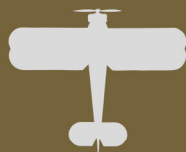


SCOTT ADDINGTON

DO OBLAK

STO JEDENÁCT NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH OKAMŽIKŮ
V HISTORII KRÁLOVSKÉHO LETECTVA



Obsahuje jedenáct kapitol věnovaných
československým letcům



Do oblak

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Scott Addington

Do oblak – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

DO OBLAK

111 NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH OKAMŽIKŮ
V HISTORII KRÁLOVSKÉHO LETECTVA



DO OBLAK

111 NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH OKAMŽIKŮ
V HISTORII KRÁLOVSKÉHO LETECTVA

SCOTT ADDINGTON

UNIFORM



 C PRESS

Copyright © 2018 Scott Addington

ISBN tištěné verze 978-80-264-3754-3

ISBN e-knihy 978-80-264-3766-6 (1. zveřejnění, 2021) (ePDF)

VŠEM TĚM ÚŽASNÝM MUŽŮM A ŽENÁM
A JEJICH LÉTACÍM STROJŮM.

Obsah

9	Úvod	76	Sir Arthur Harris
10	Časová osa	78	Desítka největších es v RAF za první světové války
14	Okamžiky organizační	80	Desítka nejlepších es v RAF za druhé světové války
16	Úplné počátky – vojenské balony	82	Slang RAF
18	Drak s lidskou posádkou	84	Další slang RAF
20	Vzducholodě	86	Okamžiky chrbrosti
22	Královský letecký sbor	88	Vyznamenání – Viktoriin kříž (VC)
24	Soustředění v Netheravonu	90	Nositelé Viktoriina kříže – První světová válka
26	Královská námořní letecká služba	91	Nositelé Viktoriina kříže – Druhá světová válka
28	Duben 1918: vznik prvního nezávislého letectva na světě	92	Vyznamenání – Záslužný letecký kříž (DFC)
29	1. peruť RAF – ve všem první	93	Vyznamenání – Záslužná letecká medaile (DFM)
30	Ženské královské letectvo	94	Vyznamenání – Letecký kříž (AFC)
32	ATA – Pomocná letecká dopravní služba	95	Vyznamenání – Letecká medaile (AFM)
34	Královské pomocné letectvo	96	Medaile za mimořádnou odvahu (letectví) (CGM)
36	Letecký výsostný znak RAF	97	Vyznamenání – Evropská hvězda leteckých posádek
37	Vývoj leteckého výsostného znaku RAF	98	Vyznamenání – Spona bitvy o Británii k Hvězdě 1939–1945
40	Největší letectvo na světě	99	Vyznamenání – Spona Bombardovacího velitelství k Hvězdě 1939–1945
42	Prapor RAF	100	Okamžiky z oblasti strojů
44	Velitelství bombardovacího letectva	102	Tiger Moth
46	Velitelství stíhacího letectva	104	Short Sunderland
48	Skupiny Velitelství stíhacího letectva	106	Hawker Hurricane
49	Velitelství útočného letectva	108	Supermarine Spitfire
50	Biggin Hill	110	AVRO Lancaster
52	Velitelství pobřežního letectva	112	De Havilland DH98 Mosquito
54	Pátrací a záchranná služba RAF	114	Gloster Meteor
56	Zpráva o obraně z roku 1957	116	English Electric Canberra
58	Akrobatický tým Královského letectva	118	Hawker Hunter
60	Inspirativní okamžiky		
62	Hugh Montague Trenchard – otec RAF		
64	Kapitán A. G. „Námořník“ Malan a jeho desatero vzdušného boje		
66	Pauline Gowerová		
68	Plukovník Sir Douglas Bader, nositel CBE, DSO se sponou a DFC se sponou		
71	Dopis, který změnil dějiny		
74	Churchillův projev ke Královskému letectvu		

- 120 Hawker P.1127 Harrier
 122 V Force
 124 TSR-2
 126 McDonnell Douglas F4 Phantom
 128 Boeing CH-47 Chinook
 130 Bravo November
 132 Typhoon FGR4
 134 General Atomics MQ-9 Reaper
- 136 Okamžiky z boje**
 138 První bitva o Británii
 140 Bitva o Británii
 142 „Hrstka“
 144 Běžný den pilotů při bitvě o Británii
 146 Záchrana Buckinghamského paláce
 148 Nálet bořičů přehrad
 152 Nálet tisíce bombardérů
 154 Potopení *Tirpitzu*
 156 Den D ze vzduchu
 160 Operace Mana
 162 Berlínský letecký most
 164 Operace Black Buck
 166 Operace Granby
 168 Operation Herrick
- 170 Technologické okamžiky**
 173 Holubi
 174 Padák
 175 Operace Varsity a Caterpillar Club
 176 Stavitelná vrtule
 177 Kanón Hispano ráže 20 mm
 178 Helmore Turbinlite
 180 Fotokulomet
 182 Upkeep – skákající bomba
 184 Radarové stanice Chain Home a Chain Low
 186 Stanice Chain Home a Chain Low
 187 Systém průzkumu a rozptylování mlhy (FIDO)
 188 Dowdingův systém
- 190 Protiopatření Chaff
 192 Motor Rolls-Royce Merlin
 194 Proudový motor
 196 Vystřelovací sedadlo
 198 Systém identifikace přítel–nepřítel (IFF)
 200 Bomba Grand Slam
 202 Modrý Dunaj
 204 Žluté slunce
 206 Tankování za letu
 208 Střela AIM-9L Sidewinder
 210 Průhledový displej
 211 Helma s průhledovým displejem
- 212 Okamžiky rozjímání a vzpomínání**
 214 1943: Zástavy a upomínky
 216 Památník Královskému letectvu
 218 Památník bitvě o Británii
 220 Památník Velitelství bombardovacího letectva
 222 Pamětní letka bitvy o Británii
 224 Dobročinný fond RAF
 227 Československé okamžiky
 228 68. peruť RAF
 230 310. československá stíhací peruť RAF
 232 311. československá bombardovací peruť RAF
 234 312. československá stíhací peruť
 236 313. československá stíhací peruť
 238 Česká letecká esa za druhé světové války
 240 Počet obětí z řad českých příslušníků RAF
 242 Josef František
 246 Karel Kuttelwascher
 250 Otto Smik
 254 Památník Okřídleného lva



Úvod

Královské letectvo je víc než jen letecká sekce britských ozbrojených složek – je to instituce, národní poklad, na který všichni Briti mohou být právem hrdí. Od svého založení v roce 1918 stála RAF v čele leteckých inovací a během následujících sta let prožila mnoho stovek určujících okamžiků, a tak se úkol zahrnout jich do této knihy pouhých sto* zdál naprosto nemožný. Na výběr jich prostě bylo moc!

Při rozhodování, jaké okamžiky vybrat, šlo postupovat různě. Mohl jsem je seřadit podle abecedy a zvolit prvních sto nebo zorganizovat takovou svou malou „loterii“, každému momentu přiřadit číslo a vytáhnout jich sto z klobouku. Anebo jsem to mohl zadat svým dětem. Ale žádná z těch možností se nezdála vhodná, a tudíž jsem

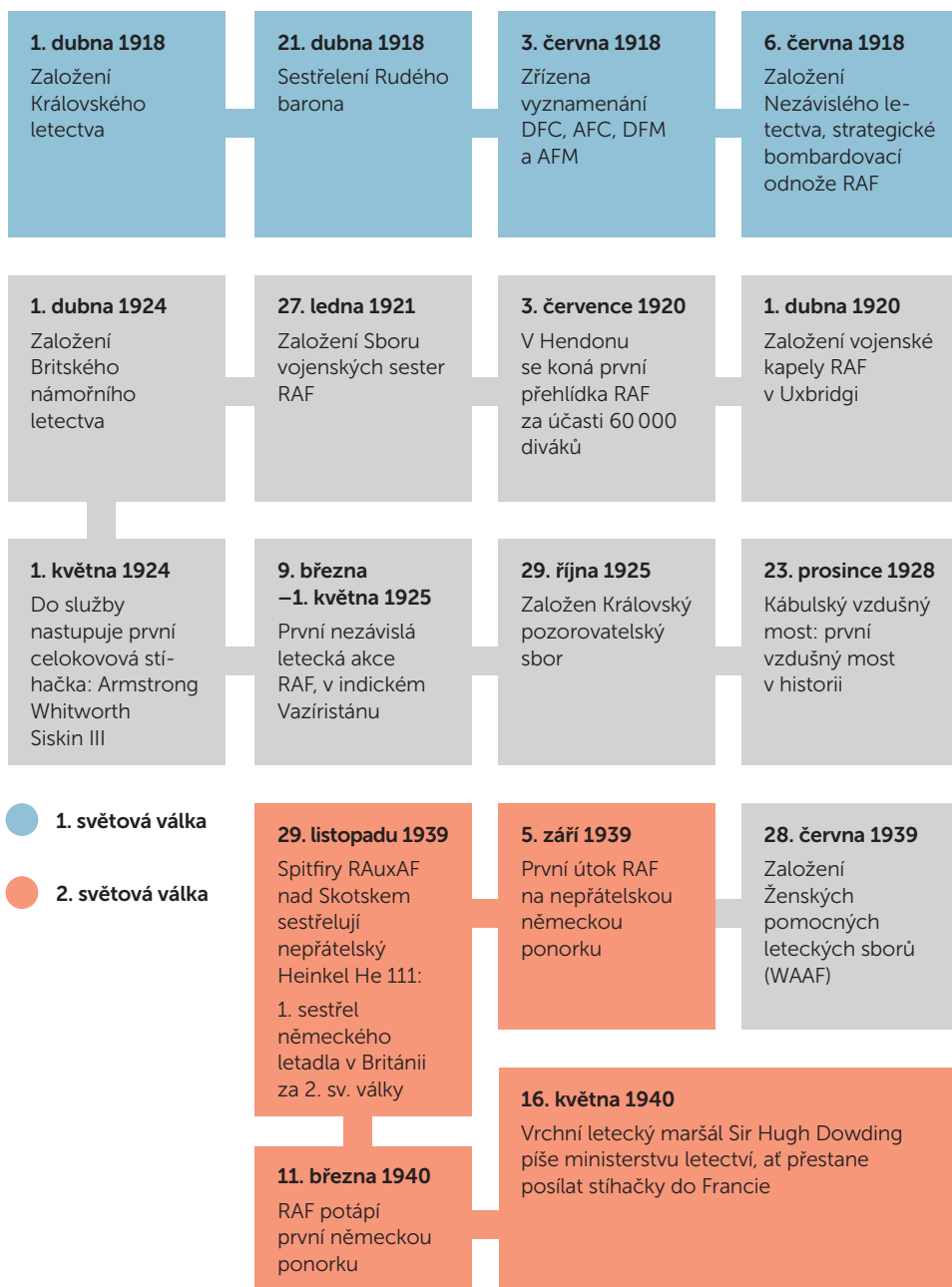
raději začal sestavovat směsici okamžiků, které by demonstrovaly to nejlepší z RAF (a jejich dřívějších verzí, například Královského leteckého sboru a Královské námořní letecké služby) napříč několika různými oblastmi, včetně jejího zorganizování a formování, užívání ve své době špičkových technologií, nezpochybnitelné odvahy, inspirativních osobností a samozřejmě největších letounů v historii letectví.

Výsledkem je velmi subjektivní a osobní seznam určujících momentů. Akceptuji a беру na vědomí, že čtenáři s ním mohou nesouhlasit, i přesto ale doufám, že příběhy, stroje, a technologie, o nichž kniha pojednává, je osloví.

Scott Addington

* Pozn. red.: Scott Addington speciálně pro české publikum svoji knihu rozšířil o jedenáct dalších kapitol, které se zabývají příspěvkem československých letců v RAF do bojů druhé světové války. Celkový počet kapitol tak vzrostl na stojednát.

Časová osa



14. října 1918

Shození bomby typu SN o 748 kilogramech, největší bomby 1. světové války

11. ledna 1919

Ministerstvo letectví zakládá odbor civilního letectví

24. března 1919

Do Francie přijíždí první skupina Ženského královského letectva („Ladies of the Rhine“)

14./15. června 1919

Důstojníci RAF, kapitán J. Alcock a nadporučík A. Whitten-Brown, podnikají první nepřetržitý let přes Atlantik (16 h 27 min)

1. ledna 1920

Založení výcvikového programu RAF Apprentice Scheme

23. října 1919

Lord Trenchard zakládá Dobročinný fond RAF

6. července 1919

Vzducholoď R34 jako vůbec první přelétá přes Atlantik

26. října 1931

Poprvé vzlétá klasické cvičné letadlo de Havilland Tiger Moth

5. března 1936

Poprvé vzlétá prototyp stíhacího letounu Supermarine Spitfire

1. července 1936

Schváleno založení Dobrovolných rezervistů RAF

14. července 1936

RAF uspořádána do čtyř velitelství: Bombardovacího, Stíhacího, Pobřežního a Výcvikového

1. listopadu 1938

Založeno Velitelství balonového letectva, pod nějž spadají všechny útvary s přehradovými balony ve Spojeném království

1. dubna 1938

Založeno Velitelství údržby

24. dubna 1940

Letecká rada zřizuje v RAF technickou odnož

4. června 1940

RAF se účastní operace Dynamo nad plážemi v Dunkerku

10.–31. října 1940

Bitva o Británii

1. února 1941

Založení Leteckého výcvikového sboru

Časová osa (pokračování)

15. května 1941

První let prvního britského tryskového letounu Gloster E.28/39

24. prosince 1941

Službu nastupuje bombardér Avro Lancaster

30. května 1942

Na tisíc bombardérů podniká nálet na město Kolín

1. června 1942

Na tisíc bombardérů podniká nálet na město Essen

6. července 1949

Dva Spitfiry z 60. peruté podnikají první útočnou misi proti malajským teroristům

28. června 1948–30. září 1949

Operace Plain Fare – berlínský vzdušný most

1. února 1949

Ženské pomocné letecké sbory přejmenovány na Ženské královské letectvo (WRAF)

1. května 1950

V rámci Dálněvýchodních vzdušných sil zřízena Letka pro evakuaci obětí, první britská operační vrtulníková jednotka

20. září 1950

Poručice Jean Lennoxová Birdová jako první žena získává pilotní odznak RAF

13. února 1954

Službu nastupuje první britská stíhačka se šípovými křídly – Supermarine Swift

4. listopadu 1976

Službu nastupuje letoun BAE Hawk

1. dubna 1969

Službu u 233. peráčně přeškolená jednotka na základně RAF nastupuje letoun Wittering Hawker-Siddeley Harrier se schopností vertikálního vzletu a přistání

30. dubna 1968

Velitelství bombardovacího a stíhacího letectva sloučena ve Velitelství útočného letectva

30. dubna 1982

Operace Black Bun: bombardéry Vulcan se účastní prvního ze šesti náletů na argentinské pozice na Falklandách

16. ledna–11. dubna 1991

Letouny RAF se účastní vzdušné bitvy nad Kuvajtem a Irákem během války v Zálivu

16–19. prosince 1998

Letouny Tornado GR1 podnikají 250 misí na cíle v rámci operace Desert Fox

25. června 1942

Na tisíc bombardérů podniká nálet na Brémy

30. ledna 1943

Denní nálet na Berlín k příležitosti 10. výročí nacistického režimu

16.–17. května 1943

Operace Chastise – nálety bořičů přehrad

6. června 1944

Operace Overlord – den D

7. listopadu 1945

Meteor IV pilotovaný plukovníkem H. J. Wilsonem dosahuje rychlosti 975 km/hod: dosavadní rekord u proudových letadel

15. května 1945

Gloster Pioneer vykonává v rámci RAF první proudový let

17.–25. září 1944

Operace Market Garden

1. dubna 1954

Poslední operační let stíhačky Spitfire: průzkumný let při operaci Firedog v Malajsku

1. června 1956

216. peruť v Lynehamu, složená z letadel de Havilland Comet, se stává první tryskovou transportní perutí na světě

15. května 1965

První oficiální přehlídka akrobatické skupiny The Red Arrows na mezinárodní letecké přehlídce v Biggin Hill

15. května 1959

Poslední operační let hydroplánů RAF Sunderland

11. července 1957

V Biggin Hall založena Armádní letka historických letadel, složená z 1 Hurriganu a 3 Spitfirů

31. října 1956

Letouny RAF Canberra podnikají operační vzlety a bombardují egyptská letiště při Suezské krizi

30. října –31. prosince 2004

Při misi Baltic Air Policing nasazeny čtyři letouny Tornado F3

11. prosince 2009

První let prototypu airbusu A400M Atlas

19. července 2012

RAF dostává bojové letouny F-35B Lightning s technologií stealth

4. října 2015

Letka Pátrací a záchranné služby RAF vyřazena z provozu



Okamžiky organizační



01 Úplné počátky – vojenské balony

Není nijak přehnané prohlásit, že cesta britského vojenského letectví začala Královským ženijním sborem. Nadporučík Edward Grover roku 1862 oslovil ministerstvo války s myšlenkou, že by se mělo vážně zamyslet nad tím, zda by nebylo dobré využít pro účely vojenského pozorování a průzkumu balony. Na ministerstvu byli skeptičtí, ale dovolili Groverovi, aby v Aldershotu provedl pár menších testů. Oficiální pokusy však začaly teprve roku 1878 v nově zřízeném Skladu balonového vybavení ve Woolwichi.

Jedním z důstojníků, kteří zde byli nasazení, byl kapitán James Templar, příslušník middlesexské milice a nadšený amatérský balonář. Už tehdy vlastnil *Crusader*, balon na uhlí – první plavidlo svého druhu, jež našlo využití v armádě – a brzy se pustil do práce na nové koncepci. *Pioneer* byl vodíkový balon o objemu 283 m³, zvláště zkonstruovaný z lakovaného šambré za 71 liber. K obloze se vznesl 23. srpna 1878.

A tak se zrodila letecká odnož britské armády.

Když v říjnu 1899 vypukla druhá búrská válka, měla britská armáda v Aldershotu jednu jedinou balonovou sekci a skladiště. I přesto byla letecká sekce Královského ženijního sboru vyslána do jižní Afriky a navzdory ne úplně slibnému začátku, kdy výsledky leteckého pozorování byly

před bitvou u Magersfontein z větší části ignorovány, což mělo za následek těžké ztráty v řadách pěšího vojska, si začala balonová odnož rychle získávat dobrou pověst. Ačkoli balony šlo používat jen za dobrého počasí a nafouknout je trvalo až deset hodin, díky dobrým výsledkům při obléhání Ladysmithu a útoku na Pretorii se detašovaný balonový útvar rozrostl na jednadvacet poddůstojníků a mužů. Devatenácté století se přerodilo ve století dvacáté a s ním přišly i technické inovace, například bezdrátová komunikace a přenosy signálů. Zapracovalo se i na manipulaci se vzdušnými balony a na jejich řízení, což se ukázalo být neocenitelným za první světové války, kdy bylo potřeba nasadit obrovské množství pozorovatelských a přehradových balonů.



Pozorovací balón Královských ženistů kolem roku 1900

£ 150

Tolik ministerstvo války vyhradilo
v roce 1878 Skladu balonového vybavení
na údržbu a pořízení výbavy.

**Sklad balonového
vybavení
(Woolwich 1878)**

**Balonová škola
a továrna
(Chatham 1882)**

**Balonová sekce –
Královský ženijní
sbor (1890)**

**Letecký prapor –
Královský ženijní
sbor (1911)**

**1. rota
(lehčí než vzduch)
Královského
ženijního sboru**

**Vojenské křídlo
Královského
leteckého sboru
(1912)**

**2. rota
(těžší než vzduch)
Královského
ženijního sboru**

02 Drak s lidskou posádkou

Ačkoli balony se u špiček britské armády těšily velké podpoře, omezení, s nímž se při nasazení potýkaly (kvůli počasí a dlouhé době, než se mohly vznést do vzduchu), si vyžádala hledání lépe fungujících alternativ.

Pokusy s draky začaly už v roce 1893 a roku 1894 se majoru B. F. S. Baden-Powellovi ze Skotského gardového pluku podařilo dát dohromady skupinu draků, které byly schopné vynést člověka více než třicet metrů do vzduchu. Díky těmto raným experimentům tentýž rok vznikla v rámci Královského ženijního sboru dračí sekce. Ministerstvo války však nakonec akceptovalo až drak navržený americkým suverénem Samuelem Franklinem Codym. Poprvé Cody ministerstvo oslovil v roce 1901, tehdy nad ním ale mávli rukou. Ministerstvo námořnictva však zaujal natolik, že mu umožnilo provést experiment, při němž se nad zádí *HMS Seahorse* vznesl do výšky přes 240 metrů. Vše probíhalo dobře, jenže pak se loď obrátila ve směru po větru, drak se zřítíl a Codyho museli lovit

z moře. Navzdory tomuto neštěstí si Ministerstvo námořnictva draky objednalo.

Codyho draci se skládali z pilotního draku, pod nímž se nacházelo tři až sedm zdvihacích draků (v závislosti na síle větru). Pod nimi byl zavěšen nosný drak a pod ním koš pro pozorovatele. Tato souprava zvládla vyzdvihnout pozorovatele až do výšky 450 metrů.

Poté, co se v malé loďce tažené draky přeplavil v listopadu 1903 přes Lamanšský průliv, se Cody v roce 1904 vrátil na Ministerstvo války. To bylo z úspěšných ukázek ve větru o rychlosti 17,8 m/s (64 km/h) natolik nadšené, že si tři draky objednalo a jmenovalo Codyho vrchním instruktorem létání na dracích.

Ačkoli při operacích nebyly nikdy nasazeny, armáda i námořnictvo je používaly až do začátku první světové války. Na soupisu stavu vojenských jednotek ze srpna 1914 je uvedena dračí sekce Královského leteckého sboru, nasazená v South Farnborough.



Jako komunikační prostředek

Cody ministerstvu války navrhl, aby byl pasažér draku během vojenského nasazení vybaven teleskopem, telefonem, fotoaparátem a pistolí. Pokud by telefon nefungoval, daly by se vzkazy posílat nahoru po šňůře a zase vracet v zatížených sáčcích, které by prostě sklouzly dolů.

„Nemohu dostatečně vynachválit úžasnost těchto draků, pokud jde o jejich koncepci a schopnost zvládnout vše, co pan Cody tvrdí, že zvládají. Draky s lidskou posádkou vynesou člověka do vzduchu, v podstatě do jakékoli požadované výšky, a udrží jej tam bez houpání tak, aby mohl pozorovat. Žádní jiní draci, o nichž jsem četl nebo slyšel, se jim co do robustnosti, bezpečnosti a zdvihací síly ani nepřiblíží.“

Plukovník John E. Capper,
velící důstojník, balonová sekce, Královský ženijní sbor

03 Vzducholodě

Po příchodu spalovacího motoru netrvalo dlouho a lidé se začali zajímat o to, jak jím pohánět létací stroje. James Templer, důstojník z balonové sekce Královského ženíjního sboru, počátkem roku 1902 získal povolení od ministerstva války zabývat se výzkumem vzducholodí bez pevné vnitřní konstrukce. O dva roky později započaly práce na první říditelné vzducholodi britské armády, známější pod názvem *Nulli Secundus* (volně přeloženo „jako žádná jiná“) – první britské vojenské letadlo s vlastním pohonem – ale k letu nebyla připravena až do roku 1907, plných sedm let poté, co Němci vypustili první Zeppelin. Zatímco *Nulli Secundus* o objemu 1550 m³ dělalo potíže podniknout cestu z Farnborough do Londýna a zpět, Němci se svými Zeppeliny, které byly skoro desetkrát větší než jejich britská obdoba, létali na vzdálenosti stovek kilometrů.

Ve výstavbě a technologii vzducholodí Británie silně zaostávala.

Nulli Secundus byla přestavěna na *Nulli Secundus II*. Její objem vzrostl z 1550 na 2400 m³ a spuštěna byla 24. července 1908. Neuplynul však ani rok a rozbila se.

Následovalo zkonstruování menší vzducholodi jménem *Baby*. První let podnikla v roce 1909, ale brzy se u ní projevil potíže se stabilitou motoru, a tak byla přestavěna, zvětšena a přejmenována na *Beta*. Ta byla o něco úspěšnější než obě verze *Nulli Secundus* a používala se při mnoha

vojenských manévrech, včetně testování bezdrátové komunikace.

Zájem o vzducholodě projevovalo i Královské námořnictvo, které chtělo, aby je jeho flotily používaly při vzdušných průzkumných misích na moři. *Mayfly* byla o 20 m delší než nejnovější Zeppelin a pojmulala o padesát procent více plynu, jenže když ji 24. září 1911 vytažovali před testováním z hangárů, rozbila se jí záď, a tak se nikdy nevznesla.

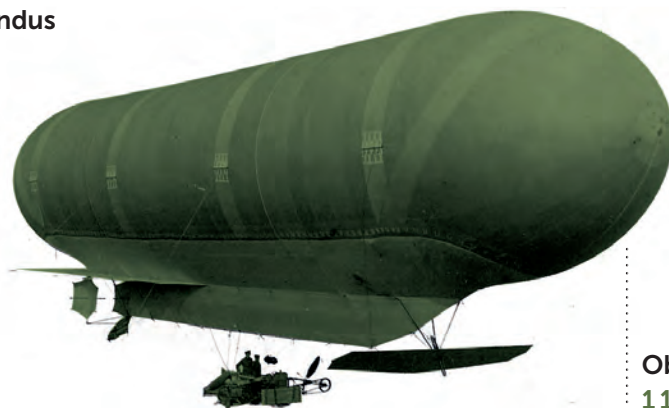
Armáda vybudovala ještě tři vzducholodě, ale po dokončení té poslední v srpnu 1913 přešla kontrola nad vývojem vzducholodí pod Královské námořnictvo a 1. peruť Královského leteckého sboru (oficiální název 1. vzduchoplavecká rota) přešla k námořnictvu. Tak skončila krátká a nepříliš úspěšná éra vzducholodí v armádě.



Vzducholod' Gamma

IWM RAE-O 746

Nulli Secundus



Objem:
1150 m³

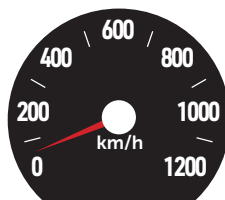
Délka: 36,59 m

Posádka:



Nejvyšší rychlost:

64
km/h

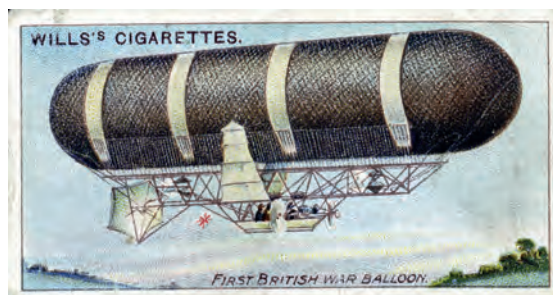


Výkon:

50
koňských sil

Volská kůže

Plášť vzducholodi se vyráběl ze zlatotepecké blány (vzniklé z volího střívka), která byla nejenom mimořádně silná a ohebná, ale i velmi lehká. Průměrná velikost každého používaného kusu kůže byla zhruba 60 cm na délku a 25 cm na šířku. K dosažení potřebné síly bylo potřeba dvanáct vrstev.



Cigaretová karta
s obrázkem Nulli Secundus

04 Královský letecký sbor

13. dubna 1912 bylo přijato doporučení založit letecký sbor: Královský letecký sbor (RFC), který se původně skládal z námořního křídla, armádního křídla a školy letectví. Původní stav byl 133 důstojníků a ke konci roku 1912 se útvar mohl pochlubit i šestatřiceti letouny a dvanácti balony s lidskou posádkou.

Rychle se nicméně ukázalo, že Královské námořnictvo mělo se svou leteckou divizí zcela odlišné plány. 1. července 1914 se námořní odnož odtrhla a založila Královskou námořní leteckou službu, přičemž RFC nadále působil jako oficiální vzdušná odnož britské armády.

13. srpna 1914 vzlétlo v Doveru šedesát strojů z 2., 3. a 4. perutě Královského leteckého sboru, aby se připojilo k Britskému expedičnímu sboru ve Francii. O šest dní později se vůbec poprvé během první světové války zapojilo do akce a dva stroje se zúčastnily průzkumné hlídky.

Jednou z nejdůležitějších rolí, jaké RFC vykonával, bylo nad nepřátelskými cíli, na něž pozorovatelé na zemi nedohlédli, pozorovat dělostřeleckou palbu. Jediným způsobem, jak mohl pilot s dělostřeleckou baterií komunikovat, bylo původně shazovat k ní dolů ručně psané zprávy. Koncem roku 1914 byla zavedena bezdrátová telegrafie, ale ke spolehlivosti měla zpočátku hodně daleko. Další činností, již byl Královský letecký sbor pověřen, bylo pořizování

fotografií ze vzduchu. S příchodem roku 1916 již umění fotografického průzkumu doznalo velkého pokroku, dokonce natolik, že veškerá ofenziva na Sommě stála na fotografiích, jež sbor pořídil.

Jak válka pokračovala, začal se sbor čím dál více podílet na pozemních útocích ve snaze rozbít nepřátelské útvary na frontové linii nebo poblíž ní. Ačkoli se často plánovaly taktické bombardovací nálety (někdy s využitím „na koleni“ vyrobených bomb vyhazovaných z kokpitu) zaměřené na konkrétní cíle, útoky na pozemní cíle běžně v zápalu boje prováděli i jednotliví piloti. Tyto pozemní útoky nepříteli mnohdy způsobily těžké škody, pojilo se s nimi však nebezpečí, jelikož přímý zásah pozemní palbou mohl letadlo srazit z oblohy.

V roce 1917 začalo Královskému leteckému sboru dělat problémy německé letectvo, které disponovalo kvalitními piloty a lepšími stíhačkami. Tato přesila vyvrcholila „krvavým dubnem“, kdy sbor, zatímco podporoval vojenské operace při bitvě u Arrasu, utrpěl mimořádně těžkou porážku.

V zájmu efektivnější organizace britských vzdušných sil padlo rozhodnutí sloučit Královský letecký sbor s Královskou námořní leteckou službou, a založit tak zbrusu novou nezávislou leteckou službu: Královské letectvo.

LC-D418-407



SE5 A8907 vybavený kulometem Lewis a pilotovaný britským esem kapitánem Albertem Ballem, který sloužil v 56. peruti RAF

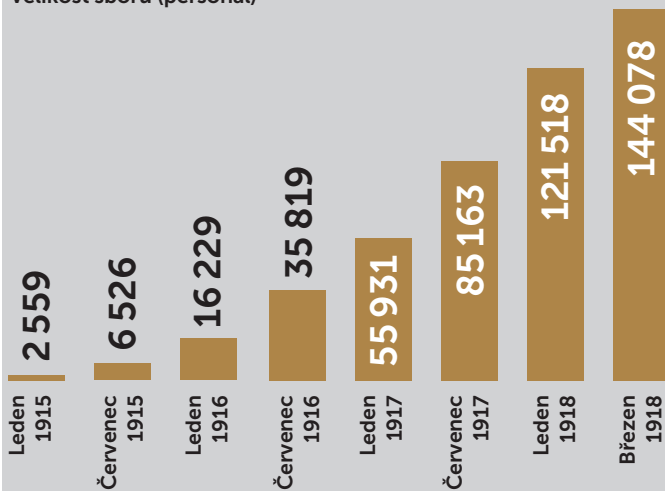
Založen: Duben 1912

Motto: *Per Ardua ad Astra*
(Přes překážky ke hvězdám)

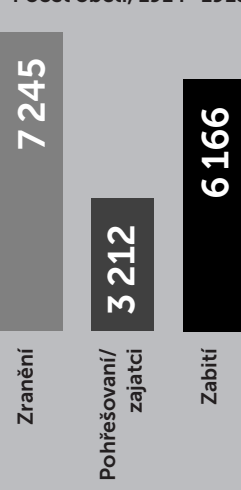
Velikost: (Březen 1918):
144 078
(včetně 18 286 důstojníků)

Rozpuštěn: Sloučen
v Královské letectvo
1. dubna 1918

Velikost sboru (personál)



Počet obětí, 1914–1918



„Především bych Vaše lordstvo rád upozornil na obdivuhodnou práci, kterou pod velením Sira Davida Hendersona odvedl Královský letecký sbor. Dovednosti jeho příslušníků, jejich energie a houževnatost zasluhují nejvyšší chválu. Dodávali mi mimořádně úplné a přesné informace, jež měly při výkonu operací nevyčísitelnou hodnotu. Ostřelování ze všech stran neváhali létat za každého počasí a po celou dobu si zachovali neohroženost. A co víc, bojem ve vzduchu se jim podařilo zničit pět nepřátelských strojů.“

Oficiální zpráva od Sira Johna Frenche, 7. září 1914