje. Letci odhodili hlubinné nálože a vyhodili z letadla vše nepotřebné, raketami a kulomety počínaje a padáky konče. Za šera a za výjimečného povolení přelétl Liberator se všemi rozsvícenými světly ostře chráněnou rozsáhlou britskou námořní základnou ve Scapa Flow ve výšce asi 100 stop. Z výfuků maximálně zatížených motorů č.1. a č.4. se táhly dlouhé plameny, ale po 7.30 hodinách letu letci přistáli šťastně na letišti v Tainu. Za výborné

zvládnutí kritické situace i za dřívější bojové úspěchy byli F/O Jan Vella a radiotelegrafista F/Lt Miroslav Vild vyznamenáni britským Záslužným leteckým křížem (DFC). Druhého dne si pro motory, na kterých se vrátili, přijeli zástupci firmy Pratt & Whitney. Zjistili, že jsou v bezvadném stavu a nikdo z nich nechtěl věřit, že pracovaly více jak 3 hodiny na maximální výkon.

25.10.1944 se krátce po startu k operačnímu letu vrátila pro poruchu navigačního systému Gee a motoru č.4 osádka W/O Matějky (celková doba jejich letu 2.15 hodin).

Při čtyřiatřicátém operačním nasazení letounu, 29.10.1944 s osádkou P/O K.Pospíchala, měl stroj společně s letouny „H“ (BZ723) a „Y“ (FL949) zaútočit na německou ponorku U 1060 (Typ VIIF, OLtzS Herbert Brammer), která uvízla na mělčině u ostrůvku Fleina. Tricet minut po startu se však Liberator v 04.20 zřítíl severně od pobřežního městečka Helmsdale, nacházejícího se jižně od základny RAF Wick, a shorel. Jako pravděpodobná příčina nehody je uváděna vzduchová kapsa, letoun se náhle propadl a narazil do země. Pět členů osádky zahynulo, dva utrpěli těžké zranění a dva byli zraněni lehce. Podle rozboru velitele základny RAF Tain W/Cdr J.J.K. Fleetwooda, byla havárie důsledkem toho, že pilot letěl za tmy v příliš malé výšce a také nad pevninou, nikoli v předepsané vzdálenosti 5 mil od pobřeží.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 721 T / PP-T**
(Consolidated B-24D-45-CO **USAAF s/n 42-40300)**

Na letoun (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) bylo po dodání do Spojeného království u Scottish Aviation Ltd. instalováno vnější odpalovací zařízení pro RP. Následně byl přidělen k britské 224.peruti („R“). S tímto letounem potopil 8.7.1943 S/Ldr Terence M. Bulloch raketami a hlubinnými náložemi ponorku U 514 (Typ IXC, KptLt Hans-Jürgen Auffermann). 22.6.1944 byl Liberator na krátkou dobu přidělen 59.peruti („W“) a 11.8.1944 byl předán ke Scottish Aviation Ltd., kde byla provedena instalace výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice (vnější nosiče RP byly demontovány pravděpodobně již dříve). Následně byl letoun přidělen rozkazem 17.10.1944 k 311.čs.peruti a přelétnut z Ballykelly do Leuchars, odtud pak na základnu RAF Tain (AM Form 78 – 21.10.1944). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „T“, doplněným později o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ – tedy „PP-T“. První let u jednotky absolvoval 27.10.1944. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16 ks neřízených raketových střel RP umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly (asi koncem prosince 1944 nebo v průběhu ledna 1945) ze zadní pumovnice letounu demontovány.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 8 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 22.11.1944 s osádkou F/O Rudolfa Haeringa DFM; a poslední 19.12.1944 s osádkou F/Lt Rudolfa Protivy. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 7 kapitánů – F/O R.Haering DFM (1), F/O V.Žežulka (1), W/O O.Bureš (2), F/O L.Linhart (1), P/O J.Friedl (1), F/Sgt M.Šigut (1) a F/Lt R.Protiva (1).

Ve zbývajících dnech prosince 1944 i v lednu a únoru 1945 byl stroj využíván k cvičným letům u jednotky. 14.2.1945 byl rozkazem přidělen k 51.MU a 27.2.1945 přelétnut do Prestwicku. Dne 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 723 H / PP-H**
(Consolidated B-24D-45-CO **USAAF s/n 42-40302)**

Jednalo se o stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), který od června 1944 do března 1945 odlétal ze všech Liberátorů u čs.jednotky druhý nejvyšší počet operačních letů – celkem 60. Ještě před přeletem Atlantiku do Velké Británie byl letoun v Kanadě, začátkem dubna 1943 na montrealském letišti Dorval, používán k výcviku pilotů právě přezbrojované peruti No.10 (BR) Sqdn - průzkumné bombardovací jednotky kanadského pobřežního letectva, dosud vyzbrojené dvoumotorovými letouny Douglas DB-1 Digby (B-18A Bolo). Její výcvik byl organizován za vydatné pomoci britského letectva. Pro jeho potřeby zapůjčilo RAF kanadskému letectvu pět strojů B-24 Liberator verze GRV z vlastní dodávky objednané v USA. Tři letouny byly určeny k nácviku a seznamování se s letadlem na zemi, zbývajících dva pro cvičné lety. Jednalo se o stroje BZ748 a BZ723, který byl v roce 1944 přidělen do stavu 311.čs.perutě.

Letoun, původně sloužící u britské 224.perutě a následně u 547.perutě („V“), byl čs.jednotce přidělen za SAL rozkazem 8.5.1944. U Scottish Aviation Ltd. byla provedena montáž výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice a pravděpodobně též zpětná instalace horní střelecké věže. Letoun měl instalován světlomet Leigh Light. U 311.čs.perutě ob-

držel identifikační označení písmenem „H“, později doplněné o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-H“. První let u jednotky stroj absolvoval 19.5.1944. Dne 7.8.1944 s ním přelétl S/Ldr Jan Kostohryz s druhým pilotem F/Lt Františkem Machálkem a dalšími muži osádky z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain. Na operaci létal stroj vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici byl dále prostor pro max. 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly (mezi 3.2.1945 a 15.2.1945) ze zadní pumovnice letounu demontovány.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 60 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 11.6.1944 s osádkou W/O Jaroslava Haly; a poslední, šedesátý, 1.3.1945 s osádkou F/O Jaroslava Polívky. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 30 kapitánů – W/O, P/O J.Hala (2), W/O, P/O J.Friedl (5), F/O J.Irving (1), W/O A.Jedounek (2), F/O V.Jílek (2), S/Ldr B.Tobyška AFC (1), P/O K.Kopal (1), W/O J.Lazar (1), F/Lt, S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (2), W/O K.Pospíchal (2), F/Lt K.Schoř (1), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (3), Sgt, F/Sgt O.Bureš (2), S/Ldr J.Kostohryz (1), F/O R.Haering DFM (3), P/O O.Doležal DFC (1), F/O J.Vella DFC (3), F/O J.Pavelka (2), F/Lt J.Hájek (1), F/Lt R.Protiva (2), F/O L.Linhart (3), W/O P/O J.Říha (5), W/O L.Moudrý (1), W/O J.Matějka (2), F/Sgt M.Šigut (4), F/O V.Žežulka (2), W/O J.Tichý (1), F/Lt V.Slánský (1), F/O J.Polívka (2) a W/O G.Netrefa (1). Pouze ve dvou případech se musel letoun pro technickou závadu z bojového letu vrátit na základnu předčasně (27.7.1944 po 7.43 hodinovém letu s Burešovou osádkou pro potíže s motory, a 12.1.1945 po 2.35 hodinách letu s Jedounkovou osádkou pro poruchu motoru č.3).

29.10.1944 se osádka S/Ldr Aloise Šedivého DFM, společně s dalším letounem jednotky „Y“ (FL949), podílela na potopení německé ponorky U 1060 (Typ VIII, OltzS Herbert Brammer). Ponorka, po předcházejícím útoku palubních letounů typu Firefly 1771.perutě Fleet Air Arm (FAA) z doprovodné letadlové lodi HMS Implacable, uvízla na mělčině u ostrůvku Fleina (65 24N, 12 00E), v místě ležícím přibližně na severním polárním kruhu, jižně od Brønnøysund u norského pobřeží. Osádka Liberátoru „H“ použila k útoku neřízené raketové střely RP a hlubinné nálože. Kapitán provedl celkem čtyři útoky (při prvním v 9:21 odpálil první salvo RP a shodil DC). Z celkem 16 odpálených raket s průraznou protipancéřovou hlavicí AP25 typ J (čtyři salva po čtyřech RP) docílil S/Ldr Šedivý 8 přímých zásahů (první a poslední salva přestřelily). Ze 4 hlubinných náloží 3 explodovaly za ponorkou, čtvrtá dopadla před ponorku na mělčinu a neexplodovala. Po útocích provedl letoun ještě 2 průlety za účelem pořízení fotodokumentace. V 9:50 opustily oba Liberatory scénu. 4.11.1944 pak zpečetily osud U 1060 dva Halifaxy „D“ a „T“ britské 502.perutě. Velitelství námořnictva ohodnotilo útok Liberátorů jako stupeň A – ponorka potopena; ve spolupráci s letouny „D“ a „T“ od 502.perutě a letouny HMS Implacable. Procentuálně byl podíl na potopení ponorky U 1060 velitelstvím rozdělen následovně: Liberatory „H“ a „Y“ od 311.perutě – 50%; Firefly od 1771.perutě (HMS Implacable) – 10%; Halifaxy „D“ a „T“ od 502.perutě – 40%. Velitelství Pobřežního letectva RAF klasifikovalo útok Šedivého osádky 10 body.

Po celkové prohlídce letounu našimi mechaniky byl stroj 12.3.1945 přelétnut do Sillothu k 22.MU. 12.3.1947 byl letoun prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 726** **PP-R**
(Consolidated B-24D-60-CO **USAAF s/n 42-40448)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), původně sloužící u britské 53.perutě („C“) a 547.perutě, byl čs.jednotce přidělen rozkazem 15.11.1944 a následně přelétnut ze St.Davids na základnu RAF Tain. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „R“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-R“. Na letounu byl instalován světlomet Leigh Light. První let u perutě (střelby RP) absolvoval letoun 29.11.1944 (zkušební let 24.11.1944 byl zrušen). Na operační lety létal Liberátor bez výzbroje RP, v pumovnici nosil 4ks DC250 a 2ks AS600 nebo pouze 8ks DC250. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly před zahájením operačních letů (tj. mezi 22.12.1945 a 31.12.1945) ze zadní pumovnice letounu demontovány.

U čs.jednotky uskutečnil celkem 8 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 1.1.1945 s osádkou W/Cdr Jana Kostohryze DSO; a poslední 19.2.1945 s osádkou W/O Jaroslava Kudláčka. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 6 kapitánů – W/Cdr J.Kostohryz DSO (1), W/O M.Šigut (1), F/Lt R.Protiva (2), W/O J.Matějka (1), F/O J.Polívka (2) a W/O J.Kudláček (1).

Dne 11.3.1945 přišel rozkaz předat letoun k 22.MU a 14.3.1945 byl přelétnut do Silloth. Ze stavu RAF byl Liberátor vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 741** **Q/ PP-Q**
(Consolidated B-24D-60-CO **USAAF s/n 42-40458)**

Letoun (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), původně sloužící u britské 53.perutě („Q“) byl jednotce přidělen rozkazem 17.3.1944. Cestou z Prestwicku přistál Liberátor 29.3.1944 na letišti Sherburn a teprve 13.4.1944 dorazil do Predannacku k 311.čs.peruti. Přilétl ve značně nekompletním stavu (bez kulometné výzbroje, nábojových schránek, nábojových pásů, radiovybavení a dokonce i bez radiolokátoru). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „Q“, později též doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-Q“. Zkušební let na základně čs.perutě absolvoval 23.4.1944, ale podle záznamů ještě 26.4.1944 vykazoval nedostatky ve výzbroji a výstroji. Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na novou základnu čs.jednotky RAF Tain, jej přelétával F/O Vratislav Žežulka s druhým pilotem W/O Štěpánem Petráškem a dalšími muži osádky. Liberátor létal na operaci vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly (mezi 22.12.1944 a 14.1.1945) ze zadní pumovnice letounu demontovány.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 40 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 15.5.1944 s osádkou P/O Josefa Kuhna DFM; a poslední 17.1.1945 s osádkou F/Lt Vladimíra Slánského. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 22 kapitánů – P/O J.Kuhn DFM (2), W/O, P/O J.Friedl (3), P/O K.Kopal (1), W/O A.Jedounek (2), W/O L.Moudrý (1), F/Lt R.Protiva (5), F/O F.Naxera (2), S/Ldr B.Tobyška AFC (1), F/Sgt O.Bureš (1), F/O O.Doležal DFC (1), W/O, P/O J.Hala (2), W/O J.Lazar (3), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (5), F/Lt K.Schoř (1), F/O V.Žežulka (1), F/O S.Huňáček (1), F/Lt J.Hájek (3), F/O R.Haering DFM (1), F/Sgt J.Matějka (1), W/O Š.Petrášek (1), W/O K.Pospíchal (1) a F/Lt V.Slánský (1). Pouze v jednom případě se musel stroj pro technickou závadu předčasně z bojového letu vrátit na základnu (7.11.1944 - s Protivovou osádkou, pro potíže s motory odhodili po dvaceti minutách letu hlubinné nálože a přistáli na letišti v Tainu).

Při operačním letu 1.10.1944 zachytil ve 14.47, za letu v mracích, ve výšce kolem 550 metrů nad mořem a kurzem 358 stupňů, službu konající operátor Petráškovy osádky na obrazovce radaru cíl. Podle jeho údajů měla být ponorka od letounu vzdálena asi tři míle a nacházet se přibližně 30 stupňů napravo. Petrášek tedy naklonil stroj doprava a v pozici 60°54' severní šířky i 04°03' východní délky upravil let čtyřmotoráku na kurz přibližně šedesátí stupňů. Po třiceti vteřinách letu se podle obrazovky měla ponorka nacházet přibližně dvě míle přímo před nimi. Po dalších pětadvaceti vteřinách se Liberátor konečně vynořil z mraků a letci spatřili napravo na hladině, ve vzdálenosti pouhé tři čtvrtiny míle od letadla, na vlnách se převalující asi třicet metrů dlouhou olejovou skvrnu. Ponorka už byla pod vodou. V 14.49 kapitán znovu stočil stroj doprava a levou zatáčkou olejovou skvrnu oblétl tak, aby zezadu, v kurzu 105 stupňů, mohl navigátor odhodit na místo jejího předpokládaného ponoření tři hlubinné nálože. Podle vyhodnocení přivezených fotografických snímků dopadly nálože kolem osmdesáti metrů před olejovou skvrnou. Velitelství námořnictva proto oficiálně ohodnotilo útok Petráškovy osádky jako stupeň G - ponorka zjištěna, útok neuspěšný, ponorka nepoškozena. Velitelství Pobřežního letectva RAF nemohlo jinak, než klasifikovat útok 0 body.

V druhé polovině ledna a začátkem února 1945 byl stroj často využíván k cvičným letům (zaznamenány lety F/Lt Hořejšího, W/Cdr J.Kostohryze, F/Lt J.Simeta, F/O L.Šestáka a dalších). Dne 28.2.1945 byl Liberátor přelétnut do Prestwicku a k peruti se již nevrátil. 4.7.1945 byl převeden k 51.MU a 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 742** **H**
(Consolidated B-24D-60-CO **USAAF s/n 42-40459)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) byl po dodání do Spojeného království přidělen k britské 86.peruti („A“). K 11.9.1943 je stroj veden u 86.peruti v Ballykelly, kam se 14.9.1943 přesunula i 59.peruť. Dne 22.11.1943 vykonala osádka 59.peruti s Liberátorem BZ742 (s označením „B“) operační let (ORB 59.peruti, ale v AM Form 78 není o přidělení letounu k 59.peruti žádný záznam). 11.12.1943 převzala stroj do opravy v dílnách firma Scottish Aviation Ltd. a 1.2.1944 obdržela rozkaz předat letoun vybavený výklopným odpalovacím zařízením RP v zadní pumovnici k 311.čs.peruti. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „H“. Letoun sice vykonal 14.2.1944 zkušební let u jednotky, ale nebyl schopen operačního nasazení. Chyběly přední a boční kulometry, horní střelecká věž a radiolokátor byly demontovány (kabeláž pro ASG-1 v letadle byla). Neměl pomocné křídelní palivové nádrže, ale měl instalovány dvě přídavné palivové nádrže v prostoru přední pumovnice. Dne 23.2.1944 jej přelétl z Beaulieu na no-

vou základnu jednotky do Predannacku velitel perutě W/Cdr Josef Šejbl DFC s druhým pilotem F/Sgt Janem Posnerem a ostatními muži osádky. Ke 4.3.1944 měl stroj odlétáno celkem 525.35 letových hodin. U jednotky byl používán pouze pro výcvikové a neoperační lety. Dne 9.4.1944 byl stroj přelétnut k instalaci horní střelecké věže do Ballykelly, ale k čs.jednotce se již nevrátil. Po několika dotazech, zda je instalace hotova, přišel 28.4.1944 rozkaz předat Liberator britské 59.peruti („C“). Ze stavu RAF byl vyřazen 29.10.1946.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 743** **B / E**
(Consolidated B-24D-60-CO **USAAF s/n 42-40462)**

Jednalo se o vůbec první čs.jednotce přidělený letoun typu Liberator GRV a perutě jej používala až do dubna 1944 výhradně k výcviku a neoperačním letům. 311.čs.peruti byl přidělen 27.5.1943 jako nový stroj od 51.MU a následně přelétnut z Prestwicku na základnu jednotky do Beaulieu (AM Form 78 - 5.6.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „B“. Stroj (v provedení „Dumbo“ - s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) měl demontováno horní střeleckou věž. První let u jednotky absolvoval 21.6.1943 s osádkou S/Ldr Vladimír Nedvěd MBE a F/O Metoděj Šebela. Až do 20.7.1943 byl jediným Liberatorem přiděleným k čs.jednotce a byl hojně využíván k výcviku osádek. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 94.55 letových hodin.

V období od 3.11.1943 do 5.12.1943 byl několikrát použit při natáčení dokumentárních záběrů, které chtěl režisér Jiří Weiss použít do připravovaného filmu o životě čs.letců „Věrní zůstaneme“. Pro účely filmování létal s letounem „B“ P/O Jan Irving.

Dne 7.12.1943 přišel rozkaz k předání letounu ke Scottish Aviation Ltd. k montáži výklopného odpalovacího zařízení raketových střel RP. Do Prestwicku byl přelétnut 13.12.1943.

Ukončení modifikačních úprav bylo oznámeno jednotce 6.2.1944 a letoun byl vrácen k 311.čs.peruti do Beaulieu. U čs.jednotky obdržel tentokrát identifikační označení písmenem „E“ a 20.2.1944 vykonal zkušební let. Dne 23.2.1944 přelétl letoun z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku P/O Karel Kopal s druhým pilotem F/Sgt Antonínem Brožem a ostatními muži osádky. K 4.3.1944 měl nalétáno celkem 275.45 letových hodin.

Podle rozkazu ze 3.4.1944 byl stroj 9.4.1944 přelétnut do Ballykelly k montáži horní střelecké věže a k čs.jednotce se již nevrátil. 28.4.1944 byl rozkazem z velitelství přidělen k britské 59.peruti („T“). Při demontáži výklopného odpalovacího zařízení RP byla 7.5.1944 zjištěna deformace pumových závěsníků, což znemožňovalo zavěšení hlubinných náloží a tak byl letoun 13.5.1944 přijat na opravu u Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku. Oprava byla ukončena 20.5.1944 a první operační let u 59.peruti vykonal letoun 29.5.1944.

Rozkazem ze dne 18.1.1945 měl být letoun opět přidělen k 311.čs.peruti, ale příkaz k jeho přidělení byl 24.1.1945 zrušen a letoun byl předán 13.2.1945 k 51.MU. Po skončení války v Evropě byl Liberator předán k Transportnímu letectvu (220.perutě a 59.perutě) a 7.7.1948 byl prodán jako šrot.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 745** **E / PP-E**
(Consolidated B-24D-60-CO **USAAF s/n 42-40464)**

Jednalo se o stroj (v provedení „Dumbo“ - s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), který od května 1944 do února 1945 odlétal ze všech Liberatorů u 311.čs.perutě čtvrtý nejvyšší počet operačních letů - celkem 56. Letoun, původně sloužící u britské 53.perutě („E“) a později 547.perutě („E“), byl jednotce přidělen rozkazem 2.5.1944 a 7.5.1944 přelétnut do Predannacku na základnu 311.čs.perutě. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „E“, později doplněné o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-E“. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16ks neřízených raket RP, umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici byl dále prostor pro max. 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Je pravděpodobné, že nosiče neřízených raketových střel RP byly (mezi 16.1.1945 a 20.2.1945) ze zadní pumovnice letounu demontovány.

Dne 8.8.1944, za přenosu 311.čs.perutě z Predannacku na další základnu jednotky do Tainu, jej přelétával P/O Leo Linhart s druhým pilotem Sgt Antonínem Medřickým a dalšími muži osádky.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 56 operačních letů, protiponorkových průzkumů - první 17.5.1944 s osádkou F/O Jana Irvinga; a poslední 28.2.1945 s osádkou W/O Miroslava Šiguta. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 28 kapitánů - F/O J.Irving (2), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (2), W/O A.Jedounek (1), F/Lt J.Hájek (1), W/O, P/O J.Hala (3), P/O, F/O K.Kopal (3), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (2), P/O J.Kuhn DFM (2), W/O K.Pospíchal (1), F/O O.Doležal DFC (1), Sgt, F/Sgt O.Bureš (3), W/O, P/O J.Friedl (3), F/Lt K.Schoř (1), S/Ldr

J.Kostohryz (2), F/O J.Vella DFC (3), F/O R.Haering DFM (2), F/O L.Linhart (3), F/O V.Žežulka (4), F/Lt K.Kvapil (3), F/O J.Pavelka (1), W/O J.Matějka (2), P/O J.Říha (2), F/Lt R.Protiva (1), W/O J.Kudláček (2), W/O M.Šigut (2), F/Lt V.Slánský (1), W/O J.Tichý (2) a F/O J.Polívka (1). 16.6.1944, v rámci operace Cork, při protiponorkové patrole v oblasti ostrova Ouessant (Ushant), svrhla Šedivého osádka bez viditelného úspěchu šest hlubinných náloží na pohybujiící se olejovou skvrnu na hladině (48 38N, 05 54W). Jednalo se patrně o poškozenou ponořenou německou ponorku, které se tentokrát podařilo vyvážnout. Dne 24.6.1944 měla Irvingova osádka ve stejné oblasti o trochu více štěstí. Přibližně 60 km východně od Brestu (48 25N, 05 30W) spatřila ve 13:01 na vzdálenost asi šesti námořních mil na hladině plující ponorku. Liberator zaútočil 4 raketami a ponorka se začala rychle ponořovat, kapitán odhadoval dva zásahy bezprostředně pod velitelskou věží. Potom svrhla ještě 8 hlubinných náloží a na hladině bylo vidět olejovou skvrnu velikosti 300x400 metrů a ještě dvě menší. Ponorek bylo v oblasti více, protože ještě v době, kdy letoun kroužil nad místem útoku (asi ve 13:15), zpozorovala Irvingova osádka další, rychle se ponořující ponorku na pozici 48 20N, 05 30W a ve 14:13 ještě jeden periskop na pozici 48 07N, 05 24W. Po 10.50 hodinách operačního letu se letci vrátili na mateřskou základnu do Predannacku. Velitelství námořnictva ohodnotilo útok jako stupeň E - ponorka pravděpodobně lehce poškozena, a velitelství Pobřežního letectva klasifikovalo útok 10 body.

18.8.1944 se musela Kostohryzova osádka vrátit z patroly po 5.10 hodinách letu pro poruchu motoru předčasně. 12.9.1944 byla Linhartova osádka na protiponorkové hlídce ve vzduchu celkem 15.50 hodin, což byl v té době u perutě jeden z nejdéle trvajících letů. Pro potíže s motory se musela 1.11.1944 vrátit po 2.25 hodinách letu i Kvapilova osádka a 15.1.1945 po 1.15 hodině letu také osádka F/Lt Slánského.

Vedle operačních letů byl stroj často využíván i k cvičným letům mladších osádek, zejména v únoru 1945. Dne 5.3.1945 byl stroj připraven k předání a 11.3.1945 ho převzala do stavu 22.MU. Ze stavu RAF byl vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 749** **F / PP-F**
(Consolidated B-24D-70-CO **USAAF s/n 42-40546)**

Letoun (v provedení „Dumbo“ - s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), původně sloužící u britské 53.perutě („P“) a později 547.perutě („P“), byl jednotce přidělen rozkazem 25.7.1944 z Haerfordwest a přelétnut do Predannacku na základnu 311.čs.perutě (AM Form 78 - 29.7.1944). U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „F“, později doplněné o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-F“. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16ks neřízených raket RP, umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici byl dále prostor pro max. 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Poslední operační let s RP uskutečnil letoun 7.2.1945 a na poslední operační let u perutě letěl vyzbrojen pouze 6-ti DC250.

Dne 7.8.1944 s ním přelétl P/O Jan Vella DFC s druhým pilotem F/O Josefem Pavelkou a dalšími muži osádky z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 47 operačních letů, protiponorkových průzkumů - první 17.8.1944 s osádkou F/O Oldřicha Doležala DFC; a poslední 27.2.1945 s osádkou F/O Ladislava Šestáka. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 23 kapitánů - F/O O.Doležal DFC (1), F/O K.Kopal (1), F/Lt J.Hájek (2), W/O J.Hala (1), W/O K.Pospíchal (3), F/O R.Haering DFM (2), F/O J.Pavelka (3), F/Lt R.Protiva (2), F/O J.Vella DFC (1), W/O Š.Petráček (2), W/O J.Kudláček (6), P/O J.Friedl (3), F/Lt V.Slánský (2), F/O V.Žežulka (3), P/O J.Říha (2), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (2), F/Lt K.Kvapil (1), W/O J.Tichý (3), F/O L.Linhart (2), W/O M.Šigut (1), P/O J.Polívka (1), W/O J.Matějka (2) a F/O L.Šesták (1).

Před půlnocí 10.2.1945 startovala s letounem na protiponorkový průzkum Kudláčková osádka, jednalo se o 42. bojový let stroje. V blízkosti Plotselingu (60 22N, 04 22W), v 02.22 následujícího dne, za chladného počasí a hustého sněžení, zaútočila na základě radarového kontaktu. Na podezřelé místo svrhla dvě akustická torpéda, ale pro hustě padající sníž nespatřila žádné známky zásahu. Do prostoru byly navedeny válečné lodě operující v blízkosti, ale ani těm se nepodařilo nalézt žádné trosky nebo stopy po úspěšném útoku. Velitelství námořnictva proto ohodnotilo jejich útok na ponorku jako stupeň F - ponorka zjištěna, ale není dostatečného důkazu o jejím poškození. Velitelství Pobřežního letectva RAF pak ohodnotilo útok Kudláčkovy osádky 3 body. Jednalo se o první a zároveň poslední útok akustickými torpédy u No.311 (Czechoslovak) squadron.

Koncem února 1945 byla našimi mechaniky provedena celková prohlídka letounu a 5.3.1945 bylo oznámeno, že stroj je připraven k předání od jednotky. 14.3.1945 byl přelétnut osádkou F/O Jaroslava Polívky na základnu Sillioth k 22.MU. Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 749** **F / PP-F**
(Consolidated B-24D-70-CO **USAAF s/n 42-40546)**

Letoun (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), původně sloužící u britské 53.perutě („P“) a později 547.perutě („P“), byl jednotce přidělen rozkazem 25.7.1944 z Haverfordwest a přelétnut do Predannacku na základnu 311.čs.perutě (AM Form 78 - 29.7.1944). U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „F“, později doplněné o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-F“. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16ks neřízených raket RP, umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici byl dále prostor pro max. 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Poslední operační let s RP uskutečnil letoun 7.2.1945 a na poslední operační let u perutě letěl vyzbrojen pouze 6-ti DC250.

Dne 7.8.1944 s ním přelétl P/O Jan Vella DFC s druhým pilotem F/O Josefem Pavelkou a dalšími muži osádky z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 47 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 17.8.1944 s osádkou F/O Oldřicha Doležala DFC; a poslední 27.2.1945 s osádkou F/O Ladislava Šestáka. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 23 kapitánů – F/O O.Doležal DFC (1), F/O K.Kopal (1), F/Lt J.Hájek (2), W/O J.Hala (1), W/O K.Pospíchal (3), F/O R.Haering DFM (2), F/O J.Pavelka (3), F/Lt R.Protiva (2), F/O J.Vella DFC (1), W/O Š.Petrášek (2), W/O J.Kudláček (6), P/O J.Friedl (3), F/Lt V.Slánský (2), F/O V.Žezulka (3), P/O J.Říha (2), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (2), F/Lt K.Kvapil (1), W/O J.Tichý (3), F/O L.Linhart (2), W/O M.Šigut (1), P/O J.Polívk (1), W/O J.Matějka (2) a F/O L.Šesták (1).

Před půlnocí 10.2.1945 startovala s letounem na protiponorkový průzkum Kudláčkova osádka, jednalo se o 42. bojový let stroje. V blízkosti Plotselingu (60 22N, 04 22W), v 02.22 následujícího dne, za chladného počasí a hustého sněžení, zaútočila na základě radarového kontaktu. Na podezřelé místo svrhla dvě akustická torpéda, ale pro hustě padající snih nespátřila žádné známky zásahu. Do prostoru byly navedeny válečné lodě operující v blízkosti, ale ani těm se nepodařilo nalézt žádné trosky nebo stopy po úspěšném útoku. Velitelství námořnictva proto ohodnotilo jejich útok na ponorku jako stupeň F – ponorka zjištěna, ale není dostatečného důkazu o jejím poškození. Velitelství Pobřežního letectva RAF pak ohodnotilo útok Kudláčkovy osádky 3 body. Jednalo se o první a zároveň poslední útok akustickými torpédy u No.311 (Czechoslovak) squadron.

Koncem února 1945 byla našimi mechaniky provedena celková prohlídka letounu a 5.3.1945 bylo oznámeno, že stroj je připraven k předání od jednotky. 14.3.1945 byl přelétnut osádkou F/O Jaroslava Polívky na základnu Silloth k 22.MU. Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 750** **C**
(Consolidated B-24D-70-CO **USAAF s/n 42-40547)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), původně sloužící u britské 53.perutě („R“) a 547.perutě („R“), byl jednotce přidělen rozkazem 14.7.1944 a 21.7.1944 přelétnut z Haverfordwest do Predannacku k 311.čs.peruti. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „C“. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 16ks neřízených raket RP, umístěných v zadní pumovnici (instalace výklopného odpalovacího zařízení byla provedena v SAL mezi 18.4.1944 a 9.5.1944). V přední pumovnici byl dále prostor pro 4 až 8 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI. Letoun ale nebyl plně vybaven příslušnou přístrojovou technikou, a proto byl k jejímu doplnění odeslán 31.7.1944 (po vykonání prvních dvou operačních letů) na základnu RAF Whithyburn u Haverfordwest (jedné ze servisních základen General Reconnaissance Preparation Pool, ustavené 7.5.1944). Dne 8.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na další základnu do Tainu, jej přelétával F/Lt Rudolf Protiva s druhým pilotem P/O Ladislavem Šestákem a dalšími muži osádky.

U čs.jednotky stroj uskutečnil celkem 13¹⁾ operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 28.7.1944 s osádkou F/O Václava Jílka; a poslední 8.9.1944 s osádkou F/O V.Žezulky. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 11 kapitánů – P/O V.Jílek (1), F/O L.Linhart (2), F/O J.Kuhn DFM (1), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1), F/Lt R.Protiva (1), W/O A.Jedounek (1), F/Lt J.Hájek (2), F/O J.Pavelka (1), W/O K.Pospíchal (1), W/O J.Hala (1), F/O V.Žezulka (1).

Dne 10.10.1944 došlo při startu k cvičnému letu (W/O Tichý) ke zlomení přední podvozkové nohy. Následný den stanovili pracovníci 56. MU poškození letounu v kategorii AC a 13.10.1944 byl letoun převzat do opravy na místě pracovníky Scottish Aviation Ltd. Do stavu 311.čs.peruti se vrátil pravděpodobně až 15.6.1945, kdy je veden na základně RAF Tain. Dne

4.9.1945 byl přidělen k No.1332 HCU a 12.3.1947 prodán jako šrot firmě International Alloys.

¹⁾ V ORB je uveden tento letoun ještě na operačním letu 12.3.1945 (W/O Tichý), ale jednalo se již o EV883 „C“ (viz. ORB Tain)

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 754** **J**
(Consolidated B-24D-70-CO **USAAF s/n 42-40548)**

Starší letoun (v provedení „Dumbo“ – podle s/n poslední letoun s radiolokátorem ASG-1 instalovaným v podbradku pod přední částí trupu), původně sloužící u britské 53.perutě („A“) a později u 547.perutě („A“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 13.4.1944 a přelétnut do Predannacku k 311.čs.peruti dne 20.4.1944. Nebyl však kompletní, chyběla výzbroj, dokonce i radiolokátor a veškeré radiovybavení. 22.4.1944 byl proto vrácen na základnu RAF St.Eval zpět k bývalé jednotce na doplnění. Po dokončení její přelétla osádka Kopal, Brož, Jakubec 1.5.1944 zpět do Predannacku (ještě s označením „A“). Po návratu k čs.jednotce obdržel identifikační označení písmenem „J“ a první zkušební let absolvoval 6.5.1944. Na operaci létal stroj vyzbrojen 16-ti ks neřízených raket RP, umístěnými v zadní pumovnici. V přední pumovnici byl dále prostor pro 4 až 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U jednotky uskutečnil celkem 11 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 16.5.1944 s osádkou F/Lt Aloise Šedivého DFC, DFM; a poslední, při kterém byl letoun krátce po startu při havárii zničen (kat.E), 29.6.1944 s osádkou F/O Františka Naxery. Za krátkou dobu se na operačních akcích za jeho řízením vystřídal postupně 8 kapitánů – F/Lt A.Šedivý DFM (2), F/O J.Hájek (1), F/O V.Jílek (1), W/O J.Lazar (2), F/O J.Irving (2), S/Lt R.J.Kostohryz (1), F/Lt R.Protiva (1) a F/O F.Naxera (1). V jednom případě se musel stroj pro technickou závadu z bojového letu vrátit předčasně na základnu (15.6.1944 s Irvingovou osádkou, po 2.57 hodin trvajícím letu pro potíže s motory).

Se strojem Liberator GRV „J“ (BZ754) odstartovala 29.6.1944 z letiště v Predannacku Naxerova osádka ve 13.40 hodin. Podle prohlášení přihlížejícího pozemního personálu proběhl vzlet Naxerova letounu bez jakýchkoliv problémů. Krátce po startu se však letoun ve 13.45 hodin zřítíl v Roskilly Farm ve St.Keverne v hrabství Cornwall. Osm členů osádky při havárii zahynulo, jen radiotelegrafista Sgt František Bebenek, který byl z letounu při pádu vymrštěn, vyvázl se zlomenou rukou, lehkým zraněním na hlavě i otřesem mozku a byl převezen do nemocnice v Truro. Příčina havárie zůstala oficiálně neobjasněna. Chvilí po startu začal letoun točit doleva (pravděpodobně z důvodu poruchy motoru č.3), zachytil o stromy vysoké 60-70ft, narazil do země, vzňal se a explodoval. Ani výsledkem Františka Bebenka se mnoho neobjasnilo, protože v kritické chvíli seděl u radiostanice, na sedačce zády proti směru letu se převřenými nohama o trupovou přepážku. Stačil jen zahlédnout, že byla otevřena pumovnice. Na více si nepamatoval, k vědomí přišel až v nemocnici. Ze skutečnosti, že Bebenek viděl otevřenou pumovnici, vyšetřovací komise usoudila, že krátce po startu se musel letoun dostat do nějakých blíže neurčených technických nesnází a kapitán se proto snažil ještě před uvažovaným nouzovým přistáním odhodit hlubinné nálože, což se mu nepodařilo a letoun havaroval s plným nákladem paliva i výbušnin na palubě. Vyšetřovací komise doporučila upravit na Liberatorch systém nouzového odhození přídatných palivových nádrží nesených v přední pumovnici.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 751** **Z / PP-Z**
(Consolidated B-24D-70-CO **USAAF s/n 42-40558)**

Stroj (v provedení „Dumbo“ – s radiolokátorem instalovaným v podbradku pod přední částí trupu) sloužil původně u britské 53.perutě („G“). Dne 5.7.1943 letoun s osádkou F/Sgt W.Andersona potopil na pozici 43 38N, 09 13W (západně od Cape Ortegal) ponorku U 535 (Typ IXC/40, KptLt Helmut Ellmenreich). Letadlo bylo palbou z ponorky poškozeno (kat.AC). Liberator byl po opravě vrácen k jednotce, ale po měsíci, 17.12.1943, byl přidělen 59.peruti. 29.3.1944 byl předán ke Scottish Aviation Ltd., kde byla pravděpodobně provedena instalace výklopného odpalovacího zařízení RP do zadní pumovnice. K čs.peruti byl přidělen rozkazem 17.4.1944 a následně přelétnut ze skotského Pretwicku na základnu 311.čs.perutě do Predannacku. Letoun ale nebyl předán ve stavu schopném operační činnosti. Byl prohlédnut a dostrojen v servisním centru operační skupiny v Leuchars. Stroj byl vybaven světlotmetem Leigh Light. U čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „Z“, později doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-Z“. Zkušební let absolvoval 30.4.1944. Dne 7.8.1944, za přesunu 311.čs.perutě z Predannacku na novou základnu jednotky RAF Tain, jej přelétával F/O Stanislav Huňáček s druhým pilotem W/O Rudolfem Jelenem a dalšími muži osádky. Útočnou

výzbroj letadla tvořilo 16 ks neřízených raketových střel RP umístěných v zadní pumovnici. V přední pumovnici nosil 4 nebo 8 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 59 operačních letů (jednalo se o třetí nejvyšší počet operačních letů u jednotky), protiponorkových průzkumů – první 15.5.1944 s osádkou F/O Jana Velly DFC; a poslední 28.2.1945 s osádkou F/Lt Rudolfa Protivy (jednalo se zároveň o poslední operační let s výzbrojí RP u 311.perutě). Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 27 kapitánů – F/O J.Vella DFC (5), F/O F.Naxera (1), W/O J.Lazar (3), F/O V.Jílek (1), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (2), S/Ldr B.Tobyska AFC (4), F/O S.Huňáček (2), P/O J.Kuhn DFM (1), W/O K.Pospíchal (2), S/Ldr J.Kostohryz (3), F/Lt R.Protiva (4), F/O O.Doležal DFC (1), F/O L.Linhardt (4), F/O K.Kopal (1), F/Lt J.Hájek (4), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (1), W/O J.Hala (1), F/O V.Žezulka (3), F/Sgt O.Bureš (1), F/O J.Pavelka (2), F/Sgt, W/O J.Matějka (2), F/Lt K.Kvapil (1), W/O J.Tichý (2), F/Sgt M.Šigut (1), F/Lt V.Slánský (3), W/O A.Jedounek (2) a F/O J.Polívková (2).

20.11.1944 se Liberatoru „Z“ (F/Lt Vladimír Slánský) při přistání za tmy, v 18.25, nevysunulo přední podvozkové kolo. V příslušném hlášení o mimořádné letecké události z 20.11.1944 (Tain T348- 21/11/44) se praví: "Z operačního letu se Liberator „Z“ BZ751 vrátil nad základnu Tain. V 18.21, na okruhu před přistáním, zpozoroval kapitán po provedených úkonech k vysunutí podvozku, že na palubní desce nesvítí zelená kontrolka signalizující vysunutí a zajištění všech kol podvozku. Protože nehoukala poplašná siréna, rozhodl se pro přistání. Piloti, především druhý, nečekali na návrat palubního mechanika, který byl mezitím v prostoru předního podvozkového kola, kde vyčkával až se noha předního kola zablokuje ve vysunutě poloze aby jim následně oznámil konec úkonu. Spolehli se na zprávu, podanou vnitřním telefonem jedním z členů osádky o tom, že vidí podvozek ve vysunutě poloze, a zahájili přistávací manévry. Když se Liberator dotkl letové dráhy bylo ve skutečnosti předové kolo zataženo, ale to již nemohl kapitán stroj zvednout k novému okruhu. Při dotyku přídě s betonovou plochou dráhy došlo k poškození trupu. Osádka nezraněna." Letoun byl v kategorii AC předán v Tainu 56.MU na opravu. Po opravě na místě byl letoun 18.1.1945 vrácen do stavu jednotky a již 3.2.1945, s osádkou W/O Arnošta Jedounka, se znovu zapojil do operační činnosti 311.čs.perutě.

Dne 11.3.1945 dostala perutě rozkaz k odeslání letounu k 22.MU a následující den byl přelétnut do Silloth. Dne 5.2.1946 letoun deklarován v kategorii E.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 769** **C**
(Consolidated B-24D-75-CO **USAAF s/n 42-40583)**

Letoun byl jednotce přidělen 13.7.1943 a jako nový stroj přelétnut 16.7.1943 z Prestwicku od 51.MU na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „C“. Útočnou výzbroj letadla, kterou tvořilo zpravidla 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplňovalo 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě. V červenci 1943 byl používán k cvičným letům u perutě. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 69.15 letových hodin.

U 311.čs.perutě uskutečnil 25 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 22.8.1943 s osádkou F/O Metoděje Šebely DFC; a poslední 21.12.1943 s osádkou P/O Václava Jílka. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 13 kapitánů – F/O, F/Lt M.Šebela DFC (2), F/Sgt, W/O S.Huňáček (3), P/O V.Soukup (4), F/Sgt O.Doležal (1), W/O J.Vella (1), F/Lt B.Tobyska AFC (3), P/O J.Stach DFC (2), F/Sgt O.Žanta (1), F/Sgt, P/O V.Jílek (3), W/Cdr V.Nedvěd MBE, DFC (1), F/Sgt J.Kuhn DFM (2), P/O J.Irving (1) a F/Lt V.Ryba (1).

Při posledním operačním letu, ke kterému startovala večer 21.12.1943, spatřila Jílka osádka na moři v 04.00 hodin 22.12.1943 na vzdálenost asi 10 n.m., v pozici 48o57' severní šířky a 10o12' západní délky (asi 400 kilometrů západně od Brestu), nepřátelskou obchodní loď o výtlačku cca 5.000 BRT. S největší pravděpodobností se tehdy jednalo o německý „Blocaderunner“ OSORNO, ozbrojenou obchodní loď, která se snažila se svým strategicky důležitým surovinovým nákladem proplout z jižního Atlantiku Biskajským zálivem do francouzského přístavu Bordeaux. Liberator zaútočil z protisměru její plavby a z výše kolem 50 metrů na ni svrhl čtyři 250lb hlubinné nálože. Explodovaly cca 370 metrů před ní. Podruhé zaútočil z prava, šikmo zezadu, z výše pouhých 20 až 30 metrů a svrhl zbývající dvě 250lb hlubinné nálože, které explodovaly 25 až 30 metrů před pravým bokem loď. Výsledek útoku nebyl zjištěn a letoun přistál na základně v Predannacku.

Dne 7.1.1944 byl stroj přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlometu Leigh Light. K 311.čs.peruti se nevrátil, byl přidělen britské 53.peruti („N“) a později britské 86.peruti („P“). 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 773** **A**
(Consolidated B-24D-75-CO **USAAF s/n 42-40593)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 13.7.1943 a jako nový stroj přelétnut z Prestwicku od 51.MU na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 - 14.7.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „A“ a první let absolvoval 23.7.1943. Na letounu bylo instalováno vnější odpalovací zařízení neřízených raketových střel RP. Od července 1943 byl používán k cvičným letům. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 61.45 letových hodin.

Dne 9.8.1943 byl Liberator na základně v Beaulieu poškozen (kat.AC). K incidentu došlo v 16.00 hodin. Při poježdění letadla ze stojánky (dispersálu) č.33 na stojánku č.34 sjel letoun levým kolem hlavního podvozku na ne-zpevněnou plochu, kolo se zabořilo a to, společně s intenzivním brzděním, způsobilo zlomení přední podvozkové nohy. Za řízením seděl mechanik W/O Jaroslav Andrášek, který neměl k poježdění žádná oprávnění. Na palubě byl ještě další mechanik Sgt Bartoloměj Ranofrej. Podle záznamů z 29.10.1943 byl letoun BZ773 veden v kategorii AC a měl vymontován radiolokátor. 3.12.1943 oznámila 49.MU ukončení opravy na základně v Beaulieu a následný den byl letoun zpět ve stavu čs.perutě.

Dne 4.2.1944 přišel rozkaz k předání stroje ke Scottish Aviation Ltd. na montáž světlometu Leigh Light. Letoun byl přelétnut do Prestwicku 8.2.1944 a po montáži byl 13.3.1944 přidělen k 1674 HCU. 12.3.1947 byl Liberator prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 763** **O**
(Consolidated B-24D-75-CO **USAAF s/n 42-40599)**

Letoun byl jednotce přidělen 19.9.1943 od Scottish Aviation Ltd. (AM Form 78). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „O“. Zkušební let u perutě absolvoval 23.9.1943. Útočnou výzbroj letadla tvořilo zpravidla 4 nebo 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplněných 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě. Nebo pouze 6 až 9 ks DC250.

U 311.čs.perutě uskutečnil 21 operačních letů – první 26.9.1943 s osádkou S/Ldr Bohuslava Tobysky AFC; a poslední 14.1.1944 s osádkou W/O Otakara Žanty. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 13 kapitánů – F/Lt B.Tobyska AFC (1), F/Sgt K.Kopal (3), P/O V.Soukup (2), F/Sgt, W/O O.Žanta (2), P/O S.Huňáček (2), P/O J.Irving (1), F/Sgt V.Jílek (1), W/Cdr V.Nedvěd MBE, DFC (2), F/Lt K.Schoř (1), P/O J.Vella (3), F/Sgt J.Friedl (1), F/Sgt J.Kuhn DFM (1) a W/O J.Hala (1).

Dne 24.12.1943 byl letoun nasazen k útokům na hladinová plavidla nepříteli. Byl proto vyzbrojen leteckými pumami (3xMC500 a 1xGP250). Na konvoj sedmi nepřátelských plavidel byl Vellův Liberator „O“ naveden ve 23.51 hodin. Přelétl čelo konvoje, který se v době útoku nalézal v pozici 45°07' severní šířky a 07°51' západní délky, prudkým obratem doleva se dostal k nákladní lodi o odhadovaném výtlačku cca 5.000 BRT a nálet provedl v 01.01 hodin nového dne. Šikmo na její levý bok, z výšky asi 520 metrů svrhl všechny pumy. Podle hlášení letců explodovaly cca 100 metrů za pravým bokem loď. O účasti Vellova Liberatoru se ve stručném hlášení praví: "Osádka letounu "O" obdržela rozkaz zaútočit na konvoj a útok byl proveden v 01.01 hod. Byly shozeny fléry a útočeno z 1.600 ft. Střelba byla soustředěná. Výsledek útoku nebyl pozorován." Vellův útok rozdělil konvoj na dvě části, což usnadnilo útok Huňáčkovu Liberatoru „G“.

Od druhé poloviny ledna 1944 byl už Liberator „O“ (BZ763) používán u perutě jen jako neoperační stroj. 19.1.1944, při přistání osádky P/O Velly z cvičného letu (BABS – QGH) sjel letoun z dráhy a zabořil se do měkké země, poškození bylo stanoveno v kat.AC. Z osádky nebyl nikdo zraněn. Koncem února 1944 mělo dojít k přesunu 311.čs.perutě z Beaulieu na základnu do Predannacku. Aby mohl poškozený stroj odletět, byl zkompletován pomocí dílů vymontovaných z tehdy letu neschopného Liberatoru GR.VI BZ987 „A“, ze kterého bylo vymontováno přední podvozkové kolo a vrtule. Přelet stroje na novou základnu provedl 23.2.1944 W/O Arnošt Jedounek s druhým pilotem W/O Rudolfem Haeringem DFM a ostatními muži osádky. Ke 4.3.1944 měl stroj odlétáno celkem 338.55 letových hodin a podle záznamu měl v přední pumovnici instalovány dvě přídavné palivové nádrže.

Dne 18.3.1944 byl Liberator přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. k montáži světlometu Leigh Light. 22.4.1944 byl přidělen britské 547.peruti („J“) a později britské 59.peruti („V“). Ze stavu RAF byl letoun vyzáren 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 775 G**
(Consolidated B-24D-80-CO **USAAF s/n 42-40643)**

Letoun byl jednotce přidělen 16.7.1943 jako nový stroj a přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „G“. Od 29. července 1943 byl používán k cvičným letům a koncem měsíce měl nalétáno celkem 50.15 letových hodin. Na operace letěl vyzbrojen 12 kusy protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil jen pouhé 2 operační lety, protiponorkové průzkumy – první 21.8.1943 s osádkou S/Ldr Václava Kordy DFC a druhý, tedy vlastně poslední, v neděli 29.8.1943 s osádkou F/O Adolfa Musálka, při kterém letoun krátce po startu k operačnímu letu havaroval (kat.E). V 03.06, pouhých třicet vteřin po startu k protiponorkové patrole na Biskajským zálivem, zachytil plně naložený Liberator za špičky asi 50ft vysokých stromů a zřítíl se asi 1,5 kilometru od konce vzletové dráhy letiště v Beaulieu do lesa. Vzplanul a celá osmičlenná osádka v troskách zahynula. Následným výzkumem byl letoun rozmetán do třístametřového prostoru. Vyšetřovací komise stanovila jako příčinu havárie neschopnost letounu nabrat výšku díky odlepení při nedostatečné rychlosti. Podle svědků byl rozjezd dlouhý jen 1200 yardů oproti 1500 yardům potřebným pro start plně naloženého Liberatoru (59.000lb).

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 774 D**
(Consolidated B-24D-80-CO **USAAF s/n 42-40652)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 13.7.1943 jako nový stroj 16.7.1943 přelétnut od 51.MU na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „D“. Útočnou výzbroj letadla, kterou tvořilo zpravidla 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplňovalo 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě. V červenci 1943 uskutečnil letoun u jednotky jeden cvičný let a k 29.7.1943 měl nalétáno celkem 61.30 letových hodin.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 13 operačních letů – první 24.8.1943 s osádkou F/Sgt Otakara Žanty; a poslední 25.11.1943 s osádkou F/O Václava Ryby. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 10 kapitánů – F/Sgt O.Žanta (3), F/O K.Schoř (1), P/O J.Irving (1), P/O O.Doležal DFC (1), F/Sgt V.Jílek (1), P/O S.Huňáček (1), F/Lt B.Tobýška AFC (2), W/O J.Vella (1), P/O J.Stach DFC (1) a F/O V.Ryba (1).

23.10.1943, při operačním letu osádky P/O Stacha, došlo v Biskajském zálivu kolem půl druhé odpoledne k těžkému souboji našich letců postupně se sedmi dálkovými námořními stíhačímí Junkersy Ju 88C-6, pravděpodobně od I/ZG1 (od 13.10.1943 reorganizované V.(Z)/KG40). Boj trval asi 45 minut a palubní střelci si nárokovali jeden německý Ju 88 sestřelený a jeden poškozený. Liberator se pak úspěšně odpoutal od nepřítele a po 12.03 hodinách letu se vrátil v pořádku na domovskou základnu. Letoun nebyl vážněji poškozen a z osádky nebyl nikdo zraněn. Toho dne hlásila I/ZG1 soubor s Liberatorem ve 13:12, ale po třech útocích unikl Liberator do mraků. Na německé straně nebyly z tohoto souboje žádné ztráty. Toho dne sice přišla 3/ZG1 o Ju 88C-6 W.Nr. 360392, ale tomuto letounu v 15:30 vysadil motor v blízkosti Cap du Raz a v 16:58 skončil letoun v moři u pobřeží Ile de Seine. Osádka byla zachráněna rybářskou lodí.

Dne 10.11.1943 byla v blízkosti španělského pobřeží potopena německá ponorka U 966 (Typ VIIC, Oblt. z. S. Eckehard Wolf). Na jejím potopení se podílelo několik spojeneckých letadel. Nejprve na vynořenou ponorku zaútočila po čtvrté hodině ranní s Wellingtonem Mk.XI „B“ osádka W/O I.D.Gunna od 612.perutě šesti hlubinnými náložemi. Během ostřelování z palubních kulometů byli dva němečtí námořníci lehce zraněni.

V 8:59 objevil vynořenou ponorku se svým PB4Y-1 Liberatorem „R“ (BuNo.63929) Lt. Leonard E. Harmon od VB-105. Protože palba z ponorky poškodila vrata pumovnice, nemohl Liberator zaútočit hlubinnými náložemi, vystříleli alespoň palubní střelci na ponorku asi 1500 až 2000 púlpalcových střel.

V 11:40 našel ponorku další Liberator U.S. Navy. V 11:50 shodil Lt Kenneth L.Wright od VB-103 na ponorku nacházející se na pozici 43 51N, 08 22W při prvním útoku pět 250lb. hlubinných náloží (šestá nešla uvolnit) a při druhém útoku shodil z výšky 150 ft a při rychlosti 165 mph akustické torpédo Mark 24 Mine¹⁾. Kapitán použitím akustického torpéda nejen porušil předpisy o utajení, ale také zbytečně plýtvat drahou zbraní, protože nebyla zkonstruována k použití na pomalu plující vynořenou ponorku. Ve 13.10 musel letoun „E“ pro nedostatek paliva nabrat kurz na základnu. Těsně před tím, ve 13:05, dorazil na scénu další letoun U.S. Navy. PB4Y-1 Liberator „E“ B-5 (BuNo. 63926) od VB-110 pilotovaný Lt W.W.Parishem zasypal ve 13:15 plně vynořenou ponorku na pozici 43 43N, 08 25W šesti 250lb. hlubinnými náložemi²⁾. Liberator opustil prostor ve 13:52.

Ve 13:25 byla osádkou Liberatoru „D“ (F/Sgt Otakar Žanta) spatřena na obrazovce radaru ponorka nacházející se na pozici 44 00N 08 00 W (nedaleko mysu Ortegal). Ve 13:45 odpálil Liberator na ponorku plující rychlostí asi 10 uzlů ve vzdálenosti pouhých 200 yardů od španělského pobřeží nedaleko města Ortigueira (43 47N, 07 52W) pět RP (jedna z prvního páru a druhý pár selhaly, zbývající salvo čtyř odpáleno bez problémů). Osádka Liberatoru „E“ od VB-110 pozorovala hnědý obláček kouře od pravého křídla československého Liberatoru a dvě šplouchnutí těsně před ponorkou. Po útoku se rychlost ponorky snížila nejprve na 6-8 uzlů a následně na zhruba 2 uzly. Hlubinné nálože se kapitán rozhodl nepoužít z důvodu přítomnosti rybářských lodí. V 15:10 musel Liberator nasadit kurz k návratu, tou dobou byla ponorka naposledy spatřena jak pluje podél pobřeží v zátocě Ria De Santa Marta de Ortigueira pokusit dosáhnout břehu plaváním, naštěstí Liberator strávil v prostoru střetnutí jednu hodinu a sedmáctičet minut, v Beaulieu dosedl po 11.55 hodinách celkového letu. Po celou dobu útoku všech Liberatorů střílel na útočící letadla flak z paluby ponorky.

Po četných útocích spojeneckých letadel byla ponorka velmi vážně poškozena (z jejích nádrží unikalo palivo, několik námořníků bylo zraněno při ostřelování z palubních kulometů útočících letadel) a proto velitel vydal rozkaz zničit dokumenty a připravit ponorku k potopení. Vzápětí narazila ponorka na podmořský útes, protože se již nacházela v blízkosti pobřeží. Následoval rozkaz k opuštění ponorky, hlavní inženýr nastavil 5-ti minutové zpoždění na náložích a otevřel záklopy. Protože nafukovací čluny uplaval, museli se námořníci pokusit dosáhnout břehu plaváním, naštěstí jim přispěchaly na pomoc rybářské čluny. Celkem zahynulo 8 námořníků, 42 bylo zachráněno.

Velitelským námořnictva byl Žantově osádce přiznán na potopení ponorky 50% podíl, zbývající část pak dvěma americkým osádkám (Liberator „E“ od VB-103 40% a Liberator „E“ od VB-110 10%). Z výpovědí německých námořníků ale vyplývá, že značné poškození (poškozeno řízení a jedno z hlavních ložisek) způsobil ponorce hned první ranní útok Wellingtonu „B“ od 612.perutě.

Při návratu z protiponorkové patrole, 22.11.1943, vyjel letoun při přistání z dráhy, ale pravděpodobně nebyl poškozen, protože za 3 dny letěl na poslední operační let u čs.perutě.

29.11.1943 byl letoun přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. na montáž světlometu Leigh Light a po provedené úpravě byl 30.12.1943 přidělen britské 53.peruti („J“), později pak 86.peruti („R“). Při startu k cvičnému letu 5.8.1944 praskla pneumatika a letoun byl poškozen. Stupeň poškození- kategorie B byl 22.9.1944 změněn na kategorii E.

¹⁾ *Coastal Command Review December 1943 uvádí použití 600lb hlubinné nálože, což bylo krycí označení pro akustické torpédo Mark 24 Mine.*

²⁾ *Letoun nesl v pumovnici též 2 akustická torpéda Mark 24 Mine, ta ale nesměl Liberator podle směrnic na vynořenou ponorku a pro přítomnost rybářské lodi použít.*

³⁾ *podle poslední z pořizovaných fotografií plula ponorka na severovýchod*

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 777 F**
(Consolidated B-24D-85-CO **USAAF s/n 42-40672)**

Stroj, původně sloužící u britské 53.perutě („F“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 24.9.1943, 27.9.1943 převzat a 2.10.1943 vykonal první let u 311.čs.perutě na základně Beaulieu. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „F“. Útočnou výzbroj letadla, kterou tvořilo zpravidla 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplňovalo 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 14 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 18.10.1943 s osádkou F/Sgt Václava Jílka; a poslední 4.1.1944 s osádkou S/Ldr Bohuslava Tobýšky AFC. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 7 kapitánů – F/Sgt V.Jílek (3), F/Sgt O.Žanta (2), F/Lt B.Tobýška AFC (3), F/Sgt J.Kuhn DFM (3), P/O J.Irving (1), F/Sgt J.Friedl (1) a P/O J.Vella DFC (1).

Dne 20.1.1944 byl letoun z Beaulieu přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlometu Leigh Light. Dne 11.2.1944 byl stroj předán britské 547.peruti („G“). Při návratu z prvního operačního letu (F/O T.G.Dixon), 23.2.1944, byl letoun zničen při nouzovém přistání v St.Mary's, Scilly Isles (kat.E).

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 776 P**
(Consolidated B-24D-85-CO **USAAF s/n 42-40674)**

Letoun byl jednotce přidělen 30.7.1943 jako nový stroj, s celkovým počtem 40.40 odlétaných hodin. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „P“. Jeho první let u perutě se uskutečnil 14.8.1943. Útočnou výzbroj

letadla tvořilo zpravidla 8 nebo 12 ks hlubinných náloží DC250 MkXI nesených v pumovnici.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 7 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 27.8.1943 s osádkou W/O Jana Velly; a poslední 30.10.1943 s osádkou F/Lt Karla Schoře. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 5 kapitánů – W/O J.Vella (1), P/O J.Stach DFC (3), P/O O.Doležal DFC (1), S/Ldr J.Kostohryz (1) a F/Lt K.Schoř (1). Dne 9.9.1943 byl Liberator při cvičném letu F/Sgt Kuhna a F/Sgt Friedla lehce poškozen (kategorie A). Za letu se vzňal motor č.4, ale oheň se pilotům podařilo uhasit a v pořádku přistát.

Dne 7.11.1943 byl Liberator přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., pravděpodobně na instalaci světlotmetu Leigh Light. 12.12.1943 byl přidělen britské 224.peruti („F“) a 20.3.1944 se s letounem z operačního letu nevrátil F/Lt R. Dunn s osádkou (kat.E).

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 780** **O**
(Consolidated B-24D-85-CO **USAAF s/n 42-40678)**

Letoun byl čs.jednotce přidělen 30.7.1943 jako nový stroj a přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. Celkem měl nalétáno 49.05 letových hodin. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „O“. První let v Beaulieu provedl 8.8.1943 a dále byl použit k několika cvičným letům.

U 311.čs.perutě letoun uskutečnil pouze 1 operační let, protiponorkový průzkum – 21.8.1943 s osádkou W/Cdr Jindřicha Breicetla DFC, ze kterého se nevrátil (kat.E). V pumovnici nesl 12 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Jednalo se o vůbec první bojové nasazení nových letounů typu Liberator u 311.čs.perutě. Breicetlův Liberator byl naposledy zaměřen letovou kontrolou 19.skupiny Pobřežního letectva RAF v 18.19 hodin při návratu z operačního letu, v pozici přibližně 220 km severozápadně od Brestu (cca 130 km jihozápadně od ostrovů Scilly). Příčina zmizení osádky zůstala dlouho nevyjasněna, i když se možnost sestřelení letounu nedala vyloučit. Podle německých záznamů je patrné, že Breicetlův Liberator s velkou pravděpodobností podlehl přesile německých dálkových stíhaček Bf 110G-2 od II./ZG1, operující z Brestu. Sestřel letounu na pozici Planquadrat 14W/9968 v 19:20 si připsal na své konto Ofw Lothar Uhlig z 4/ZG1. Z téhož boje se nevrátil Bf 110G-2 „S9+GN (W.Nr.6406) od 5./ZG1, s dvoučlennou osádkou Uffz George Planera, který se stal pravděpodobně obětí československého Liberatoru.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 787** **E**
(Consolidated B-24D-85-CO **USAAF s/n 42-40696)**

Letoun byl jednotce přidělen 14.7.1943 (AM Form 78 – 16.7.1943) jako nový stroj a přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „E“. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 39.15 letových hodin. Na operační lety létal vyzbrojen 8 až 12 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 17 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 25.8.1943 s osádkou F/Sgt Josefa Kuhna DFM; a poslední 3.11.1943 s osádkou P/O Josefa Stacha DFC. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 10 kapitánů – F/Sgt J.Kuhn DFM (2), Sgt S.Huňáček (1), F/O K.Schoř (1), P/O O.Doležal DFC (1), F/Sgt K.Kopal (2), F/Sgt O.Žanta (2), S/Ldr J.Kostohryz (3), P/O J.Stach DFC (3), F/O V.Ryba (1) a F/Sgt V.Jílek (1).

27.9.1943 na protiponorkové patrole v rámci operace Percussion Z-3 v Biskajském zálivu, zjistila Žantova osádka na obrazovce radaru v 10.05 hluboko v Atlantiku, na vzdálenost asi 8 až 10 n.m., nepřátelskou ponorku. Než dorazil letoun na místo, ponorka se ponořila. Protože byl útok za takové situace bezpředmětný, ohlásila na velitelství pouze její polohu. Později byl do udané oblasti naveden Liberator „C“ (BZ786) s osádkou P/O Jana Irvinga, která objevila ponorku v 11.14 hodin a zaútočila na ni, ale bez viditelného úspěchu.

7.10.1943 byl stroj na hlídkovém letu v rámci operace Percussion K-1 v Biskajském zálivu tentokrát s osádkou P/O Josefa Stacha. V 16.23 ji ve výši 1.800 metrů nad mořem, ze vzdálenosti asi 150 m, napadl osamělý dálkový stíhač Ju 88. Liberator byl jeho palbou poškozen naštěstí jen lehce, protože P/O Stach stačil pohotově stroj z palby vymanévrovat a také horní střelec Sgt František Benedikt vypálil na nepřitele asi 200 ran ze svých kulometů. Němec se okamžitě vzdal. Ovšem o hodinu později spatřila Stachova osádka na vzdálenost 3 n.m. sestavu dvou Ju 88 a jednoho Do 217, která se chystala na Liberator zaútočit. Letcům však přálo štěstí i tentokrát, podařilo se jim před nepřitelem ukrýt do mraků a v Beaulieu přistáli v 23.26 hodin. 7.11.1943 byl stroj přelétnut do SAL a vyřazen ze stavu čs.jednotky. Po instalaci světlotmetu Leigh Light byl 5.1.1944 přidělen britské 120.peruti („J“). Dne 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 782** **K**
(Consolidated B-24D-90-CO **USAAF s/n 42-40700)**

Letoun byl čs.jednotce přidělen rozkazem 16.7.1943 a jako nový stroj přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 – 20.7.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „K“ a na pravé straně pod pilotní kabinou měl stroj nápis KITTYY. První let v Beaulieu uskutečnil 26.7.1943. V červenci 1943 byl několikrát využit k cvičným letům. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 68.35 letových hodin. Útočnou výzbroj letadla tvořilo zpravidla 4 až 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplněných 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě. Při několika operačních letech byl letoun vyzbrojen pouze 9ks DC250 a v případě útoku na loď pak 1 pumou GP250, 1 pumou MC500 a raketami. U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 32 operačních letů – první 24.8.1943 s osádkou P/O Václava Soukupa; a poslední 10.1.1944 s osádkou F/O Františka Naxery. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 16 kapitánů – P/O V.Soukup (3), F/Sgt, P/O O.Doležal (2), F/O, F/Lt K.Schoř (2), P/O J.Irving (1), P/O S.Huňáček (5), F/Sgt O.Žanta (2), S/Ldr J.Kostohryz (2), F/Sgt K.Kopal (3), F/Sgt J.Kuhn DFM (2), F/O V.Ryba (2), F/Sgt, P/O V.Jílek (2), P/O, F/O J.Vella (2), F/Lt B.Tobyška AFC (1), F/Sgt J.Hala (1), F/Sgt J.Friedl (1) a F/O F.Naxera (1). Pouze v jednom případě se musel stroj pro technickou závadu předčasně z bojového letu vrátit na základnu (20.10.1943 po 3.46 hodinách letu - s Doležalovou osádkou pro poruchu autopilota).

Dne 22.1.1944 byl letoun předán na generální prohlídku. 4.2.1944 byl sice přišel rozkaz k předání letounu do SAL na instalaci světlotmetu Leigh Light, ale ještě 22.2.1944 byla na Liberatoru provedena v Beaulieu montáž náběžné hrany a vrtule sejmuté z poškozeného Liberatoru GR.VI „A“ (BZ987). Práce byly ukončeny 23.2.1944 asi v 10 hodin dopoledne. Týž den, po opravě, pak F/O Jaroslav Hájek s druhým pilotem F/Sgt Jaroslavem Halou a ostatními muži osádky přelétli letoun z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku.

Dne 2.3.1944 byl letoun vyřazen ze stavu jednotky a přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd.. Po dokončené montáži světlotmetu, 20.3.1944, byl Liberator přidělen britské 120.peruti do Ballykelly. Od 15.1.1945 používala letoun britská 59.peruť („S“). Dne 3.6.1947 byl vyřazen ze stavu RAF.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 779** **J**
(Consolidated B-24D-90-CO **USAAF s/n 42-40703)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 16.7.1943 jako nový stroj a přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 – 20.7.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „J“. Útočnou výzbroj letadla, kterou tvořilo zpravidla 6 ks až 9ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplňovalo 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě. V červenci 1943 byl využit k několika cvičným letům. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 36.15. letových hodin.

U 311.čs.perutě uskutečnil 12 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 22.8.1943 s osádkou S/Ldr Vladimíra Nedvěda MBE; a poslední 7.10.1943 s osádkou F/Sgt Josefa Kuhna. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 7 kapitánů – S/Ldr Vladimír Nedvěd MBE (2), F/O M.Šebela DFC (2), F/Sgt O.Žanta (1), P/O J.Irving (1), F/Sgt J.Kuhn DFM (3), P/O K.Kopal (2) a P/O V.Jílek (1). Při operačním letu Šebelovy osádky 29.8.1943 začal silně kouřit a následně vysadil letadlu motor č.3 (údaj z ORB; hlášení uvádí motor č.1) . Pro velice silný protivítr se kapitán rozhodl nevracet se na mateřskou základnu, ale pro let na Gibraltar. Aby odlehčili letoun, odhodili letci z pumovnice do moře protiponorkové hlubinné nálože, také dva kulometry se střelivem a odpálili i neřízené raketové střely RP. Na letišti North Front v Gibraltaru přistáli v 13.21, po letu dlouhém 11.20 hodin s pohybými 70 gallonů paliva v nádržích.

Při posledním operačním letu s Kuhnovou osádkou, 7.10.1943, došlo nad Biskajským zálivem (47 28N, 10 17W) okolo 16:00 k velice nebezpečnému souboji s čtyřčlennou formací německých dálkových námořních stíhačů Ju 88C (pravděpodobně od V(Z)/KG40), trvajícím plných 26 minut. Útokem Junkersů byla vyřazena zadní střelecká věž, zasažen prostor navigátora, poškozeny palivové nádrže, hydraulické rozvody, výškové kormidlo, radio- lokátor i navigační zařízení Gee. Palbou z kulometů německého stíhače byl zraněn do nohy a ramene boční střelec radarový operátor Sgt Alois Matýšek a zadnímu střelci F/Sgt Františku Veverkovi explodovala střela ve věži a zranila jej do nohy. Přes další zranění střepinou na tváři se mu ale společně s horním střelcem Sgt Josefem Reitlerem podařilo jeden z Junkersů zasáhnout a poškodit. Liberator utrpěl další značná poškození na trupu i křídle. Němci chtěli vzít letoun do kleští a zasadit mu rozhodující úder, ale F/Sgt Josefu Kuhnovi se podařilo výbornými únikovými manévry od nepřitele

odpoutat. Také stíhači dostali svůj díl, jeden po druhém opouštěli bojiště, a každý s nějakým poškozením. Liberator se nakonec po letu dlouhém 6.38 hodin dovedl na základnu RAF St.Eval, kde v 19.40 hodin přistál nouzově na přední kolo a pravé kolo hlavního podvozku. Přistání s těžce poškozeným letadlem s nefunkčními klapkami, při kterém nebyl nikdo zraněn, bylo ukázkou výborného pilotního umění kapitána. Kapitán letounu F/Sgt Josef Kuhna a zadní střelec F/Sgt František Veverka byli vyznamenáni britskou Záslužnou leteckou medailí (DFM). Liberator byl natolik poškozen, že byl vyřazen ze stavu čs.jednotky a v kategorii E předán ke zrušení servisní jednotce 67.MU v St.Eval (z stavu RAF byl vyřazen 31.10.1943). Jednotka 14/KG40 toho dne přišla o Ju 88C-6 W.Nr.750434, který pilotoval O.Lt. Gustav Christner (letoun sestřelen ve čtvrtci 24W/1951, celá osádka zahynula) a o Ju 88C-6 W.Nr.750374, se kterým přistál na břicho u Lorietu Uffz. Hans Schulzky (letoun byl poškozen z 20%). Další dva Ju 88 též jednotky padly za obět pravděpodobně Beaufighterům od 143.perutě. Jeden poškozený Ju 88 si nárokoval i Capt G.L.Mosier pilotující B-24D „P“ od 2nd Sqn 480th Anti-Submarine Goup USAAF.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 784** **F**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63808)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 14.7.1943 a jako nový stroj přelétnut o dva dny později z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „F“. Útočnou výzbroj letadla tvořila 12 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI. První let u jednotky provedl 24.7.1943 a k 29.7.1943 měl nalétáno celkem 47.45 letových hodin.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 6 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 23.8.1943 s osádkou F/O Adolfa Musálka; a poslední 12.9.1943 s osádkou P/O Oldřicha Doležala. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 5 kapitánů – F/O A.Musálek (1), P/O V.Ryba (2), F/Sgt K.Kopal (1), P/O V.Soukup (1) a P/O O.Doležal (1).

Dne 25.9.1943 byl letoun z Beaulieu přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlometu Leigh Light. K peruti se nevrátil, 24.10.1943 byl přidělen 53.peruti („P“) a později pak britské 547.peruti, dále i britské 86.peruti („Q“). Ze stavu RAF byl vyřazen 10.4.1945.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 785** **L**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63809)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 18.7.1943 od 51.MU jako nový stroj a přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 – 23.7.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „L“. Zkušební let absolvoval 26.7.1943 a následně byl používán k cvičným letům (například 28.7.1943 osádka P/O Václava Soukupa). Koncem měsíce měl nalétáno celkem 43.25 letových hodin.

Dne 30.8.1943 v 15:42 byl letoun zničen při katastrofě. Osádka F/Lt Emila Palichleba procvičovala výrtyky, doporučený únikový manévr při napadení stíhači. Při letu v malé výšce, asi ve třech stech metrech nad základnou Beaulieu, pilot v levotočivé zatáčce stroj příliš naklonil, sklouzl po křídle a letoun se zřítíl. Liberator shořel a všech šest mužů zahynulo. Vyšetřování určilo jako příčinu nehody chybnou pilotáž a přílišnou sebedůvěru pilota. Dne 31.8.1943 letoun deklarován v kategorii E.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 786** **G**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63810)**

Letoun byl čs.jednotce přidělen rozkazem 1.9.1943 jako nový stroj a přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 – 8.9.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „N“. První místní let v Beaulieu provedl 10.9.1943. Útočnou výzbroj letadla, kterou tvořilo zpravidla 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplňovalo 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 24 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 14.9.1943 s osádkou S/Ldr Jana Kostohryze; a poslední 5.1.1944 s osádkou W/O Jána Lazara. Pouze ve dvou případech se musel pro technické závady předčasně z bojového letu vrátit na základnu (14.9.1943 krátce po startu - po 30 minutách letu s Kostohryzovou osádkou pro únik paliva, a 16.10.1943 po 2.30 hodinách letu s Tobýškovou osádkou pro poruchu autopilota). Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 14 kapitánů – S/Ldr J.Kostohryz (2), P/O O.Doležal (2), P/O J.Irving (3), P/O J.Stach DFC (3), P/O V.Soukup (1), W/O, P/O J.Vella (2), F/Sgt O.Žanta (1), F/Lt B.Tobýška AFC (1), F/Sgt K.Kopal (2), P/O S.Huňáček (3), F/Sgt J.Kuhn DFM (1), F/O V.Ryba (1), P/O V.Jílek (1) a W/O J.Lazar (1).

Během bojového letu 27.9.1943, v rámci operace Percussion Z-3, provedla osádka P/O Jana Irvinga dva útoky na německé ponorky. Při prvním (ponorka zpozorována v 11:14) svrhla na cíl všech 6 hlubinných protiponorkových náloží. Při druhém útoku (ponorka zpozorována v 15:20 na pozici 49 30N, 09 45W) použil P/O Irving proti ponorce, jako první z pilotů 311.čs.perutě, neřízené raketové střely RP. I když Irvingova osádka byla přesvědčena, že tuto ponorku potopila, nebo alespoň vážně poškodila, velení bylo v hodnocení skeptičtější. Oficiálně byly v obou případech útoky Irvingovy osádky vyhodnoceny velitelstvím britského námořnictva jako stupeň F - ponorka zjištěna, ale není dostatečného důkazu o jejím (nebo o rozsahu jejího) poškození. Velitelství pobřežního letectva RAF pak klasifikovalo oba útoky po 3 bodech.

Ve dnech 24.12.1943 a 27.12.1943 byl letoun nasazen k útokům na hladinové lodě nepřítel. Byl proto vyzbrojen leteckými pumami, na první operaci 3xMC500 a 1xGP250, na druhou operaci 1xMC500 a 1xGP250 a RP. Cílem bojových letů bylo útočit v předem udané oblasti na každou německou dopravní loď a zničit ji, nebo alespoň zabránit, aby pokračovala v plavbě. Jednalo se o ozbrojené dopravní lodě s nákladem strategických surovin plující z Japonska do francouzských přístavů a snažící se prorazit britskou blokádu. V noci z 24. na 25. prosince 1943 byl v Biskajském zálivu zjištěn konvoj devíti nepřátelských plavidel, na který byl nejprve ve 23.51 hodin naveden Liberator „O“ (BZ763) s osádkou P/O Jana Velly. Útokem konvoj rozdělil na dvě části. Do téhož prostoru byl současně velitelstvím 19.skupiny Pobřežního letectva RAF naváděn i Liberator „G“ (BZ786) osádka P/O Stanislava Huňáčka, která na obrazovce radaru zachytila první kontakt v 01.15 hodin. V pozici 44°57' severní šířky a 07°55' západní délky zjistila dvě skupiny lodí plujících východním směrem. V 01.20 hodin spatřila v záři osvětlovacích flér dva torpédoborce a poněkud dále větší loď o odhadovaném výtaku cca 5.000 tun ve formaci, kterou tvořilo celkem sedm plavidel. Námořníci podráždění dřívějším útokem Vellova letounu, okamžitě zahájili proti Liberatoru „G“ silnou a soustředěnou dělostřeleckou palbu. Huňáčková osádka svrhla na větší loď z výšky asi 370 metrů celý obsah pumovnice. V záři flér byl zjištěn zásah následovaný požárem, který osádka pozorovala po dobu asi 30 minut. Liberator pak ještě několikrát zakroužil nad nepřátelským konvojem. Hodinu před vyčerpáním mezní zásoby pohonných hmot, protože letci nemohli uzavřít pumovnici, nasadil zpáteční kurz. Letci se domnívali, že k poškození mechanismu dveří pumovnice došlo v boji s loděmi. Po letu dlouhém 13.31 hodin přistál letoun 25. prosince 1943 před osmou ráno na letišti v Predannacku. Zasaženou loď byl „Blockaderunner“ OSORNO o výtaku 6.951 BRT, kterému se za doprovodu ochranných plavidel, byl poškozenému, nakonec podařilo proniknout britskou blokádu a doplout do přístavu v Bordeaux. Při operačním letu 27.12.1943 osádka S/Ldr Kostohryze loď nenalezla.

7.1.1944 byl letoun osádkou F/O Irvinga přelétnut z Beaulieu do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k modifikačním úpravám (pravděpodobně k montáži světlometu Leigh Light). Podle AM Form 78 byl letoun sice 12.1.1944 přidělen britské 86.peruti, ale ten samý den je také převzat v Prestwicku na úpravy. Dne 3.2.1944 stroj převzala No.1674 HCU. V srpnu 1945 byl upraven na transportní verzi Liberator C.MkV, v rámci Transportního letectva pak sloužil u britské 102. perutě a později 53.perutě. 12.3.1947 byl letoun prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 789** **N / P**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63812)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 16.7.1943 od 51.MU a jako nový stroj přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 - 20.7.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „N“. V červenci i srpnu 1943 byl využit k několika cvičným letům u perutě. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 33.25 letových hodin.

U 311.čs.perutě uskutečnil pouze jeden jediný operační let, protiponorkový průzkum – 1.9.1943 s osádkou F/Sgt Josefa Kuhna DFM. Letoun se však z hlídkového letu vrátil pro poruchu motoru předčasně. Útočnou výzbroj letadla tvořilo 12 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Do další operační činnosti čs.jednotky již nebyl nasazen.

Od 19.9.1943 byly na nedaleké základně RAF Ibsley v hrabství Dorset umístěny všechny tři čs.stíhací perutě a z nich zde, pod velením W/Cdr Františka Doležala DFC, utvořen Ibsley (Czechoslovak) Wing – samostatné čs.letecké křídlo. V první polovině října 1943 uskutečnil Liberator „N“ ve spolupráci se Spitfíry 310.čs.stíhací perutě několik cvičných letů k náviku obrany proti útoku nepřátelských stíhačů.

Koncem října 1943 byl na vlastní žádost k 311.čs.peruti na základnu Beaulieu přidělen válečný filmař, režisér Jiří Weiss s kameramanem Robertem Campbellem. Weiss natáčel krátké filmy pro britské ministerstvo informací a u jednotky chtěl zhotovit dokumentární záběry ze života čs.letců do při-

pravovaného filmu „Věrní zůstaneme“. Byl i s kameramanem přidělen k osádce P/O Jana Irvinga, který létal pro účely filmování s letounem „B“ (BZ743). Filmování se zúčastnil ještě další letouny jednotky, mezi nimi i Liberator BZ789, který nesl (pravděpodobně pouze pro účely natáčení) označení písmenem „P“. Pro natáčení Weissových dokumentárních filmů u 311.čs.perutě byl 30.10.1943 zapůjčen od britské 280.(ASR) perutě z Thornaby-on-Tees i letoun Vickers Wellington MkX „A“ (HZ258). U čs.jednotky byl používán od 3.11. do 5.12.1943, do konce provincie byl vrácen zpět do Thornaby. Létali s ním F/Lt M.Šebela DFC, F/O F.Naxera a zejména S/Ldr V.Korda DFC.

Liberator BZ789 byl 7.11.1943 přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd.. K čs.jednotce se nevrátil, 10.12.1943 byl přidělen britské 120.peruti, vzápětí byl předán 29.12.1943 britské 224.peruti („H“) a 26.10.1944 letoun převzala 86.peruť („A“). Dne 5.2.1946 letoun deklarován v kategorii E.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 790 E**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63813)**

Letoun byl čs.jednotce přidělen rozkazem 23.11.1943 od britské 224.perutě ze St.Evalu. Ještě 2.12.1943 odpovídá 311.čs.peruť, že nemá k dispozici osádku pro přelet ze St. Eval do Beaulieu (AM Form 78 – 6.12.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „E“ a první let v Beaulieu vykonal 13.12.1943. Letoun byl vybaven (pravděpodobně vnějším) odpalovacím zařízením pro RP¹⁾, ale na operační lety létal vyzbrojen pouze 7ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 6 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 4.1.1944 s osádkou F/O Jana Irvinga; a poslední 3.2.1944 s osádkou F/Lt Aloise Šedivého DFC, DFM. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 5 kapitánů – F/O J.Irving (1), P/O S.Huňáček (2), W/O R.Nedoma (1), P/O J.Kuhn DFM (1) a F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (1). Dne 8.2.1944 byl vyřazen ze stavu perutě a přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. na montáž světlotmetu Leigh Light. Osádka se vrátila zpět do Beaulieu vlakem. K jednotce se už letoun nevrátil, 7.3.1944 byl přidělen britské 547.peruti („T“) a následně 59.peruti („P“). Ke dni 5.2.1946 je deklarován v kategorii E.

¹⁾ 13.12.1943 je ve Watch Log book záznam o RP practice s tímto letounem, ale může se jednat o chybu

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 795 H**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63818)**

Letoun byl jednotce přidělen 16.7.1943 a jako nový stroj přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu v hrabství Hant (Hampshire). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „H“. Zkušební let u jednotky provedl 23.7.1943 a ještě v červenci byl využit k několika cvičným letům. K 29.7.1943 měl nalétáno celkem 53.40 letových hodin. Útočnou výzbroj letadla tvořilo zpravidla 12 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 8 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 27.8.1943 s osádkou F/Lt Emila Palichleba; a poslední 20.9.1943 s osádkou P/O Václava Ryby. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 6 kapitánů – F/Lt E.Palichleb (1), F/Sgt K.Kopal (1), W/O J.Vella (2), F/O M.Šebela DFC (1), P/O V.Ryba (2) a F/Sgt V.Jílek (1).

25.9.1943 byl letoun z Beaulieu přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlotmetu Leigh Light. K peruti se nevrátil, 22.10.1943 byl přidělen britské 53.peruti („F“). Dne 4.2.1944 byl letoun pilotovaný F/Lt D.A.Bellem ztracen (missing, kat. E) při útoku na ponorku U 763 (Typ VIIC, KptLt Ernst Cordes).

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 796 H**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63819)**

Letoun, původně sloužící u britské 53.perutě („J“), byl čs.jednotce předán 27.9.1943 a první let u 311.perutě vykonal 3.10.1943. Obdržel identifikační označení písmenem „H“. Od 24.10.1943 do 7.11.1943 byl letoun s osádkou F/Sgt Kuhna a 4 mechanici na základně v Ballykelly. Útočnou výzbroj letadla tvořilo zpravidla 6 nebo 7 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, v případě útoku na loď pak 1 puma GP250 a 1 puma MC500, doplněné 8 ks neřízených raket RP, zavěšenými po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 13 operačních letů – první 10.11.1943 s osádkou F/Sgt Karla Kopala; a poslední 4.2.1944 s osádkou F/O Josefa Stacha DFC. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 9 kapitánů – F/Sgt K.Kopal (2), F/Sgt O.Žanta (1), P/O J.Irving (1), P/O

V.Jílek (1), P/O, F/O J.Stach DFC (2), P/O O.Doležal (1), W/O J.Hala (1), S/Ldr J.Kostohryz (2) a F/Sgt J.Friedl (2). Pouze v jednom případě se musel stroj pro technickou závadu předčasně z bojového letu vrátit na základnu (22.11.1943 krátce po startu – s Žantovou osádkou pro porušení palivové nádrže, ze které silně vytékalo palivo).

Dne 27.12.1943 byla objevena v 9:45 Sunderlandem „T“ od 201.perutě na pozici 46 40N, 19 30W německá ozbrojená¹⁾ obchodní loď ALSTERUFER (2729T), plující s nákladem strategických surovin z japonského přístavu Kobe do Bordeaux. Útok Sunderlandu nebyl úspěšný, protože letoun bombardoval skrz mraky. V11:35 zaútočil Sunderland „Q“ od 422.perutě, ale pumy cíl minuly. Následoval útok Sunderlandu „U“ od 201.perutě, který také bombardoval skrz mraky, opět bez viditelného zásahu. V 16:07 zaútočila na loď na pozici 46 30N, 18 50W Doležalova osádka s Liberatorem „H“. Loď byla zasažena pěti neřízenými raketovými střelami RP nad čarou ponoru, puma GP250 cíl minula, ale puma MC500 zasáhla loď přímo za nástavbou (za komínem), explodovala uvnitř lodí a způsobila rozsáhlý požár. Osádka začala následně loď opouštět. Na hořící loď posléze zaútočil mezi 16:15 a 16:30 Liberator FL907 „F“ od 86.perutě jednou pumou MC500, ale minul. V 17:14 zaútočil na již opuštěnou loď na pozici 46 42N, 18 44W Liberator FL943 „L“ od 86.perutě dvěma pumami MC500. Obě cíl minuly, jedna ale dopadla pouhých 10 yardů od boku lodí. V 18:00 shodil druhou pumu MC500 Liberator FL907 „F“, ale opět minul. V 17:58 byla v oblasti osádkou Liberatoru FL907 „F“ spatřena další spojenecká letadla, čtyři Halifaxy a také Tarpony²⁾ (FAA). V 18:00 hlásil Halifax „Q“ od 502.perutě, že loď se potápí na pozici 46 33N, 18 55W. Čtyři hodiny po opuštění osádkou se loď potopila. Celkem 74 námořníků ze čtyřech záchraných člunů vzaly na palubu lodě Escort Group 6 až odpoledne 29.12.1943 na pozici 46 06N, 19 10W.

Významný úspěch 311.čs.perutě byl oslavován obsáhlými články v britském tisku a za svůj výkon byli kapitán letounu P/O Oldřich Doležal i navigátor/bombometčík F/O Zdeněk Hanuš vyznamenáni britským Záslužným leteckým křížem (DFC). Všichni ostatní členové osádky pak Čs.válečným křížem 1939. Letoun (motor č.4) byl palbou z lodí lehce poškozen (kat.A). Dne 8.2.1944 byl Liberator přelétnut z Beaulieu do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. Po instalaci světlotmetu Leigh Light byl letoun 8.3.1944 přidělen k No.1674 HCU. Ze stavu RAF byl vyřazen 21.6.1947.

¹⁾ Loď Alsterufer měla ke své obraně k dispozici 1 kanon ráže 105mm (dle osádky lodí velice těžkopádná zbraň), 2 kanony ráže 37mm, 4 kanony ráže 20mm a baráž z kabelů na padácích vystřelovanou raketami (P.A.C. = Parachute and Cable)

²⁾ Původní britské označení pro Grumman Avenger

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 797 D**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63820)**

Letoun byl čs.jednotce přidělen rozkazem 23.12.1943 od britské 224.perutě. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „D“. U Scottish Aviation Ltd. v Prestwicku prodělal generální prohlídku, při které mu technici namontovali pod pravou polovinu křídla světlotmet Leigh Light. Ačkoliv měl letoun podle rozkazu k předání instalováno vnější odpalovací zařízení RP (Type C), na operační lety létal vyzbrojen pouze 7 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI. 23.2.1944 přelétl stroj z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku P/O Otakar Žanta s druhým pilotem W/O Vojtěchem Kubalíkem a ostatními muži osádky.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 13 operačních letů – první 19.1.1944 s osádkou P/O Václava Jílka; a poslední 28.2.1944 s osádkou P/O Karla Kopala. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 10 kapitánů – P/O V.Jílek (1), F/O O.Doležal DFC (1), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (2), P/O O.Žanta (2), F/Lt K.Schoř (1), P/O K.Kopal (2), P/O J.Kuhn DFM, W/O R.Nedoma (1), P/O J.Vella DFC a F/O F.Naxera (1). Dne 3.3.1944 byl přelétnut do St.Eval a o tři dny později převzat do stavu stavu 547.perutě („M“). 13.9.1944 byl přidělen britské 59.peruti. Ze stavu RAF byl vyřazen 22.11.1946.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 798 L**
(Consolidated B-24D-5-CF **USAAF s/n 42-63821)**

Letoun čs.jednotce přidělen 12.9.1943 jako nový stroj a přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „L“. První zkušební let v Beaulieu provedl 15.9.1943. Útočnou výzbroj letadla, kterou tvořilo zpravidla 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplňovalo 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách přídě (asi od poloviny listopadu 1943 nebyly letouny na operace vyzbrojovány RP, pouze DC250).

U 311.čs.perutě uskutečnil 23 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 21.9.1943 s osádkou F/Sgt Otakara Žanty; a poslední 11.2.1944 s osádkou F/Sgt Jaroslava Friedla. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 13 kapitánů – F/Sgt O.Žanta (1), F/O M.Šebela DFC (1), P/O O.Doležal (6), F/Lt K.Schoř (1), F/Sgt V.Jílek (3), P/O J.Vella (3), P/O J.Stach DFC (2), F/O J.Irving (1), W/O K.Kopal (1), W/Cdr Vladimír Nedvěd MBE, DFC (1), W/O J.Hala (1), F/O F.Naxera (1) a F/Sgt J.Friedl (1).

Dne 22.12.1943 prasklo při přistání z nočního cvičného letu osádky F/Lt L.Hrnčíře letounu kolo. Jednalo se pravděpodobně pouze o pneumatiku, protože již 27.12.1943 absolvoval letoun zkušební let.

Dne 2.1.1944 zahlédla v 6:30, v závěru noční patroly, Irvingova osádka letící na Liberátoru „L“ na pozici 44 34N, 07 35W plně vyořenou ponorku plující rychlostí 6-8 uzlů. Osádka zahájila útok, ale vrata pumovnice nešly otevřít. Než se je podařilo otevřít manuálně, ponorka zmizela.

Dne 17.2.1944 byl Liberátor přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlotometu Leigh Light. K peruti se nevrátil, 22.3.1944 byl přidělen britské 547.peruti („L“) a 18.9.1944 pak k 59.peruti („K“). Dne 3.6.1947 byl vyřazen ze stavu RAF.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 872** **E**
(Consolidated B-24D-15-CF **USAAF s/n 42-63913)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 1.11.1943 (AM Form – 11.11.1943) od britské 86.perutě. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „E“. U 311.čs.perutě letoun uskutečnil pouze 1 operační let, protiponorkový průzkum – 17.11.1943 s osádkou F/Lt Metoděje Šebely DFC, ze kterého se nevrátil (ztracen ve moři, kat.E). K operačnímu letu nad Biskajský záliv startovala Šebelova osádka z mateřské základny v Beaulieu 17.11.1943 v 23.53 hodin. Téměř po dvanácti hodinách letu – 18.11.1943 v 11.45 hodin, hlásil radiotelegrafista na základnu „Kde mohu přistát, ETA 13.30, mám pohonných hmot pro 3.30 hodin letu?“ Ze základny RAF St.Eval mu bylo vysláno několik QDM, poslední zaměření QDM bylo provedeno ve 13.02 hodin – 0630. Stanici ve St.Eval se letoun ozval naposledy ve 13.10: „Budu nucen přistát na moře – porucha motoru.“ Od této chvíle až do 13.50 byl letoun neustále volán, ale jeho radiotelegrafista se již neozval. Poslední stopou, jež po něm zbyla, byla olejová skvrna, kterou později na moři spatřil po něm pátrající americký Liberátor ze základny Dunkseswell. Nikdo z Šebelovy osádky nebyl nalezen. Byli prohlášeni za nezvěstné a po několika měsících úředně za mrtvé. Až později moře vyplavilo na pobřeží Normandie tělo dvaatřicetiletého palubního mechanika Sgt Linhartu Fajta, který byl pohřben na válečném hřbitově v Bayeux ve Francii. To, že příčinou havárie byla porucha motoru, podporuje i skutečnost, že toho dne nejsou v záznamech ZG1 hlášeny žádné souboje.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 875** **R**
(Consolidated B-24D-15-CF **USAAF s/n 42-63916)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 20.9.1943 jako nový stroj a následně přelétnut z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „R“. Zkušební let v Beaulieu uskutečnil 30.9.1943. Útočnou výzbroj letadla tvořila zpravidla 6ks hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, v případě útoku na loď pak 1 puma GP250 a 1 puma MC500, doplněné 8 ks neřízených raket RP, zavěšenými po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách příde. U 311.čs.perutě uskutečnil 15 operačních letů – první 14.10.1943 s osádkou P/O Jana Irvinga; a poslední 27.12.1943 (proti loďní operace, ze které byl letoun odvolán) s osádkou F/Lt Karla Schoře. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 7 kapitánů – P/O J.Irving (4), W/O J.Vella (3), F/Sgt O.Žanta (3), F/Lt K.Schoř (2), F/Sgt J.Kuhn DFM (1), F/Sgt O.Doležal (1) a P/O J.Stach DFC (1).

Dne 30.12.1943 byl stroj vyřazen ze stavu jednotky a přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlotometu Leigh Light. K 311.čs.peruti se nevrátil, 31.1.1944 byl přidělen britské 53.peruti („10V“) a později 86.peruti („V“). Ze stavu RAF byl vyřazen 2.6.1947.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 880** **J**
(Consolidated B-24D-15-CF **USAAF s/n 42-63921)**

Stroj, sloužící krátce u britské 86.perutě, byl čs.jednotce přidělen rozkazem 1.11.1943 a přelétnut na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 – 11.11.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „J“. Útočnou výzbroj letadla tvořila zpravidla 7 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, v případě útoku na loď pak 1 puma GP250 a 1 puma MC500 doplněné 8 ks neřízených raket RP, zavěšenými po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách příde.

U 311.čs.perutě uskutečnil pouhé 3 operační lety – první 27.12.1943 s osádkou P/O Václava Jílka, bojový let v Biskajském zálivu zaměřený proti německým ozbrojeným obchodním lodím. Nad mořem osádka strávila celkem 12.31 hodin, ale nepříteli se jí nepodařilo nalézt. Dalším byl protiponorkový průzkum 1.1.1944 s osádkou F/Lt Karla Schoře o celkové době letu 12.35 hodin, a konečně protiponorkový průzkum 3.1.1944 s osádkou P/O Václava Jílka, bez mimořádných událostí.

Dne 7.1.1944 byl letoun přelétnut z Beaulieu do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. Po instalaci světlotometu Leigh Light byl Liberátor 31.1.1944 přidělen k No.1674 HCU („VD“). Dne 22.4.1945 letoun havaroval při přistání v Aldergrove (kat.AC, překvalifikováno na kat.E). Ze stavu RAF byl vyřazen 13.7.1946.

Liberator G.R. Mk.V **RAF s/n BZ 882** **Q**
(Consolidated B-24D-15-CF **USAAF s/n 42-63923)**

Letoun byl jednotce přidělen rozkazem 22.9.1943 jako nový stroj a téhož dne přelétnut od 51.MU z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu (AM Form 78 – 26.9.1943). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „Q“. První let u perutě absolvoval 27.9.1943 (střelby RP). Útočnou výzbroj letadla, kterou tvořilo zpravidla 4 nebo 6 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI v pumovnici, doplňovalo 8 ks neřízených raket RP, zavěšených po 4 na vnějších nosičích, upevněných po obou stranách příde (asi od poloviny listopadu 1943 nebyly letouny na operace vybíjovány RP, Liberátor „Q“ nosil pouze 6 nebo 7ks DC250 v pumovnici). U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 19 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 14.10.1943 s osádkou S/Ldr Jana Kostohryze; a poslední 11.2.1944 s osádkou F/Lt Jana Hrnčíře DFC, AFM. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 10 kapitánů – S/Ldr J.Kostohryz (3), P/O S.Huňáček (4), F/Sgt, P/O J.Irving (2), F/Lt, S/Ldr B.Tobyška AFC (2), P/O O.Doležal (1), F/Sgt J.Kuhn DFM (1), P/O J.Vella (2), F/Sgt, P/O K.Kopal (2), W/O J.Lazar (1) a F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1). Během operačního letu 29.1.1944 obdržela Vellova osádka letící s Liberátorem „Q“ v 01.15 hodin příkaz, aby pátrala po německé ponorce, nahlášené v pozici 47°00' severní šířky a 05°38' západní délky. Teprve v 02.02 zachytil službu konající radarový operátor na obrazovce radaru záznam větší lodi o výtlačku přibližně 2.000tun, vzdálené od letadla asi dvě až tři námořní míle v přímém směru. Současně kolem sta metrů za její zádi rozpoznal další, ale menší loď a šikmo napravo, vzdálenou kolem dvou námořních mil jinou menší loď. Větší, osvětlené plavidlo spatřili letci na temném moři na vlastní oči v 02.07 hodin. Shodili dvě osvětlovací fléry. V pronikavé záři, těsně u pravého boku obchodní lodi, bylo vidět, napůl skryté v jejím stínu, ještě jedno malé plavidlo, které vypadalo jako ponorka. O pět minut později, v pozici 47°00' severní šířky a 05°23' západní délky, Liberátor „Q“ zaútočil. Ve 120 metrech nad mořem nalétl P/O Vella na cíl z pravé strany tak, aby hlubinné nálože, kterých navigátor odhodil v řadě všech sedm, zasáhly současně i malé plavidlo – podle jejich předpokladu ponorku. Liberátor dvakrát zakroužil kolem velké obchodní lodi a střelci ostřelovali svými zbraněmi její palubu. Avšak žádná z nepřátelských lodí palbu neopětovala. V 03.01 hodin ukončil Liberátor patrolu. Útok Vellovy osádky nebyl velitelstvím námořnictva vyhodnocován jako útok na nepřátelskou ponorku. Dne 4.2.1944 dostala perutě příkaz k odeslání stroje ke Scottish Aviation Ltd. na montáž světlotometu Leigh Light a 17.2.1944 byl Liberátor přelétnut do Prestwicku. K 311.čs.peruti se nevrátil, 22.3.1944 byl přidělen britské 547.peruti („Q“) a 26.4.1944 se letoun zřítíl při cvičném letu do moře, 9 mil severně od Fishguard ve Walesu (kat.E).

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n BZ 961** **C**
(Consolidated B-24J-1-CF **USAAF s/n 42-64058)**

Jednalo se o první Liberátor verze GR.VI dodaný do Spojeného království 16.11.1943. Letoun byl dostrojován v SAL a následně u 51.MU, která obdržela 24.1.1944 první rozkaz k předání stroje k 311. peruti. Dne 2.2.1944 obdržela 51. MU druhý rozkaz předat letoun ve stavu, v jakém se právě nachází. Podle AM Form 78 byl letoun čs.jednotce přidělen 7.2.1944. Z Prestwicku od 51.MU na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jež přelétli piloti No.4 FFP. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „C“. V únoru 1944 byl u 311.čs.perutě využíván především k cvičným letům, do konce měsíce měl odlétáno celkem 100.45 hodin. Dne 23.2.1944 přelétl letoun z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku P/O Jan Vella s druhým pilotem F/Lt Oldřichem Hořejším a ostatními muži osádky.

U 311.čs.perutě stroj uskutečnil celkem 23 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 20.2.1944 s osádkou F/O Stanislava Huňáčka; a poslední 2.5.1944 s osádkou F/O Františka Naxery. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 14 kapitánů – F/O S.Huňáček (1), P/O J.Vella DFC (2), P/O V.Jílek (3), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1), F/O

O.Doležal DFC (2), W/O J.Lazar (1), W/O J.Hala (1), F/Lt A.Šedivý DFC, DFM (2), W/O A.Jedounek (1), W/O J.Friedl (3), F/O F.Naxera (3), F/O R.Haering DFM (1), P/O K.Kopal (1) a F/O J.Hájek (1).

28.2.1944 sjel letoun nepozorností pilota z pevné cesty perimetru a zabořil se kolem hlavního podvozku do měkkého terénu.

Při operačním letu 10.3.1944 zaznamenala Jílkova osádka (stejně jako letoun „R“ BZ975/G s osádkou F/Lt A.Šedivého) v 10.46 severně od Gijónu na moři konvoj, složený z jedné ponorky, tří torpédoborců a jedné lodí vyzbrojené protiletadlovými zbraněmi. Zaútočila na vedoucí torpédoborec, ale výsledek útoku nemohl být ověřován pro nebezpečí napadení doprovodnými Junkersy Ju 88. Dne 24.3.1944, kdy k operačnímu letu startovala v 18.45 se strojem Friedlova osádka, jejím úkolem bylo pátrat v prostoru severozápadně od španělského mysu Estaca po dinghy, v níž čekala na záchranu osádka létacího člunu Short Sunderland australské 461.perutě. Po bezmála pětihodinovém hledání se jí v 00.34 podařilo našim letcům nalézt a navázat s ní světelný kontakt. Nahlásili její polohu na velitelství, po celou dobu kroužili nad ní a udržovali vzájemné spojení, dokud nebyli pro nedostatek paliva nuceni po vystřídání jiným letounem k návratu. Šťastných osm trosečníků, kteří sestřel svého letadla přežili, vzalo nakonec na palubu doprovodné plavidlo HMS Saladin. 31.3.1944, při následném operačním letu nad Biskajským zálivem, spatřila Friedlova osádka v 22.30 západně od La Rochelle na moři uskupení nepřátelských lodí. Konvoj se skládal z 8 až 9 malých i z 3 až 4 větších doprovodných plavidel a jedné dopravní lodě o výtlaku asi 1.500 BRT. Z výšky asi 150 metrů zaútočili na dopravní loď, svrhli dvě 250lb hlubinné nálože a explozi pozorovali přibližně 20 metrů od jejího pravého boku. Jiný výsledek útoku však Friedlova osádka nezaznamenala.

11.5.1944 byl letoun vyřazen ze stavu čs.jednotky a přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd. na montáž světloletu Leigh Light. Následně byl přidělen britské 206.peruti („B“) na základnu Leuchars. Při návratu z patroly 14.9.1944 byl letoun kvůli špatnému počasí přesměrován z Leuchars do Tain, ale cestou havaroval (kat.E).

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n BZ 968** **P**
(Consolidated B-24J-1-CF) **USAAF s/n 42-64065)**

Letoun byl přidělen jednotce rozkazem 2.2.1944 jako nový stroj od 51.MU (AM Form 78 – 17.2.1944). Z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jej přelétli piloti No.4 FPP. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „P“. 18.2.1944 se v Beaulieu uskutečnil první testovací let stroje po jeho celkové prohlídce u jednotky. Dne 23.2.1944 jej přelétl z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku F/O Stanislav Huňáček s druhým pilotem F/Sgt Rudolfem Jelenem a ostatními muži osádky. Ke 4.3.1944 měl stroj nalétáno celkem 47.45 letových hodin. Na operační lety nosil v pumovnici zpravidla 7 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 20 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 4.3.1944 s osádkou F/O Stanislava Huňáčka; a poslední 2.5.1944 s osádkou F/Sgt Ludka Moudrého. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídalo postupně 13 kapitánů – F/O S.Huňáček (5), S/Ldr J.Kostohryz (1), F/Lt K.Schoř (1), P/O J.Vella (2), W/O J.Lazar (1), W/O A.Jedounek (3), W/O J.Hala (1), P/O J.Kuhn DFM (1), S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (1), W/O R.Nedoma (1), F/O V.Jílek (1), F/O R.Haering DFM (1) a W/O L.Moudrý (1). Pouze v jednom případě se musel stroj pro technickou závadu předčasně vrátit z bojového letu na základnu (15.4.1944 – s Jedounekovou osádkou, pro poruchu přístrojů).

Dne 11.5.1944 byl Liberator přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světloletu Leigh Light. Následně byl předán do GR A/C Pool v Haverfordwest, ale z důvodu opravy již nebyl během války přidělen k žádné operační jednotce. Po skončení války v Evropě byl upraven na transportní verzi Liberator C.Mk.VI a v rámci Transportního letectva sloužil u britské 86.peruti, později 102.peruti a 53.peruti. Dne 12.3.1947 byl letoun prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n BZ 975** **R**
(Consolidated B-24J-1-CF) **USAAF s/n 42-64071)**

Letoun čs.jednotce přidělen rozkazem 12.2.1944 jako nový stroj od 51.MU. Z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jej přelétli piloti No.4 FPP (AM Form 78 – 19.2.1944). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „R“. První let u perutě se uskutečnil 21.2.1944. 23.2.1944 přelétl letoun z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku v hrabství Cornwall F/Lt Karel Schoř s druhým pilotem F/Sgt Miroslavem Šigutem a ostatními muži osádky. Ke 4.3.1944 měl letoun nalétáno celkem 44.10 letových hodin.

U 311.čs.perutě uskutečnil pouze jeden operační let, útok na loď – 10.3.1944. Liberator „R“ s osádkou F/Lt Aloise Šedivého DFM odstarto-

val v 06.13 a zamířil směrem na jih, ke španělským břehům. V pumovnici nesl 3 hlubinné nálože DC 250 a 4 pumy GP250. Po několika hodinách letu zaznamenal službu konající radarový operátor na obrazovce ve vzdálenosti 30 námořních mil od letadla uskupení nepřátelských plavidel. V 10.17, v pozici 44°08' severní šířky a 05°50' západní délky, spatřili na vzdálenosti dvou námořních mil konvoj, skládající se z jedné ponorky doprovázené třemi torpédoborci a jednou lodí s protiletadlovou výzbrojí¹⁾. Jednalo se o velkou japonskou ponorku I-29 (třída Otsu-Gata) o výtlaku 2.233t (na hladině), která za silného doprovodu německých válečných plavidel směřovala do francouzského přístavu Lorient, a které se s nákladem vzácných surovin podařilo prolomit britskou námořní blokádu²⁾. Loď pluly přibližně pět mil od španělského pobřeží kurzem 070° a rychlostí kolem 12 uzlů. Asi 15 mil za konvojem letělo jako jeho ochrana ve výšce devíti set až tisící metrů osm dvoumotorových dálkových stíhaček Ju 88.

Kapitán okamžitě navedl Liberator na ponorku, zleva šikmo na trasu její plavby, z kurzu 110° a z výšky 460 metrů svrhl navigátor pumy i hlubinné nálože. Letci nestačili ani sledovat místo jejich skutečného dopadu, protože hned po vybrání zteče se na Liberator vrhly čtyři z doprovázejících osmaosmdesátek. Soubor trval sice jen pět minut, ale Němci během nich podnikli na letoun patnáct útoků, převážně šikmo zprava na předek Liberatoru. Stíhači útočili v proudu a rychle se střídali. Junkersy zahajovaly palbu asi ze čtyř set metrů a dotahovaly se k letadlu až na dobrých dvě stě, kdy zteč ukončovaly. V boji byl lehce zraněn navigátor, kterého zasáhly střepiny na hlavě, když ležel nad zaměřovačem. Hornímu a bočnímu střelci se podařilo podle jejich mínění jednu z osmaosmdesátek pravděpodobně sestřelit. Když mizela na obzoru, viděl zadní střelec jak za sebou táhne chvost hustého černého dymu. Liberator měl prostřílenou příď v místě stanoviště navigátora, pravou polovinu křídla i pravý bok trupu, poškozený hydraulický systém a zasažený motor č.3. F/Lt Šedivému se podařilo vyvest letoun z boje a v Predannacku přistál ve 14.50. Před přistáním musel palubní mechanik vysunout podvozek manuálně.

Velitelství námořnictva vyhodnotilo útok Šedivého osádky na ponorku jako stupeň H - nedostatečný důkaz o přítomnosti ponorky. Velitelství pobřežního letectva RAF následně oklasifikovalo útok 0 body. Ale jeden Ju 88 jim byl přiznán jako poškozený. S největší pravděpodobností se jednalo o některý ze strojů Stab ZG 1 nebo 7/ZG 1.

Letoun s poškozením v kategorii AC byl předán na opravu, která byla sice ukončena k 20.4.1944 (Liberator byl dodán k jednotce z opravy od 43 Group dne 24.4.1944), ale hned 7.5.1944 byl přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světloletu Leigh Light. K čs.peruti se nevrátil, 23.5.1944 byl přidělen britské 206.peruti („R“) a později k No.1674 HCU. Dne 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

¹⁾ Ve skutečnosti se jednalo o 2 německé torpédoborce Z-23 a ZH-1 a 2 torpédové čluny T-27 a T-29

²⁾ Na zpáteční plavbě byla I-29 dne 26.7.1944 severně od Luzonu v průlivu Balintang potopena americkou ponorkou USS Sarafish (SS-276).

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n BZ 979** **U**
(Consolidated B-24J-1-CF) **USAAF s/n 42-64075)**

Letoun byl přidělen jednotce 2.2.1944 jako nový stroj. Z Prestwicku od 51.MU na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jej přelétli piloti No.4 FPP (AM Form 78 – 14.2.1944) . U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „U“. 21.2.1944 se v Beaulieu uskutečnil první testovací let stroje po jeho celkové prohlídce u jednotky. Dne 23.2.1944 jej přelétl z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku S/Ldr Bohuslav Tobyška AFC s druhým pilotem F/Lt Vladimírem Slánským a ostatními muži osádky. Koncem února měl stroj nalétáno celkem 56.40 letových hodin. Na operační lety nosil v pumovnici zpravidla 7 ks hlubinných náloží DC250 MkXI.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 20 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 2.3.1944 s osádkou W/O Jána Lazara; a poslední 3.5.1944 s osádkou F/Lt Aloise Šedivého DFM. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídalo postupně 12 kapitánů – W/O J.Lazar (1), F/Lt A.Šedivý DFM (3), P/O K.Kopal (4), W/O R.Nedoma (2), F/O F.Naxera (1), W/O J.Hala (1), F/O J.Irving (1), S/Ldr J.Kostohryz (2), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1), S/Ldr B.Tobyška AFC (1), F/O J.Vella (2) a F/Lt J.Hájek (1).

Poslední let provedl u jednotky 9.5.1944, kdy byl přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světloletu Leigh Light. Následně byl přidělen britské 547.peruti. Po skončení války v Evropě byl upraven na transportní verzi Liberator C.Mk.VI a 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.VI
(Consolidated B-24J-1-CF)

RAF s/n BZ 984 F/PP-S
USAAF s/n 42-64080)

Letoun byl přidělen jednotce rozkazem 2.2.1944 jako nový stroj (AM Form 78 - 11.2.1944). Z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jej přelétli piloti No.4 FPP (Ferry Pilots Pool). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „F“. První let u jednotky absolvoval 14.2.1944. Dne 23.2.1944 přelétl letoun z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku P/O Josef Kuhn DFM s druhým pilotem F/Sgt Josefem Chabákem a ostatními muži osádky. V pumovnici nosil zpravidla 7ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI, v roce 1945 pak 2 až 8ks DC250 plus 2ks AS600.

U 311.čs.perutě uskutečnil stroj ve dvou etapách celkem 23 operačních letů (jako „F“ - 15; jako „PP-S“ - 8) - první 21.2.1944 s osádkou W/O Jaroslava Haly; a poslední 17.4.1945 s osádkou F/Lt Vladimíra Slánského. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 20 kapitánů - W/O J.Hala (1), P/O J.Kuhn DFM (2), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (2), F/O O. Doležal DFC (1), W/O J.Friedl (2), P/O V.Jílek (1), W/O J.Lazar (1), P/O J.Vella DFC (1), F/O J.Irving (1), F/O S.Huňáček (1), F/Lt K.Schoř (1), W/O R.Nedoma (1), F/O J.Polívka (1), F/O L.Šesták (1), W/O J.Kudláček (1), W/Cdr J.Kostohryz DSO (1), F/Lt J.Simet (1), P/O J.Říha (1), F/Lt O.Hořejší (1) a F/Lt V.Slánský (1).

11.5.1944 byl letoun přelétnut do Prestwicku a předán ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlometu Leigh Light. 5.6.1944 byl přidělen britské 206. peruti („S“). Dne 19.9.1944 F/O Peter F.Carlisle záutočil s tímto letounem na pozici 62 20N 02 30E na vynořenou ponorku. Ponorka byla osádce přiznána jako potopená a identifikována jako U 865. Po válce byla na základě nově dostupných informací identifikace změněna na U 858 a výsledek útoku na ponorka lehce poškozena.

Dne 23.2.1945 byl letoun rozkazem znovu přidělen 311.čs.peruti na základnu RAF Tain, kam byl přelétnut od britské 206.peruti z Leuchars (AM Form 78 - 3.3.1945). U čs.jednotky obdržel tentokrát identifikační označení - „PP-S“. V březnu 1945 byl zpočátku využit k několika cvičným letům osádky F/Lt Vladimíra Slánského, W/O Jindřicha Beneše, F/Lt Jana Hrnčíře DFC, AFM a W/O Josefa Klesnila. První operační let s novým označením provedl 17.3.1945 s osádkou F/O Jaroslava Polívky. Poslední operační let u perutě pak uskutečnil 17.4.1945 se Slánského osádkou.

Dne 11.5.1945 byl vyřazen ze stavu jednotky a v Tainu předán k 56.MU. Ze stavu RAF byl vyřazen 17.12.1946.

Liberator G.R. Mk.VI
(Consolidated B-24J-1-CF)

RAF s/n BZ 986 G
USAAF s/n 42-64082)

Letoun byl přidělen jednotce rozkazem 2.2.1944 jako nový stroj. Z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jej přelétli piloti No.4 FPP (AM Form 78 - 11.2.1944). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „G“. První let u jednotky absolvoval 14.2.1944. Dne 23.2.1944 přelétl letoun z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku F/O Oldřich Doležal DFC s druhým pilotem Sgt Aloisem Stočkem a ostatními muži osádky. Koncem února měl nalétáno celkem 58.10 letových hodin. V pumovnici nosil zpravidla 7ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI, pouze při útoku na nepřátelský konvoj dne 10.3.1944 nesl letoun 3ks DC250 a čtyři pumy GP250.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 25 operačních letů - první 20.2.1944 s osádkou F/O Oldřicha Doležala DFC; a poslední 3.5.1944 s osádkou F/Lt Jana Hrnčíře DFC, AFM. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 13 kapitánů - F/O O.Doležal DFC (3), F/O J.Irving (5), W/O R.Nedoma (2), F/Lt K.Schoř (1), W/O J.Hala (1), F/O F.Naxera (1), F/O S.Huňáček (1), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (3), P/O J.Kuhn DFM (2), P/O K.Kopal (1), F/O R.Haering DFM (2), S/Ldr J.Kostohryz (1) a W/O J.Lazar (2).

18.4.1944, v 01.42 hodin, za návratu z hlídkového letu nad Biskajským zálivem, zaznamenala Haeringova osádka přibližně 260 km západně od La Rochelle (46 00N, 05 22W) na svém radiolokátoru kontakt. Na špatně zřetelný cíl svrhla z výše 60 metrů tři hlubinné nálože. O několik minut později měla další radarový kontakt a na místo svrhla tentokrát čtyři hlubinné nálože. Opět bez viditelného úspěchu. Je pravděpodobné, že v obou případech se jednalo o ponorku, dokonce možná o tutéž ponorku. Pro to však nebyl výsledek útoků pozorován. Pro špatné počasí nebylo možné přistát v Anglii, a tak byl Liberator naveden na gibraltarskou základnu North Front, kde přistál po 12.50 hodinách operačního letu.

Po dokončení protiponorkového hlídkového letu, již za denního světla 19.4.1944, směřoval do Gibraltaru také druhý čs. Liberator - „A“ (BZ987/G) s osádkou W/O Jaroslava Friedla, která zahlédla ponorku u portugalského pobřeží v oblasti mysu Sv.Vavřince. Oficiálně byl hodnocen pouze útok Haeringovy osádky, který velitelství britského námořnictva označilo jako stupeň

H - nedostatečný důkaz o přítomnosti ponorky, a velitelství Pobřežního letectva RAF jej klasifikovalo 0 body. Zpět do Predannacku se z Gibraltaru vracely oba čs. Liberatory v noci z 19. na 20. dubna 1944 a Haeringův „G“ (BZ986/G) narazil cestou na tři německé válečné lodě v 04.10 hodin. Při druhém průletu nad nepřitelem se Liberator octl v jejich přesné a koncentrované palbě. Pro hustou mlhu nebyly ale lodě spatřeny a tak letoun nezautočil. Po 12.05 hodinách letu přistál na domácím letišti v Predannacku.

Dne 9.5.1944 byl letoun přelétnut do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd., k montáži světlometu Leigh Light. Po montáži, 23.6.1944, byl přidělen z GR A/C Pool Haverfordwest britské 547.peruti („3oP“) a 29.8.1944 britské 206.peruti („C“). Po skončení války v Evropě následovala služba u Transportního letectva a ze stavu RAF byl letoun vyřazen 4.6.1947.

Liberator G.R. Mk.VI
(Consolidated B-24J-1-CF)

RAF s/n BZ 987 A
USAAF s/n 42-64083)

Letoun čs.jednotce přidělen rozkazem z 4.2.1944 (AM Form 78: 14.2.1944) jako nový stroj od 51.MU. Z Prestwicku na základnu 311. čs.perutě do Beaulieu jej 11.2.1944 přelétli piloti No.4 FPP (Ferry Pilots Pool). U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „A“. V letounu chybělo některé přístrojové vybavení (např. vysílač/přijímač IFF a radiovýškoměr).

V únoru byl u perutě využíván k cvičným letům, při kterých byl 19.2.1944 poškozen. Při návratu z nočního cvičného letu osádky W/O Jaroslava Haly došlo při přistání k poškození podvozku a také zadní části trupu. Letoun v Beaulieu podle příkazu přistával na krátké dráze - 1.400 yardů dlouhé. Vál slabý stranový nárazový vítr o síle cca 15 mph. K prahu dráhy se letoun přiblížil za rychlosti 105 až 110 mph, když W/O Hala zjistil, že není v souladu nastavená hodnota barometrického tlaku na výškoměru s výškou skutečnou. Výškoměr prostě ukazoval nulu, zatímco ve skutečnosti byl letoun ve výšce ještě asi 100 stop. Kdyby za daného stavu přistával normálním způsobem, byl by - jak uvedl do protokolu, "nepříjemně dlouhý". Podle jeho mínění bylo jedinou možností, jak situaci zvládnout a rychle ztratit výšku, přitažení letounu za cenu tvrdého přistání. V okamžiku, kdy pilot podrovnal letadlo, zapůsobil nárazový stranový vítr. Nadzvedl a naklonil těžký stroj doprava. Hala sice okamžitě zasáhl a srovnal jej zpět nad střed dráhy, ale při dosedu došlo k dotyku hlavních kol podvozku a současně i ocasní části, která narazila hrubě o zem. Poškozen byl plechový potah zadní části trupu a ocasní lyže. Důvodem mimořádné události, jak uvádí protokol, byla především únava pilota a povětrnostní podmínky, za kterých byl let proveden.

Letoun v kategorii AC převzali v Beaulieu mechanici 49.MU s celkem 42.50 nalétanými hodinami. O tři dny později byl letoun „kanibalizován“. Jeho díly byly použity k uschopnění jiných perutních strojů Liberator GRV, protože se jednotka 23.2.1944 přesouvala ze základny v Beaulieu na základnu RAF Predannack. Pomocí jeho dílů uschopnili pozemní mechanici F/ Sgt O.Urbánek, Cpl J.Šimůnek, Cpl J.Holobrádek a LAC J.Bricknell pro přelet na novou základnu perutě letu neschopný Liberator „O“ (BZ763), na který bylo použito přední podvozkové kolo a vrtule, na letoun „K“ (BZ782) byla namontována náběžná hrana křídla a vrtule. Po odsunu 311.čs.perutě do Predannacku zůstal Liberator „A“ v rozebrané podobě v Beaulieu, kde byl opravován na místě pracovníky Scottish Aviation Ltd. Oprava byla ukončena 22.3.1944. Dne 24.3.1944 byl stroj přelétnut k čs.jednotce na její novou základnu v Predannacku.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 6 operačních letů, protiponorkových průzkumů - první 11.4.1944 s osádkou F/O Jana Irvinga; další 16.4.1944 s osádkou W/O Jaroslava Haly; 18.4.1944 s osádkou W/O Jaroslava Friedla, při kterém byla spatřena přibližně 70 kilometrů východně od mysu Sv.Vincentce (37 14N, 09 10W), nejjihnějšího výběžku Portugalska, ponořující se nepřátelská ponorka. Přes rychlý útočný manévr nebyly nakonec hlubinné nálože svrženy, protože ponorka byla již zcela ponořena více než 20 vteřin. Po 13 hodinách letu přistála Friedlova osádka na letišti North Front v Gibraltaru. Při zpátečním letu na domovskou základnu v noci z 19. na 20.4.1944 v 02.59 objevila Friedlova osádka v Biskajském zálivu na moři 4 německé torpédoborce, na které v protivníkově silně koncentrované palbě svrhla z výšky cca 240 metrů 6 hlubinných náloží. Explodovaly v malé vzdálenosti od jednoho z nich, v okamžiku výbuchu jej zakryla mohutná vodní tříšť. Po 12.43 hodinách letu přistála na letišti v Predannacku. Dne 24.4.1944 s letadlem letěla na protiponorkový průzkum osádka W/O Jána Lazara. 26.4.1944 odstartovala s letounem na patrolu nad Biskajským zálivem osádka W/O Jaroslava Haly, jejíž službu konající radarový operátor v 02.20 (27.4.1944) hodin na obrazovce radaru zjistil před strojem 4 - 6 nepřátelských torpédoborců. Lodě zahájily na letoun palbu a několikrát jej zasáhly. Liberator svrhl na vedoucí torpédoborec 4 hlubinné nálože a střelci ostřelovali lodě z palubních kulometů. K útoku na hladinová palivka nebyly protiponorkové hlubinné nálože právě tou nevhodnější zbraní, ale v pumovnici nic jiného neměli. Pro mlhu nemohl být výsledek náletu ověřen.

Po návratu bylo zjištěno poškození pravé SOP a trupu, mechanici napočítali celkem na 50 průstřelů, ale z osádky nebyl nikdo zraněn. Stroj byl v kategorii AC předán na opravu k 67.MU.

Oprava byla provedena k 24.5.1944 a letoun vrácen k 311.čs.peruti do Predannacku. 30.5.1944 byl vyřazen ze stavu jednotky a odeslán do Prestwicku ke Scottish Aviation Ltd na montáž světlotmetu Leigh Light. Později byl přidělen britské 224.peruti („P“) a dále k No.1674 HCU. Ze stavu RAF byl vyřazen 4.6.1947.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n BZ 995** **J**
(Consolidated B-24J-1-CF) **USAAF s/n 42-64091)**

Letoun byl přidělen čs.jednotce rozkazem 5.2.1944 jako nový stroj. Z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě do Beaulieu jej přelétli piloti No.4 FPP (AM Form 78 – 13.2.1944). U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „J“. Zkušební let absolvoval 21.2.1944. V pumovnici nosil zpravidla 7 ks protiponorkových hlubinných náloží DC250 MkXI. Dne 23.2.1944 přelétl letoun z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku S/Ldr Jan Kostohryz s druhým pilotem F/Lt Josefem Simetem a ostatními muži osádky.

U 311.čs.perutě uskutečnil celkem 4 operační lety, protiponorkové průzkumy – první 29.2.1944 s osádkou P/O Josefa Kuhna DFM, ze kterého se musel letoun předčasně vrátit pro potíže s motory; 2.3.1944 s osádkou P/O Jana Velly, která na základě radarového kontaktu, ve 22.10 asi 300 kilometrů jihozápadně od Brestu (47 39N, 08 42W), zaútočila na ponořující se německou ponorku. Liberator svrhl sedm hlubinných náloží a i když nad místem kroužil ještě asi 15 minut, nic mimořádného na hladině osádka nespátřila. Její útok velitelství britského námořnictva ohodnotilo jako stupeň F – ponorka zjištěna, nedostatečný důkaz o jejím poškození, a velitelství Pobřežního letectva RAF jej klasifikovalo 3 body. Další operační let se strojem provedla 4.3.1944 osádka P/O Václava Jílka.

Dne 13.3.1944 startovala osádka P/O Otakara Žanty k nočnímu operačnímu letu nad Biskajským zálivem z Predannacku v 17.55 a od té doby o sobě nepodala žádnou zprávu. Příčina její ztráty zůstává nevyjasněna, ale s největší pravděpodobností nepadla za oběť nepříteli. Druhý den po ní pátrala osádka W/O Jaroslava Friedla. Pročesávala rozsáhlou oblast od Bishop Rock směrem ke španělskému pobřeží, ale bezúspěšně. Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 1.4.1944 s celkovým počtem nalétaných hodin 99.25.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n BZ 999** **T**
(Consolidated B-24J-1-CF) **USAAF s/n 42-64095)**

Letoun čs.jednotce přidělen rozkazem 5.2.1944 jako nový stroj od 51.MU. Z Prestwicku na základnu 311.čs.perutě byl 15.2.1944 přelétli piloti No.1 FPP (J.A.V.Watson). Při přistání v Beaulieu ve 14:10 praskla letounu pravá pneumatika. Nehoda byla způsobena zablokováním brzdy kola hlavního podvozku (poškození v kategorii AC). V letounu chybělo některé přístrojové vybavení, např. ASV radiolokátor a dotazovač SCR729 (kabeláž k oběma přístrojům v letounu byla), dále chyběl v letounu systém pro navádění na přistání Lorenz MkIV, navigační zařízení Gee a radiovysílač. U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „T“. Od 21.2.1944, kdy v Beaulieu absolvoval zkušební let, byl u perutě využíván k cvičným letům, na které nosil v pumovnici 7 ks hlubinných náloží DC250 MkXI. Dne 23.2.1944 jej přelétl z Beaulieu na novou základnu jednotky do Predannacku F/O František Naxera s druhým pilotem F/Sgt Jindřichem Benešem a ostatními muži osádky.

Dne 3.3.1944 vzlétla osádka F/O F.Naxery s Liberátorem „T“ k nočnímu cvičení s ponorkou. Letoun se musel vrátit předčasně na základnu pro poruchu dveří u přední střelecké věže. Pilot přistával s letounem vázícím 56 000 lb a na konci vyjel z dráhy. Podle pilota však při přistávacím manévru na dráze v Predannacku nefungovala brzda levého kola hlavního podvozku, a proto stroj vyjel z dráhy. Došlo k poškození pravé podvozkové nohy, předního podvozkového kola i přední části trupu. V závěru zprávy vyšetřující komise je uvedeno: "Při nočním přistání s Liberátorem byl pilot "dlouhý". Přistál 700 yardů od okraje runwaye a dle výpovědi svědků i vlastní začal brzdit až v poslední chvíli. Pilot říká, že těsně před zastavením mu vypověděla levá brzda službu že se proto letoun stočil doprava. Při tom došlo ke zhroucení pravé strany podvozku a předního kola. Pilot se vymlouvá na selhání brzd. Při vyšetřování jak velitelem jednotky, stanice i grupy se ale zjistila jeho vina. Vzhledem k jeho výborné pověsti byl incident považován za výjimečné chvílové selhání pilota a nebylo proti němu zakročeno. Závěr: vina pilota, způsobeno chvílovým selháním, což se může stát každému." Ke 4.3.1944 měl stroj odlétáno celkem 46.05 letových hodin.

Dne 8.3.1944 byl Liberator převzat k opravě na místě. Dne 28.6.1944 oznámila 67 MU, že oprava byla dokončena a letoun byl vrácen do stavu čs. perutě. Letoun byl 23.7.1944 přidělen britské 206.peruti do Leuchars, ale

ještě 24.7.1944 vykonal místní let na základně Predannack. 206.perutě odeslala 31.8.1944 Liberator ke Scottish Aviation Ltd. k instalaci světlotmetu Leigh Light (původní rozkaz k odeslání na instalaci světlotmetu obdržela 25.4.1944 311.perutě). Dne 12.3.1947 byl Liberator prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n EV 872** **PP-Y**
(Consolidated B-24J-5-CF) **USAAF s/n 42-64229)**

Stroj, původně sloužící u britské 206.perutě („M“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 2.3.1945 předán 311.čs.peruti na letiště Tain. Letoun měl instalován světlotmet Leigh Light. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „Y“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ – tedy „PP-Y“. Na operační lety létal vyzbrojen zpravidla 6 ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 8 ks AS600.

U čs.perutě provedl celkem 15 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 23.3.1945 s osádkou F/Lt Jana Hrnčíře DFC, AFM; a poslední 1.6.1945 s osádkou W/O Roberta Procházky. Na operačních akcích se za řízením letadla vystřídal postupně 8 kapitánů – F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1), F/Lt R.Protiva (3), W/O G.Netrefa (1), F/O J.Hubička (4), F/Lt V.Slánský (2), F/Lt O.Horřejší (1), W/O J.Beneš (2) a W/O R.Procházka (1).

23.3.1945 s letounem odstartovala v 18.39 na operační let, s nákladem 10 hlubinných náloží, desetičlenná osádka F/Lt Jana Hrnčíře DFC, AFM. Jednalo se o speciální hlídkový let v prostoru Baltu. Asi patnáct minut po půlnoci, zachytil službu konající radarový operátor F/Sgt Jan Buchta na obrazovce jeden cíl, vzdálený šest mil přibližně pět stupňů vpravo a na vzdálenost sedmi mil před letadlem vlevo dalších šest cílů. Jednu míli před prvním cílem byl zapnut světlotmet Leigh Light v jeho ostrém světle spatřil horní střelec Sgt Jozef Vaniš ponorku. Plula na povrchu kurzem 160 stupňů a zanechávala za sebou na hladině zvlněnou brázdu. Hrnčíř stočil Liberator doleva a táhlým obloukem se k ní blížil v přímém směru. Její polohu Buchta sledoval stále na obrazovce radaru, kde za ní nadále zůstávalo šest neidentifikovaných cílů. Ponorku znovu zahlédl v 00.20 v poloze 55°12' severní šířky a 15°18' východní délky, jen asi půl míle před přídílí letadla. Zaútočili pod mírným úhlem k jejímu pravému boku a z výšky 90 metrů svrhli řadou šest hlubinných náloží. Čtyři vyrazily sloupy vody před pravým bokem a dvě dopadly za přídílí ponorky. Liberator provedl nový okruh, ale k litoosti všech letců nebylo pro špatnou viditelnost možné pozorovat nad místem útoku alespoň nějaké známky zásahu. V 00.35 hodin opustil letoun prostor a na základně přistál po 11.57 hodinách letu. Velitelství námořnictva oficiálně ohodnotilo útok Hrnčířovy osádky jako stupeň F – ponorka zjištěna, ale není dostatek důkazů o jejím poškození. Velitelství Pobřežního letectva RAF klasifikovalo proto útok 3 body.

Přestože operační lety jednotky skončily oficiálně 3.6.1945, provedla osádka F/Sgt Bohumila Prokopce s „PP-Y“ dne 4.6.1945 speciální let operačního charakteru: „QGH -Photo“. Let Prokopcové osádce trval celkem 2.05 hodin. Jejím úkolem bylo hledat a fotografovat vzdávající se německé ponorky, případně je eskortovat do některého z britských přístavů.

V červnu a červenci 1945 byl letoun „PP-Y“ (EV872) využíván k cvičným letům. 2.7.1945 v 17.10 hodin jej F/O Josef Hubička s navigátorem F/O Bohumírem Krézem přelétl po provedené výměně motoru č.2 z Leuchars do Tainu.

Dne 4.7.1945 došlo při cvičném letu (piloti P/O Miroslav Šigut a F/Sgt Jan Čekal) k mimořádné události. V době, kdy stroj pilotoval druhý pilot F/Sgt Čekal, vznikl následkem vytékajícího paliva z karburátoru požár na levém vnitřním motoru (motor č.2). Pilot s poškozeným letadlem úspěšně přistál na zbývajících třech motorech v 11.10 na domácí základně. Vyšetřování zjistilo, že příčinou nehody bylo uvolnění vývodu odvětrání na palivoměru karburátoru, protože nebyl zajištěn. K opomenutí došlo při výměně motoru prováděné u No.4311 Servicing Echelon v Leuchars. Pracovníci 56.MU stanovili stupeň poškození v kategorii B. 20.7.1945 byl letoun převzat k opravě na místě Scottish Aviation Ltd. a poškození přehodnoceno na kategorii AC. Oprava byla ukončena 13.11.1945 (AM Form 78) a letoun byl následně vrácen do stavu 311.perutě. Ale na transportní činnosti jednotky se již nepodílel. 2.9.1946 Liberator převzala 51.MU a ze stavu RAF byl vyřazen 25.1.1947.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n EV 883** **PP-C**
(Consolidated B-24J-10-CF) **USAAF s/n 42-64290)**

Stroj, původně sloužící u britské 547.perutě a následně u 53.perutě („J“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 16.2.1945 a přelétnut z Ballykelly 27.2.1945 k 311.čs.peruti na letiště Tain. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „C“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ – tedy „PP-C“. Letoun byl kompletně vyzbrojen i vystrojen, také světlotmetem Leigh Light zavěšeným pod pravou polovinou křídla.

U čs.perutě provedl celkem 14¹⁾ operačních letů – první 12.3.1945 s osádkou W/O Josefa Tichého; a poslední 27.5.1945 s osádkou W/O Jana Matějky. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 10 kapitánů – W/O J.Matějka (4), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1), W/O M.Šigut (2), F/Lt V.Slánský (1), F/Lt O.Hořejší (1), P/O J.Lazar (1), F/O J.Hubička (1), F/Lt R.Protiva (1), F/O J.Říha (1) a W/O J.Tichý (1).

23.4.1945 s ním v 19.40 vzletla na operační let, s nákladem osmi pum AS600, desetičlenná osádka F/Lt Rudolfa Protivy. Jednalo se o speciální hlídkový let v prostoru Kattegatu. Těsně před půnocí, i když radiolokátor nepracoval zcela spolehlivě, narazila Protivova osádka severně od ostrova Anholt na velkou osamocenou loď o odhadovaném výtlačku asi 5.000 BRT. Během útoku byly svrženy čtyři 600liberní pumy, jedna z pum loď určitě zasáhla. Palbou nepřítel byl však zasažen motor č.3. Vzpnul, ale podařilo se jej uhasit. Poškozen byl také hydraulický rozvod a přední střeleckou věží se nedalo pohybovat. Při zpátečním letu byl letoun nad Kattegatem znovu zasažen palbou z nepřátelských lodí, ale z osádky našťastí nebyl nikdo zraněn. Aby letadlu ulehčili, ještě nad Skagerrakem z něho letci vyházeli většinu střeliva, ostatní pyrotechniku a odhodili zbývající pumy. Se třemi motory se jim po bezmála deseti a půl hodině letu podařilo dosáhnout skotského pobřeží a 24.4.1945 v 06.05 přistát na letišti v Leuchars. Na trupu pak mechanici napočítali na 30 různých zásahů. Některé v opravdu těsně blízkosti pilotů, radiotelegrafisty i bočních střelců. Na mnoha místech vytékal z letadla olej, motor číslo tři měl rozervaný kryt i poškozené válce a z fotokamery zbyl jen beztvary kus aluminia. Loď osádce sice přiznána nebyla, neboť zničená kamera svědectví nevydala, ale během krátké doby byli někteří z letců vyznamenáni Čs.válečným křížem 1939 nebo Čs.medailí za chrabrost před nepřitelem.

V Leuchars, kde byla opravárenská základna 18.operační skupiny pobřežního letectva RAF a také umístěna servisní část perutě 4311 SE, byl letoun opravován asi tři týdny. 17. května 1945 s ním pak absolvovala osádka F/Sgt Bohumila Prokopce jeden z cvičných letů a na následné operační akce letěl ještě dvakrát.

25.6.1945 byla 311.čs.perutě převedena k Transportnímu letectvu. Dne 18.7.1945 stroj přelétl P/O Jindřich Beneš z Tainu znovu na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 29.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na jihoanglickou základnu RAF Manston. Od srpna do začátku prosince 1945 se pak 15 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Peshore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů (s nápisem „Cecilka“ na levé přední části trupu). Například 22.10.1945 v něm osádka F/Lt Karla Lanczika přepravovala z Prahy do Blackbushe čs.ministra národní obrany, armádního generála Ludvíka Svobodu, kterého také přepravila 26.10.1945 z Velké Británie zpět do ČSR. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/Lt J.Hrnčíře DFC, AFM dne 7.12.1945. V prosinci, 17.12.1945, byl letoun přelétnut do Velké Británie na základnu RAF Valley. Zde byl převzat detašovanou technickou skupinou - Czechoslovak Depot, pod velením F/Lt E.P.Guttmana, která oficiálně zajišťovala hmotné i administrativní předávání letounů Liberator GRVI „tristájenácté“ a také příslušné části nám zapůjčeného technického materiálu Britům. Ze stavu RAF byl vyřazen 23.1.1947.

¹⁾ V ORB je uveden na operačním letu 12.3.1945 (W/O Tichý) letoun BZ750, ale jednalo se již o EV883 „C“ (viz ORB Tain)

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n EV 943** **PP-F**
(Consolidated B-24J-10-CF **USAAF s/n 42-64324)**

Stroj sloužil od 2.5.1944 u britské 206.perutě („K“). Dne 10.6.1944 se letoun s osádkou F/Lt A.D.S.Dundase podílel spolu s Mosquity od 248. perutě na potopení ponorky U 821 (Typ VIIC, ÖLTzS Ulrich Knackfuss). První útok pěti DC250 na ponorku nacházející se na pozici 48 42N, 05 08W zahájil ve 12:20, při druhém a třetím se nálože nepodařilo uvolnit, ale po čtvrtém útoku zbývajících šesti DC250 se ponorka začala potápět. Čs.jednotce byl letoun přidělen rozkazem 1.3.1945 (AM Form 78 - 3.3.1945). U 311.perutě obdržel identifikační označení písmenem „F“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP-F“ - tedy „PP-F“. Již v době služby u 206. perutě byl letoun vybaven světlometem Leigh Light. V pumovnici nosil zpravidla 2 až 6ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 12ks DC250 nebo 8ks AS600.

U 311.čs.perutě provedl celkem 13 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 16.3.1945 s osádkou S/Ldr Aloise Šedivého DFC, DFM; a poslední 15.5.1945 s osádkou W/O Jaroslava Kudláčka. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 9 kapitánů – S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (1), F/O L.Šesták (1), W/O G.Netrefa (2), W/O J.Matějka (1), P/O J.Říha (2), W/O J.Kudláček (3), F/Lt R.Protiva (1), P/O J.Lazar (1) a F/Lt O.Hořejší (1).

5.5.1945 startovala v 21.07 s letounem na protiponorkový průzkum v blízkosti norského pobřeží Kudláčkova osádka, jednalo se o dvanáctý a také předposlední bojový let stroje. Pobliž Bergenu nalétl na Liberator německý dvoumotorový Junkers Ju 88. Kudláčkova osádka nepřítel vymanévrovala a ten pak bez jediného výstřelu otočil zpět. Závěrem operačního letu se letci vraceli přes dánský Aarhus, vlastně už v době, kdy v Dánsku mezi válečnými stranami vstoupilo v platnost místní příměří. Vzhledem k nepříznivému počasí nepřistáli 6.5.1945 na domácím letišti v Tainu, ale na základně Lossiemouth v hrabství Morayshire. I když od německé kapitulace uplynul již týden, 311.čs.perutě stále podnikala dlouhé protiponorkové patroly, jejichž cílem bylo vyhledávat vzdávající se německé ponorky. A tak 15.5.1945, za posledního protiponorkového průzkumu tohoto letounu v blízkosti norského pobřeží, také s Kudláčkovou osádkou, Liberator „F“ eskortoval vzdávající se německou ponorku U 901 (Typ VIIC, KptLt Hans Schrenk). Kontakt s ní navázala Kudláčkova osádka v oblasti jižně od Ekersundu a Liberator ji doprovázel do přístavu Stavanger. Po splnění úkolu se vrátil na mateřskou základnu do Tainu po letu trvajícím 9.36 hodin.

V červnu 1945 byl stroj několikrát použit k cvičným letům, například osádkou F/Lt V.Slánského. 18.7.1945 jej P/O Rober Procházka s osádkou přelétl z Tainu na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na jihoanglickou základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 20 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Peshore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů (na levé přední části trupu pod kokpitem byl nápis začínající na F, pravděpodobně „Franta“). Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými zejména F/Lt Slánský, W/O Jaroš, nebo W/O Žezulka. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/O R.Haeringa 21.12.1945, kdy se z Valley do ČSR vracely tři další osádky po přeletu svých letadel (přelet 4 čs. Liberatorů GRVI, provedený 17.12.1945). Druhý den, pilotovaný S/Ldr A.Šedivým DFC, DFM a F/O A.Vrchoťou, byl letoun přelétnut zpět do UK na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 7.11.1947.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n EV 953** **PP-K**
(Consolidated B-24J-10-CF **USAAF s/n 42-64334)**

Stroj, původně sloužící u britské 53.perutě („F“), byl čs.jednotce přidělen 31.1.1945 (AM Form 78). U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „K“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-K“. Během února a března 1945 uskutečnil řadu cvičných letů. Na operační lety létal vyzbrojen zpravidla 6ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 10ks DC250.

U 311.čs.perutě provedl celkem 18 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 23.3.1945 s osádkou W/Cdr Jana Kostohryze DSO; a poslední 17.5.1945 s osádkou W/O Jozefa Klesnila. Na operačních akcích se za řízením letounu vystřídal postupně 12 kapitánů – W/Cdr J.Kostohryz DSO (3), W/O Josef Tichý (2), F/Lt J.Osolsobě (2), F/O Josef Hubička (1), S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (1), W/O Jindřich Beneš (1), W/O Jaroslav Kudláček (2), F/Lt R.Protiva (1), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1), W/O G.Netrefa (2), F/O V.Žezulka (1) a W/O Jozef Klesnil (1).

V noci z 23.3. na 24.3.1945 během operace Chilli-II zachytil radarový operátor Kostohryzovy osádky na pozici 54 41N, 14 16E cíl vzdálený asi 7 mil. V 00:34 zaútočil Liberator na objekt šesti hlubinnými náložemi. Osádka zaslechla dvě silné exploze a zahlédla rudé a bílé plameny. Po útoku objekt z obrazovky radaru zmizel. Velitelství britského námořnictva ohodnotilo útok stupněm H, velitelství Pobřežního letectva RAF pak klasifikovalo útok 0 body.

Poslední z dílčích operací v Baltickém moři - operace Chilli-III, nebo také „A/S Sweep Baltic“, proběhla v noci z 26. na 27. března 1945. Kostohryzova osádka letící na „PP-K“ zaútočila během operace na dvě ponorky. Ve 23.15, při letu kurzem 184 stupňů, v pozici 55°20' severní šířky a 15°38' východní délky, spatřil radarový operátor na obrazovce, nalevo ve směru letu a ve vzdálenosti 12 mil od letadla, dva cíle. Identifikoval je jako ponorku plující kurzem 020° a malé doprovodné plavidlo, trawler. O sedm minut později, ve 23.22 hodin, zaútočil Kostohryzův Liberator šikmo z boku na plující ponorku. Z výšky 90 metrů na ni řadou svrhl šest hlubinných náloží, které explodovaly před jejím pravým bokem. Po útoku se doprovodné plavidlo dalo na rychlý ústup. Při průletu letci spatřili nalevo, v nepřímé velké vzdálenosti, další vynořenou ponorku plující na hladině. Po šesti mílech letu otočil kapitán stroj zpět a osádka se chystala k novému náletu. Ve 23.41 hodin, v poloze 55°36' severní šířky a 15°49' východní délky, zaútočili zbývajících čtyřmi hlubinnými náložemi pod kurzem 160 stupňů zleva na bok již ponořující se ponorky. Nálože dopadly do moře a vyrazily vysoké sloupy vody napříč její dráhy. Cíl z obrazovky zmizel,

ale výsledek útoku nebyl pozorován. První útok Kostohryzovy osádky vyhodnotilo velitelství námořnictva jako stupeň H - nedostatečný důkaz o skutečné přítomnosti ponorky. Velitelství Pobřežního letectva RAF klasifikovalo útok 0 body. Ve druhém případě však znělo hodnocení velitelství námořnictva: stupeň F - ponorka zjištěna, ale není dostatek důkazů o jejím poškození a velitelství Pobřežního letectva RAF pak útok klasifikovalo 3 body.

Dne 10.5.1945, na protiponorkovém průzkumu již po podepsání německé kapitulace, vyfotografovala Netrefova osádka letící na „PP-K“ v oblasti západně od Irsku vzdávající se ponorku. Jednalo se pravděpodobně o U 532 (Typ IXC/40, FKpt Ottoheinrich Junker). Další kontrolu nad ní a její doprovod k pobřeží Severního Irsku pak převzal Liberator GRVI „PP-U“ (KG859) s osádkou F/Lt Jana Hrnčíře DFC, AFM.

V červnu 1945 byl letoun několikrát použit k cvičným letům pilotů, například W/O Klesnila, F/Sgt Hrušáka, S/Ldr Šedivého, W/O Jaroše, P/O Beneše a dalších. Dne 2.7.1945 v 15.31 přelétl F/Lt Protiva stroj z Tainu na nedalekou základnu Leuchars. Zde byla mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. 23.7.1945 odlétl W/Cdr J.Kostohryz DSO s osádkou S/Ldr A.Šedivého, s Liberatorem „PP-K“, z Tainu na jih. Nejprve na rekognoskaci nově určené základny čs.perutě v Manstonu - tehdy nejrozsáhlejšího letiště RAF na britských ostrovech vůbec. O dva dny později, s tehdejšími styčným důstojníkem u velitelství Transport Command W/Cdr J.Šnajdrem DFC, dále náčelníkem štábu IČL v Londýně G/Cpt J.Schejbalem CBE a velitelem čs.stíhacího křídla - Czechoslovak Fighter Wing - zvaným také Manston Wing, W/Cdr J.Hladem DSO, DFC na palubě, pak zamířil za stejným účelem poprvé do Prahy, na pražské letiště Ruzyně. Dne 27.7.1945 se Liberator s velitelem 311.čs. perutě vrátil zpět na základnu RAF Tain a hned 30.7.1945 byl s osádkou F/Lt Slánského využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od července do srpna 1945 se pak ze základny v Manstonu 7 transportními přelety na Prahu podílel na přepravě vojenských osob i materiálu (s nápisem „Kosta“ na levé přední části trupu). Kapitány letounu byli v tomto období zejména F/Lt Slánský, W/O Jaroš a P/O Beneš.

Dne 20.8.1945 došlo u 311.čs.perutě k první mimořádné letecké události v rámci Transportního letectva, která se přihodila tentokrát na pražském letišti Ruzyně. Hlavní příčinou havárie letounu „PP-K“ (EV953) - „Kosta“, se stala vlhká, kluzká dráha na letišti Ruzyně. Nejdlejší VPD 04/22 - 1.800 metrů dlouhá, Němci dokončená teprve v roce 1944, byla z dob války ještě pokryta zbytky maskovacích barev. K havárii došlo v 11.12 hodin (GMT), při přistávání ze severovýchodního směru na dráze 04/22. Neubrzděný Liberator přejel práh přistávací dráhy a zapadl do retenční (a současně protipožární) vodní nádrže. Nikdo z osádky nebyl zraněn. Došlo však k poškození podvozku letadla, dále levého křídla a ocasních ploch (k 27.8.1945 stanoveno poškození v kat.AC). Po vyčerpání vody byl letoun z nádrže sice vyproštěn, ale po zmíněné havárii již nebyl opraven. Liberator „PP-K“ - „Kosta“, skončil na vrakovišti letiště Ruzyně jako diváky poměrně dlouho obdivovaný, ale letu neschopný bombardér a později byl sešrotován. Oficiálně byl letoun vyřazen ze stavu RAF až 21.6.1947.

Liberator G.R. Mk.VI RAF s/n EV 955 PP-D
(Consolidated B-24J-10-CF USAAF s/n 42-64336)

Stroj, původně sloužící u britské 206.perutě („A“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 1.3.1945 (AM Form 78 - 3.3.1945) a následně přelétnut k 311.čs.peruti na letiště Tain. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „D“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-D“. Letoun byl vybaven světlometem Leigh Light.

U perutě provedl celkem 6¹⁾ operačních letů - první 11.3.1945 s osádkou F/O L. Šestáka; a poslední 10.4.1945 s osádkou F/Lt Josefa Simeta. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 6 kapitánů - F/O L.Šesták (1), W/O M.Šigut (1), S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (1), F/Lt J.Osolsobě (1), F/Lt V.Slánský (1) a F/Lt J.Simet (1).

V noci z 23. na 24.3.1945, v rámci útoku na oblast ostrova Bornholm v Baltickém moři (Operace Chill II), zjistil v 00.35 hodin radarový operátor Šedivého osádky F/Sgt V.Novák na moři německou ponorku. Z výšky asi 90 m na ni letci svrhli šest hlubinných náloží, z nichž poslední dvě mohly zasáhnout její příď. Velitelství britského námořnictva ohodnotilo útok osádky S/Ldr A.Šedivého jako stupeň F - ponorka zjištěna, ale bez důkazu o jejím skutečném poškození, velitelství Pobřežního letectva RAF pak klasifikovalo její útok 3 body.

10.4.1945 na letišti v Tainu startovala ještě za tmy na protiponorkový průzkum devítičlenná osádka F/Lt J.Simeta. Čtyři minuty po startu, v 04.10 hodin, se letoun zřítíl a v jeho troskách zahynulo 5 členů osádky, zbývajících 4 byli zraněni (1 téhož den zemřel). Příčinou havárie byla pravděpodobně

závada na umělém horizontu, který podle výpovědi zachráněných ukazoval sklon letadla v opačném směru. Letoun byl zničen (kat.E).

¹⁾ V ORB je uveden na operačním letu 11.3.1945 (F/O Šesták) letoun FL948, ale jednalo se již o EV955 „D“ (viz ORB Tain)

Liberator G.R. Mk.VI RAF s/n EV 994 PP-G
(Consolidated B-24J-15-CF USAAF s/n 42-99736)

Stroj, původně sloužící u britské 224.perutě, byl čs.jednotce přidělen rozkazem 25.1.1945 a přelétnut na základnu Leuchars (AM Form 78 - 5.2.1945), kde byla provedena jeho komplexní prohlídka a doplnění výstroje. U perutě obdržel identifikační označení písmenem „G“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-G“. První let na základně RAF Tain vykonal 15.2.1945, cvičení se světlometem Leigh Light. V pumovnici nosil zpravidla 6ks DC250 plus 2ks AS600 nebo pouze 10ks DC250 MkXI. V březnu 1945 často sloužil k cvičným letům osádkám W/O Klesnila i W/O Beneše.

U 311.čs.perutě provedl celkem 18 operačních letů, protiponorkových průzkumů - první 24.3.1945 s osádkou W/O Jaroslava Kudláčka; a poslední 24.5.1945 s osádkou F/Lt Jiřího Osolsobě. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 11 kapitánů - W/O J.Kudláček (2), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (2), W/O M.Šigut (2), F/O V.Žezulka (1), P/O J.Lazar (1), F/Lt R.Protiva (1), F/O L.Šesták (3), F/O R.Haering DFM (3), W/O J.Tichý (1), W/O J.Klesnil (1) a F/Lt J.Osolsobě (1).

V průběhu bojového letu 16.4.1945 zaútočila ve 20.22 hodin osádka F/Lt Rudolfa Protivy na ponořující se německou ponorku. Z malé výšky na ni svrhla všech 6 protiponorkových hlubinných náloží, které dopadly asi 150 metrů od předpokládaného místa jejího ponoření. Po explozích spatřili letci na hladině několik různých předmětů, které vzápětí zmizely ve vlnách, aniž byly vyfotografovány. Nad místem útoku provedli několik dalších okruhů a do nahlášeného prostoru byly vyslány ještě jiné letouny Pobřežního letectva. Po 8.58 hodinách celkového letu se Liberator vrátil na základnu. Oficiálně byl útok Protivovy osádky vyhodnocen velitelstvím britského námořnictva jako stupeň G - ponorka zjištěna, útok neúspěšný a ponorka nepoškozena. Velitelství Pobřežního letectva RAF pak klasifikovalo útok 0 body. K lepšímu výsledku chyběly, bohužel, prokazatelné fotografie.

V červnu 1945 byl stroj několikrát použit k cvičným letům, například pilotů W/O Klesnila, F/Sgt Hrušáka či W/O Jaroše. 18.7.1945 byl přelétnut z Tainu na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 29.7.1945 byl letoun využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na jihoanglickou základnu RAF Manston. Od srpna do konce října 1945 se pak 11 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů. Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými zejména W/O Jaroš, F/Lt Hrnčíř, nebo F/Lt Lanczik.

Dne 30.10.1945 startoval letoun s osádkou F/Lt K.Lanczika z pražské Ruzyně v 09.34 hodin (GMT) a směřoval do Blackbushe. Po 3 hodinách a 51 minutách letu byl stroj nucen přistát na základně RAF Redhill, kde v 13.25 hodin (GMT) při přistání havaroval. Při dojezdu na nebezpečnou plochu povolila přední podvozková noha a stroj částečně dosedl na příď, která se poškodila. Důvodem nouzového přistání bylo vysazení motorů č.3 a č.4 pro nedostatek paliva. Vyšetřování ukázalo, že palivo bylo ukradeno z nádrží letadla během pobytu v Praze. České úřady byly o záležitosti informovány. Poškození bylo nejprve stanoveno v kategorii B, ale 15.11.1945 přehodnoceno na kategorii AC a Liberator byl předán k opravě na místě pracovníkům Scottish Aviation Ltd.. Podle vzpomínek jednoho místního obyvatele byl rozzebraný Liberator spatřen na traileru „Queen Mary“ při průjezdu Redhillem nedlouho po nehodě. Letoun nebyl s největší pravděpodobností do konce roku opraven a zůstal již ve Spojeném království¹⁾. Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 7.11.1947.

¹⁾ Let na letiště Praba-Ruzyně z Anglie osádky F/O Rudolfa Haeringa 23.11.1945 uvedený v Knize startů a přistání letiště Ruzyně nevykonal s největší pravděpodobností Liberator EV994, ale pravděpodobně EV985

Liberator G.R. Mk.VI RAF s/n EV 985 PP-Z
(Consolidated B-24J-15-CF USAAF s/n 42-99737)

Stroj, původně sloužící u britské 206.perutě („P“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 2.3.1945 a následně přelétnut k 311.čs.peruti na základnu Tain (AM Form 78 - 4.3.1945). Letoun byl kompletně vyzbrojen a vystrojen a měl instalován světlomet Leigh Light. U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „Z“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky pís-

meny „PP“ - tedy „PP-Z“. Na operační lety létal vyzbrojen zpravidla 6 ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 10 nebo 12 ks DC250.

U 311.čs.perutě provedl celkem 13 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 26.3.1945 s osádkou W/O Gustava Netrefy; a poslední 1.6.1945 s osádkou F/Lt Vladimíra Slánského. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 9 kapitánů – W/O G.Netrefa (3), P/O J.Lazar (1), F/O R.Haering DFM (3), F/O J.Hubička DFC (1), F/O J.Polivka (1), W/O J.Beneš (1), W/O J.Matějka (1), W/O R.Procházka (1) a F/Lt V.Slánský (1).

Při prvním operačním letu u jednotky, dne 26.3.1945 (operace Chilli-III), letěla s Liberátorem EV985 „Z“ osádkou W/O G.Netrefy. Za letu kurzem 191 stupňů na výšce sto dvaceti metrů nad mořem, v poloze 55°39' severní šířky a 15°11' východní délky, zjistil ve 23.23 hodin službu konající radarový operátor F/Sgt Rudinger na obrazovce cíl. Byl vzdálený 7 mil, a ležel přibližně 60 stupňů nalevo od směru letu. Osádka předpokládala, že se jedná o ponorku. Kapitán proto stočil stroj do směru a o tři minuty později, asi třičtvrtě míle před cílem, byl zapnut světlomet Leigh Light. V pozici 55°32' severní šířky a 15°21' východní délky, spatřil letci před sebou, asi čtvrt míle mírně nalevo, na hladině zcela zahloubenou německou ponorku plující kurzem 320 stupňů. Pro příliš krátkou vzdálenost již nebyl Liberátor ve vhodné poloze k zahájení útoku. Netrefa musel provést nejprve velký okruh, kterým na sebe ponorku upozornil a ta okamžitě zahájila proti letadlu palbu. Ve 23.28 Liberátor zaútočil. Přiblížil se k levému boku lodi pod ostrým úhlem a z výšky pouhých 75 metrů svrhl šest hlubinných náloží. Dopadly v řadě šikmo na její dráhu a explodovaly v poměrně malé vzdálenosti od levého i pravého boku ponorky. Při náletu ostřeloval přední střelec F/Sgt Divina její velitelskou věž. Výsledek útoku nebyl zjištěn a letoun opustil prostor ve 23.31 hodin, aby pokračoval v patrole. Z nákrasu u zpravodajského důstojníka, který byl pořízen na základě výpovědi jednotlivých členů osádky po návratu z operace, je zřejmé, že se s velkou pravděpodobností jednalo o ponorku Typu XXIII. Velitelství námořnictva oficiálně ohodnotilo útok Netrefovy osádky jako stupeň F - ponorka zjištěna, ale není dostatek důkazů o jejím poškození. Velitelství Pobřežního letectva RAF pak útok klasifikovalo 3 body.

Po druhé bojové akci, uskutečněné 31.3.1945 také osádkou W/O Gustava Netrefy, přistál letoun na základně Milltown. A 17.4.1945 jej F/Lt Oldřich Hořejší s osádkou přelétl z Leuchars na základnu Tain. Poté letoun absolvoval dalších 11 operačních letů (25.5.1945 se Procházka osádka musela vrátit předčasně pro poruchu radiokompasu, drift rekorderu a generátoru). V červnu a červenci 1945 byl letoun využíván k cvičným letům. V druhé polovině července byl přelétnut do Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak nejméně 13 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů (s nápisem „Emilka“ na levé přední části trupu). Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými zejména: P/O Beneš, F/Lt Slánský, F/Lt Protiva i F/Lt Lanczik. Poslední let na letišti Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/Lt Karla Lanczika dne 20.12.1945, kdy však pro nepříznivé počasí musela přistát ve Frankfurtu nad Mohanem a do Prahy pokračovala až 22.12.1945. V prosinci, 27.12.1945, jako poslední Liberátor používaný čs.perutí, byl letoun přelétnut osádkou F/Lt R.Protivy do Velké Británie na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl vyřazen 8.1.1947.

¹⁾ *Let na letišti Praha-Ruzyně z Anglie osádky F/O Rudolfa Haeringa 23.11.1945 uvedený v knize startů a přistání letišti Ruzyně nevykonan s největší pravděpodobností Liberátor EV994, ale pravděpodobně EV985*

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n EW 291** **PP-Q**
(Consolidated B-24J-30-CF **USAAF s/n 44-10294)**

Stroj, sloužící původně u britské 53.perutě („Z“), byl čs.jednotce přidělen 31.1.1945 (AM Form 78) a přelétnut k 311.čs.peruti na letišti Tain. U jednotky obdržel identifikační označení písmenem „Q“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-Q“. Letoun byl vybaven světlometem Leigh Light. V Tainu byl od února používán pro cvičné a neoperační lety. 24.2.1945 s ním osádka F/Lt Vladimíra Slánského (druhý pilot F/O Antonín Vrchoška) provedla noční cvičný let, při kterém zkoušela funkci světlometu Leigh Light.

Dne 7.3.1945 byl stroj při pojiždění na start k cvičnému letu s Lazarovou osádkou v 09.55 hodin poškozen. Podle hlášení obou pilotů a palubního inženýra došlo k samovolnému zasunutí levé podvozkové nohy a následně k poškození letadla. 9.3.1945 byl stroj prohlédnut techniky 56.MU a stanoven stupeň poškození (letoun - kategorie AC, motor č.1 - kategorie E). 12.3.1945 byla zahájena oprava na místě prováděná pracovníky Scottish Aviation Ltd.. Podle AM Form 78 byl letoun vrácen 29.6.1945 do stavu čs.perutě, na transportní činnosti jednotky do ČSR se však nepodílel. Liberátor nebyl pravděpodobně kompletně opraven, o čemž svědčí telegram z 28.10.1945, požadující náhrad-

ní levou vztlakovou klapku pro Liberátor GRVI „PP-Q“ (EW291) a některé další díly pro motory Pratt&Whitney Twin Wasp R1830-65. Protože po skončení dopravní činnosti měly být všechny Liberatory GRVI 311.čs.perutě vráceny zpět do Velké Británie, prověřovalo v listopadu 1945 požadavky jednotky na některé náhradní díly i 4.oddělení (letecké výzbroje a výstroje) II. (materiálního) odboru MNO. Z jeho zjištění vyplynulo, že k 9.11.1945 byla situace u letounu „PP-Q“ (EW291) s poškozenou levou vztlakovou klapkou beze změny. Bylo uznáno, že v tomto případě je požadavek na zaslání nové vztlakové klapky pro letoun „PP-Q“ (EW291) odůvodněný a dokonce nutný, aby byl stroj vůbec schopen přeletu na místo předání.

Dne 5.2.1946 převzala letoun do stavu 51 MU a 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n EW 295** **PP-E**
(Consolidated B-24J-30-CF **USAAF s/n 44-10298)**

Stroj, původně sloužící u britské 53.perutě („S“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 26.2.1945, ale čs.osádka ho převzala v Ballykelly až 15.3.1945 a následující den byl přelétnut na letišti Tain. U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „E“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-E“.

U 311.čs.perutě provedl celkem 11 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 27.3.1945 s osádkou F/Lt Oldřicha Hořejšího; a poslední 21.5.1945 s osádkou F/O Josefa Hubičky DFC. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 8 kapitánů – F/Lt O.Hořejší (2), P/O J.Ríha (2), P/O J.Lazar (1), W/O J.Matějka (1), F/O L.Šesták (1), W/O J.Beneš (1), F/O J.Hubička DFC (2) a F/Lt J.Oslosobě (1). Dne 16.4.1945 jej F/Lt Oldřich Hořejší s osádkou přelétl z Tainu na základnu Leuchars k demontáži světlometu Leigh Light, poté stroj absolvoval u perutě poslední čtyři operační lety – protiponorkové průzkumy (14., 17., 19. a 21.5.1945). Dne 20.7.1945 stroj přelétl W/Cdr Jan Kostohryz DSO s F/O Antonínem Vrchoškou z Tainu na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena provizorní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 29.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na jihoanglickou základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 19 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů (s nápisem „Emilka“ na levé přední části trupu). Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými zejména: P/O Beneš, F/Lt Slánský, F/Lt Protiva i F/Lt Lanczik. Poslední let na letišti Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/Lt Karla Lanczika dne 20.12.1945, kdy však pro nepříznivé počasí musela přistát ve Frankfurtu nad Mohanem a do Prahy pokračovala až 22.12.1945. V prosinci, 27.12.1945, jako poslední Liberátor používaný čs.perutí, byl letoun přelétnut osádkou F/Lt R.Protivy do Velké Británie na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl vyřazen 8.1.1947.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n EW 313** **PP-B**
(Consolidated B-24J-35-CF **USAAF s/n 44-10316)**

Letoun, který měla dříve ve svém stavu britská 224.peruť („T“) a následně 206.peruť, byl přidělen k 311.čs.peruti 23.2.1945. U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „B“ doplněné o kódovou kombinaci perutě písmeny „PP“ - tedy „PP-B“. Letoun byl vybaven světlometem Leigh Light. Podílel se na celkem 8¹⁾ operačních akcích jednotky. První protiponorkový průzkum s ním vykonala 11.3.1945 osádka F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM; další let spojený s doprovodem spojeneckého konvoje 16.3.1945 osádka F/Lt V. Slánského a 24.3.1945 osádka W/O J.Matějky, při kterém jí během letu vypověděl kompas. Přivolané stíhací letouny doprovázely Matějkův Liberátor až nad letišti Sumburgh na Shetlandských ostrovech, kde, pro nedostatek paliva, 25.3.1945 nouzově přistál. 18.4.1945 následoval protiponorkový průzkum s osádkou F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM; 21.4.1945 s osádkou W/O J.Kudláčka; 23.4.1945 s osádkou W/O G.Netrefy; 25.4.1945 F/O L.Šestáka a 27.4.1945 F/O R.Haeringa DFM.

Od začátku května 1945 byl potom stroj používán k výtčivku nových osádek po jejich návratu od 111.(C) OTU z Bahamských ostrovů. Dne 15.5.1945 byl poškozen na letišti v Tainu. A to, když z nočního cvičného letu přistávala v 23:48 osádka F/O Josefa Hubičky. Při přistání explodovala přední pneumatika a následně se zlomila přední podvozková noha a došlo k poškození přední části trupu. Z osádky nebyl nikdo zraněn. Letoun s poškozením v kategorii AC, s celkovým počtem 422.55 odlétaných hodin, byl v Tainu předán na opravu k 56.MU. Ačkoliv byl letoun po opravě 4.10.1945 papírově vrácen do stavu 311. perutě, fyzicky se již k jednotce nevrátil. Ze stavu RAF byl vyřazen 31.5.1946.

¹⁾ *V ORB je uveden na operačním letu 11.3.1945 (F/Lt Hrnčíř) letoun FL966, ale jednalo se již o EW313 „B“ (viz ORB Tain)*

Liberator G.R. Mk.VI
(Consolidated B-24J-40-CF)

RAF s/n KG 856 PP-R
USAAF s/n 44-10361)

Stroj, původně sloužící u britské 224.perutě („L“) a 206.perutě, byl čs.jednotce přidělen rozkazem 1.3.1945 a následně přelétnut na letiště Tain. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „R“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-R“. Na letounu byl instalován světlomet Leigh Light. Na operační lety létal vyzbrojen zpravidla 6ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 10 nebo 12ks DC250 nebo 8ks AS600.

U čs.perutě provedl celkem 18 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 23.3.1945 s osádkou W/O Miroslava Šiguta; a poslední 29.5.1945 s osádkou F/Lt Jaroslava Polívky. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 10 kapitánů – W/O M.Šigut (3), F/Lt V.Slánský (4), F/Lt J.Osolobě (1), F/Lt R.Protiva (1), F/O L.Šesták (1), W/O R.Procházka (1), F/O J.Říha (1), W/O J.Tichý (2), F/O, F/Lt J.Polívka (3) a S/Ldr A.Šedivý DFC, DFM (1).

V červnu a červenci 1945 byl letoun využíván k cvičným letům. V druhé polovině července byl přelétnut na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Po 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 21 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů (na levé přední části trupu pod kokpitem byl nápis začínající na R, pravděpodobně „Richard“ nebo „Robert“). Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/O Arnošta Jedounka 1.12.1945. V prosinci, 12.12.1945, letoun přelétl F/O L.Šesták do Velké Británie na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl vyřazen 21.10.1946.

Liberator G.R. Mk.VI RAF s/n KG 859 PP-U
(Consolidated B-24J-40-CF USAAF s/n 44-10364)

Stroj, původně sloužící u britské 206.perutě („B“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 1.3.1945 a následně přelétnut k 311.čs.peruti na letiště Tain. Letoun byl vybaven světlometem Leigh Light. U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „U“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-U“. Na operační lety létal vyzbrojen zpravidla 6 ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 10 nebo 12 ks DC250.

U 311.čs.perutě provedl celkem 14 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 23.3.1945 s osádkou P/O Jana Říhy; a poslední 19.5.1945 s osádkou W/O Josefa Tichého. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 8 kapitánů – F/O J.Říha (1), F/O J.Polívka (3), W/O M.Šigut (3), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (2), F/Lt J.Osolobě (2), W/O G.Netrefa (1), F/Lt R.Protiva (1) a W/O J.Tichý (1).

23.3.1945 byla podniknuta další z protiponorkových operací v Baltickém moři - Chilli-II, i když, jak se na místě ukázalo, tu noc byla viditelnost v operačním prostoru velmi omezena mlhou. Radarový operátor Říhovy osádky letící s Liberátorem „U“ zachytil při letu ve sto metrech nad mořem, za bezmračného počasí s viditelností 1 až 3 míle, ale za silné mlhy v malé výšce nad vodou, v 00.15 hodin, v pozici 55°12' severní šířky a 15°18' východní délky, přímo před letadlem, na vzdálenost 8, 14 a 21 námořních míl, tři cíle. Pokusy o rozpoznání prvních dvou cílů nebyly úspěšné, protože ostrý proud světla světlometu Leigh Light se od mlhy odrážel. Třetí cíl byl identifikován bez použití světlometu. V poloze 54°57' severní šířky a 14°35' východní délky, ve vzdálenosti jedné míle šikmo vpravo od letounu, ležela na hladině bez pohybu zcela vnořená ponorka. Liberátor zaútočil v 00.53 přímo ze směru, pod dvaceti stupni na její pravý bok. Z výšky devadesáti metrů letci svrhli řadou přes zaď ponorky šest hlubinných náloží. Počet náloží, které explodovaly na pravé i levé straně trupu lodí, nemohli pro vysoké a dohromady slité gejzíry vody přesně spočítat. Když letoun zahajoval útok a nalétával na ponorku, zahájilo palbu protiletadlové dělo a s ním i dvouhlavňový kulomet. Střelba námořníků nebyla našťastí přesná a rudě svítící střely míjely letadlo pod jeho spodní částí. Přední i zadní střelec palbu nepříteli opětovali, oba vypálili po velitelské věži asi 40 dávek. Po explozi hlubinných náloží ustala palba nepřátelského kanónu i kulometu a minutu po útoku zmizel také cíl z radarové obrazovky. Hustá mlha však znemožnila věrohodné vyhodnocení náletu a proto v 00.55 pokračoval letoun v hlídkovém letu. Pro podrobné zhodnocení útoku chyběly především fotografie a tak závěr příslušného protokolu zpravodajského důstojníka zněl: "Dobře provedený útok. Zdá se, že tato ponorka nebyla úplně překvapena, jako při jiných útocích této noci, protože byla schopna zahájit palbu. Na základě vizuálního pozorování se zdá, že nešlo o přímý zásah ponorky, ale že nálože dopadly a velmi těsně minuly její zadní část. Protože není k dispozici fotografická dokumentace pro potvrzení události, přesné vyhodnocení výsledku útoku nelze provést. Ponorka se pravděpodobně ponořila. Je možné, že útok

způsobil poškození ponorky, nelze však vyloučit možnost, že nálože dopadly mimo účinnou vzdálenost." Velitelství námořnictva oficiálně ohodnotilo útok Říhovy osádky také jako stupeň F - ponorka zjištěna, ale není dostatek důkazů o jejím poškození a velitelství Pobřežního letectva RAF oklasifikovalo útok 3 body.

Podepsáním kapitulace Německem pro 311.čs.perut' však válka stále nekončila. 10.5.1945 odstartoval v 03.00 F/Lt Jan Hrnčír s Liberátorem „PP-U“ na hlídkový let a v 08.35 převzal doprovod ponorky U 532 (Typ IXC/40, FKpt Ottoheinrich Junker), od Liberátoru GRVI „PP-K“ s osádkou kapitána W/O Gustava Netrefy.

V červnu i červenci 1945 byl letoun využíván k cvičným letům. V druhé polovině července byl přelétnut na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 13 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů (s nápisem „Uršula“ na levé přední části trupu). Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými zejména: P/O Beneš, F/O Říha, F/Lt Hořejší, W/O Jaroš i F/Lt Slánský. Pravděpodobně poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/Lt Vladimíra Slánského 29.10.1945. V prosinci, 17.12.1945, přelétl W/O Jaroš Liberátor do Velké Británie na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl vyřazen 10.2.1947.

Liberator G.R. Mk.VI RAF s/n KG 860 PP-M
(Consolidated B-24J-40-CF USAAF s/n 44-10365)

Stroj, sloužící původně u britské 547.perutě, byl přidělen jednotce rozkazem 5.5.1945 a přelétnut z Leuchars k 311.čs.peruti na letiště Tain (AM Form 78 - 15.5.1945). Letoun byl kompletně vyzbrojen i vystrojen, ale nebyl vybaven světlometem Leigh Light (instalace na letounu byla). U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „M“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-M“. Později, při transportní činnosti, létal s nápisem „Mařena“ na levém boku přídě. U perutě byl používán pouze k neoperačním a cvičným letům. V druhé polovině července 1945 byl stroj přelétnut z Tainu na základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do začátku prosince 1945 se pak 21 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/O V.Žezulky dne 23.11.1945. V prosinci, 12.12.1945, letoun přelétl F/Lt V.Slánský do Velké Británie na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 8.1.1947.

Liberator G.R. Mk.VI RAF s/n KG 861 PP-L
(Consolidated B-24J-40-CF USAAF s/n 44-10366)

Stroj, sloužící původně u britské 206.perutě („L“), byl čs.jednotce přidělen rozkazem 23.2.1945 a přelétnut k 311.čs.peruti na základnu RAF Tain (AM Form 78 - 3.3.1945). U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „L“, doplněným o kódovou kombinaci písmeny „PP“ - tedy „PP-L“. Na letounu byl instalován světlomet Leigh Light. V březnu 1945 uskutečnil několik cvičných letů. Na operační lety létal vyzbrojen zpravidla 6ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 12ks DC250 MkXII.

U 311.čs.perutě provedl celkem 17 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 13.3.1945 s osádkou P/O Jana Říhy; a poslední 20.5.1945 s osádkou F/O Jaroslava Polívky. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 13 kapitánů – P/O J.Říha (1), W/O J.Tichý (1), F/Lt R.Protiva (1), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (1), W/O M.Šigut (1), W/O G.Netrefa (1), F/Lt O.Hořejší (2), F/O J.Polívka (2), W/O J.Kudláček (1), W/O J.Beneš (1), P/O J.Lazar (2), F/Lt J.Osolobě (2) a F/O L.Šesták (1). Dne 5.5.1945 odstartoval v 15.58 hodin Liberátor „PP-L“ s osádkou W/O Beneše na průzkum rozsáhlé mořské úžiny Kattegat. Ve 20.31 získal radarový operátor kontakt a krátce na to letci spatřili na pozici 57 27N, 10 38E zanorující se ponorku. Letoun okamžitě zaútočil čtyřmi hlubinnými náložemi, které dopadly asi 100 yardů před cíl. Liberátor provedl velmi ostrou zatáčku a o pětáctičer vteřin později napadl pomalu se ponořující ponorku znovu. Tentokrát pěti hlubinnými náložemi. Byly pozorovány exploze a docílen nejméně jeden přímý zásah. Po útoku se na hladině rozlila velká a stále se zvětšující olejová skvrna, pod hladinou bylo vidět převržený trup ponorky. Pravděpodobně v místě velitelské věže vystupovaly na mořskou hladinu vzduchové bubliny o průměru asi 30 centimetrů. Ačkoli došlo k útoku několik minut po půl deváté večer, v této oblasti a roční době šlo o útok prakticky za denního světla. Po vykonané patrole o přibližné délce 1.300 námořních mil se letoun

vrátil a po 10.23 hodinách operačního letu přistál na domácí základně v Tainu 6. května 1945 v 02.21 hodin. V květnovém „Souhrnu zpráv“ Inspektorátu čs. letectva číslo 56 je doslova uvedeno: „Letoun L (kapitán letounu W/O Beneš) útočil na ponořující se ponorku a docílil přímého zásahu. Ponorka zničena.“ Osádka Liberátoru GR.Mk.VIII „XQ-Z“ (KH266) britské 86.peruti (operující též ze základny v Tainu), který na Benešovu žádost prolétl ve 20:50 nad místem útoku, potvrdila, že „Viděla uprostřed olejové skvrny trup převrácené lodi těsně pod hladinou a mohlo se jednat o ponorku“. Oficiálně byl útok Benešovy osádky na německou ponorku vyhodnocen velitelstvím námořnictva jako stupeň B - ponorka pravděpodobně potopena (tedy hned druhý stupeň z britské desetibodové hodnotící tabulky). Klasifikace velitelství Pobřežního letectva RAF pak představovala maximální počet 10 bodů. Kapitán letounu W/O Jindřich Beneš byl za tento výkon povýšen do důstojnické hodnosti P/O a vyznamenán britským Záslužným leteckým křížem - Distinguished Flying Cross (DFC). Identita ponorky napadené Benešovou osádkou 5.5.1945 se v poválečných letech stala předmětem četných dohadů a zůstává i nadále otevřenou otázkou. Poválečné určení označilo za obět U 2365 (Typ XXIII, OLTzS Uwe Christiansen), ta ale byla potopena vlastní osádkou 8.5.1945. Nejnovější bádání přehodnotila útok Liberátoru „L“ na cíl jiný než ponorka („nonsubmarine target“).

V červnu a červenci 1945 byl stroj několikrát použit k cvičným letům pilotů, například W/Cdr Kostohryze DSO, F/Lt O.Hořejšího, W/O Klesnila a dalších. 18.7.1945 přelétl z Tainu na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. 24.7.1945 s ním provedl F/Lt O.Hořejší přelet z Tainu do Manstonu a zpět. Po 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 14 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů. Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými: F/Lt O.Hořejší, P/O Matějka, F/Lt Slánský, W/O Jaroš a F/Lt Lanczik. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila právě osádka F/Lt K.Lanczika dne 7.12.1945. V prosinci, 12.12.1945, letoun přelétl P/O J.Lazar do Velké Británie na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl letoun vyřazen 23.1.1947.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n KG 862** **PP-T**
(Consolidated B-24J-40-CF) **USAAF s/n 44-10367**

Stroj, původně sloužící u britské 547.perutě a 206.perutě, byl čs.jednotce přidělen rozkazem 23.2.1945 a následně přelétnut na servisní základnu 18.skupiny Pobřežního letectva do Leuchars a 2.3.1945 předán na základnu RAF Tain. U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „T“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-T“. Na letounu byl instalován světlomet Leigh Light. Na operační lety létal vyzbrojen zpravidla 6 nebo 8ks DC250 plus 2ks AS600, ale také pouze 10 ks DC250.

U čs.perutě provedl celkem 18 operačních letů, protiponorkových průzkumů - první 20.3.1945 s osádkou F/Lt Vladimíra Slánského; a poslední 3.6.1945 s osádkou W/O Josefa Tichého. Tento let, trvající Tichého osádce 4.21 hodin, byl posledním oficiálním operačním úkolem 311.čs.perutě. Na operačních akcích se za řízením letadla vystřídal postupně 12 kapitánů - F/Lt V.Slánský (3), F/O J.Polívka (2), W/O G.Netrefa (2), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (2), F/O L.Šesták (2), P/O J.Lazar (1), W/O R.Procházka (1), F/Lt O.Hořejší (1), W/O J.Klesnil (1), F/O R.Haering DFM (1), F/Lt J.Osolobě (1) a W/O J.Tichý (1).

V červnu i červenci 1945 byl letoun využíván k cvičným letům. 21.7.1945 jej W/O Bohuslav Jaroš s navigátorem F/O Bohumírem Krézkmem přelétli na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 29.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 18 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů. Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými zejména: F/Lt V.Slánský, F/Lt R.Protiva i F/Lt K.Lanczik.

Ještě v průběhu transportní činnosti 311.čs.perutě byl Liberátor GRVI „PP-T“ (KG862), na základě požadavku velení našeho letectva, koncem října 1945 krátce zkoušen v leteckém výzkumném ústavu Praha Letňany (LVÚ). V protokolu z 30.10.1945 je zaznamenán jeden měřicí let na bázi, jehož se zúčastnil dr.(mj.r.tech.zbr.let.) Vilém Kočka. Po měřicím letu se letoun v listopadu i prosinci 1945 dále podílel na leteckém přesunu čs.repatriantů ze základny Blackbushe. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/O Ladislava Šestáka 29.11.1945. V prosinci, 14.12.1945, Liberátor přelétl F/Lt K.Lanczik do Velké Británie na základnu RAF Valley. Dne 12.3.1947 byl prodán jako šrot firmě International Alloys Ltd.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n KG 867** **PP-N**
(Consolidated B-24J-40-CF) **USAAF s/n 44-10372)**

Letoun byl po dodání do Spojeného království přidělen 25.11.1944 k britské 547.peruti, 1.5.1945 pak na pár týdnů 206.peruti, a 311.čs.peruti byl přidělen 18.5.1945 (AM Form 78). Letoun byl kompletně vyzbrojen i vstrojen, ale nebyl vybaven světlometem Leigh Light (instalace na letounu byla). U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „N“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-N“. U perutě byl používán pouze k neoperačním a cvičným letům (jsou záznamy o cvičné lety pilotů F/Lt Slánského, F/O Vrchoťky, F/Lt Osolobě, W/O Medřického a několika dalších).

V druhé polovině července 1945 byl stroj přelétnut z Tainu na základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Po 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do 5. října 1945, kdy byl letoun zničen při letecké nehodě (kat.E), se pak 8 transportními lety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů.

Dne 5.10.1945 odstartoval ve 12:43 s Liberátorem „PP-N“ z letiště Blackbushe zkušený pilot P/O Jaroslav Kudláček s osádkou čtyř letců a 18-ti cestujícími. Krátce na to se stroj zřítil 2 míle jihozápadně od letiště. Všech 23 osob na palubě zahynulo. Příčinou havárie byla ztráta kontroly nad letounem, kterou způsobil oheň v palivové instalaci motoru č.2 krátce po startu. Oheň vznikl vznícením unikajícího benzínu z prodřeného palivové hadice, vedoucí ke karburátoru. Prodření této hadice pravděpodobně způsobily ostré hrany držáku dalšího potrubí. Unikající palivo se pak vznítlo od výfukového potrubí, vedeného k turbokompresoru. S největší pravděpodobností hořelo za letu také palivové potrubí motoru č.1, které bylo příčinou následného vysazení i tohoto motoru a současně také příčinou plné ztráty kontroly nad letounem. Vyšetřovací komise konstatovala nedostatečnou údržbu letounu. Liberátor byl vyřazen ze stavu RAF 16.11.1945.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n KG 870** **PP-H**
(Consolidated B-24J-45-CF) **USAAF s/n 44-10375)**

Stroj, sloužící od 29.10.1944 u britské 547.perutě operující ze základny v Leuchars, byl čs.jednotce přidělen rozkazem 1.3.1945 přelétnut k 311.čs.peruti na základnu RAF Tain (AM Form 78 - 3.3.1945). U čs.jednotky obdržel identifikační označení písmenem „H“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-H“. Letoun měl instalován světlomet Leigh Light. V pumovnici nosil zpravidla 6ks DC250 plus 2ks DC600, ale také pouze 8,10 nebo 12ks DC250 nebo 8ks A/S600 (26.4.1945). V březnu 1945 uskutečnil několik cvičných letů, například s osádkou F/Sgt Klesnila.

U perutě provedl celkem 17 operačních letů, protiponorkových průzkumů - první 23.3.1945 s osádkou F/O Jaroslava Polívky; a poslední 22.5.1945 s osádkou F/Lt Vladimíra Slánského. Na operačních akcích se za jeho řízením vystřídal postupně 12 kapitánů - F/O J.Polívka (2), P/O J.Říha (3), F/O O.Hořejší (2), F/Lt R.Protiva (1), W/O R.Procházka (1), W/O J.Tichý (2), P/O J.Lazar (1), F/O L.Šesták (1), F/Lt J.Hrnčír DFC, AFM (1), W/O J.Kudláček (1), W/O J.Matějka (1) a F/Lt V.Slánský (1).

Přestože operační lety jednotky skončily oficiálně 3.6.1945, provedla osádka F/Sgt Bohumila Prokopce s „PP-H“ a s osádkou dalšího letounu 311.čs.perutě ještě 5.6.1945 speciální let operačního charakteru: „QGH-Photo“. Let Prokopcově osádce trval celkem 2.15 hodin. Jejím úkolem bylo hledat a fotografovat vzdávající se německé ponorky, případně je eskortovat do některého z britských přístavů. K letu startovali v 10.26 hodin. U Orknejských ostrovů spatřili letci ponorku U2334, která plula pod britskou vlajkou¹⁾. Spojili se s ní radiem a vyzvali ji, na důkaz, že se vzdává, k vyvěšení černé vlajky. Dozor nad ponorkou pak převzal britský torpédoborec, který ji doprovodil do přístavu na pobřeží Skotska.

V červnu i červenci 1945 byl stroj několikrát použit k cvičným letům pilotů, například F/Lt V.Slánského, F/O Vrchoťky, W/O Jaroše, P/O Beneš, W/O Brože i Sgt Lovětinského. 18.7.1945 přelétl z Tainu na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena prozatímní úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Po 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na jihoanglickou základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 14 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů. Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými F/O Lazar, F/Lt Slánský, F/Lt O.Doležal DFC, W/O Prokopec či W/O Jaroš. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/Lt V.Slánského dne 29.11.1945. V prosinci, 11.12.1945, byl letoun přelétnut do Velké Británie na základnu

RAF Valley osádkou P/O Říhy. Ze stavu RAF byl vyřazen 23.1.1947.

¹⁾ U 2334 (Typ XXIII, Oblt. z. S. Walter Angermann) se vzdala v Kristiansandu (Norsko) 9.5.1945 a vyplula odtud 29.5.1945 do Velké Británie

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n KG 898** **PP-W**
(Consolidated B-24J-50-CF) **USAAF s/n 44-10403)**

Stroj, původně sloužící u britské 547.perutě, byl čs.jednotce přidělen 22.4.1945 (AM Form 78) a přelétnut na servisní základnu 18.skupiny Pobřežního letectva do Leuchars. Po kontrole předán 311.čs.peruti na letiště Tain. Nebyl vybaven světlometem Leigh Light (instalace na letounu byla). U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „W“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-W“. Na operační lety létal většinou vyzbrojen 10(12) ks DC250, dvakrát 6 ks DC250 plus 2ks 600DC.

U čs.perutě provedl celkem 9 operačních letů, protiponorkových průzkumů – první 4.5.1945 s osádkou F/O Rudolfa Haeringa DFM; a poslední 2.6.1945 s osádkou F/O Jana Říhy (jednalo se o Říhův 84.operační let). Na bojových akcích se za řízením letadla vystřídal postupně 7 kapitánů – F/O R.Haering DFM (1), F/Lt J.Osolsobě (1), F/Lt R.Protiva (2), F/O J.Říha (2), F/Lt J.Hrnčíř DFC, AFM (1), W/O M.Šigut (1) a W/O Jaroslav Kudláček (1).

10.5.1945 po páté hodině ráno vzletl na protiponorkový průzkum Liberator GRVI „PP-W“ (KG898) s osádkou F/Lt Protivy a desátým členem osádky Britem Sgt Fitzpatrickem - kameramanem od jednotky "Film Unit". Protivova osádka na speciálním hlídkovém letu s filmovým natáčením spatřila a rovněž fotografovala jednu z německých ponorek, plující se vztyčenou černou vlajkou, číslo ponorky nebylo zaznamenáno.

V červnu a červenci 1945 byl letoun využíván k cvičným letům. V druhé polovině července byl na základně Leuchars našimi mechaniky provizorně upraven vnitřní prostor letadla pro transportní účely. Po 30.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na základnu RAF Manston. Od srpna do prosince 1945 se pak 15 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a čs.repatriantů. Kapitány letounu byli v tomto období mezi jinými zejména: F/Lt O.Hořejší, W/O Klesnil, F/Lt Slánský, W/O Jaroš či F/Lt Lanczik. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka F/Lt Karla Lanczika 16.11.1945. Pravděpodobně v prosinci 1945 byl letoun přelétnut do Velké Británie na základnu RAF Valley. Ze stavu RAF byl vyřazen 23.1.1947.

Liberator G.R. Mk.VI **RAF s/n KG 917** **PP-D**
(Consolidated B-24J-50-CF) **USAAF s/n 44-10422)**

Stroj, který létal původně u 547.perutě, byl přidělen čs.jednotce 5.6.1945 (AM Form 78). U 311.čs.perutě obdržel identifikační označení písmenem „D“, doplněným o kódovou kombinaci jednotky písmeny „PP“ - tedy „PP-D“. Letoun byl kompletně vyzbrojen i vystrojen, ale světlomet Leigh Light byl demontován. Později, při transportní činnosti, létal s nápisem „David“ na levém boku přídě.

U perutě byl používán pouze k neoperačním a cvičným letům. Dne 18.7.1945 byl stroj přelétnut z Tainu na nedalekou základnu Leuchars, kde byla našimi mechaniky provedena úprava vnitřních prostor letadla pro transportní účely. Dne 29.7.1945 byl využit při přesunu 311.čs.perutě z Tainu na jihoanglickou základnu RAF Manston. Od srpna do začátku prosince 1945 se pak 15 transportními přelety na Prahu (ze základny v Manstonu, Pershore a Blackbushe) podílel na přepravě vojenských osob, materiálu a repatriantů. Poslední let na letiště Praha-Ruzyně z Anglie s ním uskutečnila osádka W/O Bohuslava Jaroše dne 7.12.1945 a tentýž pilot ho 11.12.1945 přelétnul do Velké Británie na základnu RAF Valley. Zde byl 15.3.1946 na stojance poškozen požárem (kategorie AC), ze stavu RAF byl pak vyřazen 31.3.1947.

Liberatory přidělené k 311.peruti (dle AM Form 78 a dalších dokumentů), ale fyzicky nepřevzaté

Liberator GR MkV **RAF s/n BZ 793**
(Consolidated B-24D-5-CF) **USAAF s/n 42-63816)**

Dne 20.7.1943 byl stroj přidělen 311.peruti, ale 23.7.1943 přidělen 53.peruti (AM Form 78)

Liberator GR MkV **RAF s/n BZ 794**
(Consolidated B-24D-5-CF) **USAAF s/n 42-63817)**

Dne 12.6.1943 byl letoun po přeletu z USA předán SAL. Podle dokumentů sice 22.7.1943 přidělen 311.čs.peruti, avšak přidělení zrušeno a 24.7.1943 předán britské 53.peruti (viz J.D.Oughton).

Liberator GR MkVI **RAF s/n BZ 985**
(Consolidated B-24J-1-CF) **USAAF s/n 42-64081)**

Dne 5.12.1944 byl stroj původně přidělen britské 53.peruti, ale 8.12.1944 rozkazem určen k 311.čs.peruti. Ve skutečnosti nakonec 10.2.1945 předán 51.MU (AM Form 78).

Liberator GR MkVI **RAF s/n EV 882**
(Consolidated B-24J-10-CF) **USAAF s/n 42-64289)**

Dne 28.1.1944 letoun po přeletu z USA předán SAL. 24.2.1944 sice přidělen 311.čs.peruti, ale ve skutečnosti 13.3.1944 předán 51.MU. Dne 6.5.1944 letoun obdržela No.206 Squadron. (AM Form 78).

Liberator GR MkVI **RAF s/n EV 895**
(Consolidated B-24J-10-CF) **USAAF s/n 42-64302)**

Dne 20.2.1944 letoun po přeletu z USA předán SAL. 24.2.1944 sice přidělen 311.čs.peruti, ale ve skutečnosti 31.3.1944 předán 51.MU (AM Form 78).

Liberator GR MkVI **RAF s/n EW 300**
(Consolidated B-24J-35-CF) **USAAF s/n 44-10303)**

Dne 29.1.1945 byl letoun od britské 53.peruti, rozkazem z velitelství Pobřežního letectva, přidělen k 311.čs.peruti. 11.2.1945 však bylo příslušné přidělení zrušeno (telegram HQ_CC).

Liberator GR MkVI **RAF s/n EW 301**
(Consolidated B-24J-35-CF) **USAAF s/n 44-10304)**

Dne 23.2.1945 byl letoun od britské 206.peruti rozkazem z velitelství Pobřežního letectva přidělen k 311.čs.peruti (telegram HQ_CC), ale ještě téhož dne byl u 206.perutě poškozen v kategorii B (AM Form 78). Pro letoun bylo u 311.perutě již připraveno individuální písmeno „O“.

Liberator GR MkVI **RAF s/n EW 304**
(Consolidated B-24J-35-CF) **USAAF s/n 44-10307)**

Dne 8.3.1945 přidělen od 53.peruti rozkazem z velitelství Pobřežního letectva, 11.3.1945 přidělení zrušeno (telegram HQ_CC)

Liberator GR MkVI **RAF s/n EW 310**
(Consolidated B-24J-35-CF) **USAAF s/n 44-10313)**

Dne 24.2.1945 přidělen od 206.peruti rozkazem z velitelství Pobřežního letectva, 2.3.1945 přidělení zrušeno (telegram HQ_CC)

Liberator GR MkVIII **RAF s/n KN 736**
(Consolidated B-24L-20-FO) **USAAF s/n 44-50192)**

Dne 7.9.1945 byl sice letoun oficiálně přidělen 311.čs.peruti, ale ve skutečnosti byl předán britské 102.peruti. Již 18.9.1945 byl ale oficiálně deklarován v kategorii E (AM Form 78).

Liberator GR MkVIII **RAF s/n KN 756**
(Consolidated B-24L-20-FO) **USAAF s/n 44-50212)**

Dne 4.9.1945 přidělen 311.peruti, ale již 21.9.1945 přidělen 426.peruti (AM Form 78)