

## 20 Pátrací a záchranná služba RAF

Po svém založení v dubnu 1918 zdědila RAF velkou flotilu podpůrných lodí, které původně patřily Královské námořní letecké službě a jejichž úkolem bylo podporovat operace hydroplánů RAF. Tato plavidla – vše od lodních člunů, prámů, vyhlídkových člunů, motorových člunů až po depotní lodě – společně dala vzniknout Sekci námořních plavidel (Marine Craft Section – MCS).

Za druhé války se MCS projevila jako žalostně neadekvátní jednotka. Během bitvy o Británii měli letci RAF, kteří byli nuceni nouzově přistát na vodě, pouze dvacetiprocentní pravděpodobnost, že se jim podaří vrátit se ke své peruti. RAF tedy 6. února 1941 založila Direktorát letecké námořní záchrany, který se později proslavil jednoduše jako Letecká námořní záchranná služba (Air Sea Rescue Service – ASRS). Její motto znělo „Moři je nedáme“.

Ke konci války už měla ten největší vozový park pro leteckou námořní záchranu na světě. Zachráněno bylo více než 8000 leteckých posádek a 5000 civilistů.

V padesátých letech začaly dosavadní tradiční letouny nahrazovat vrtulníky a díky své schopnosti vznášet se při záchrane přeživších nad jedním místem asistovaly námořním plavidlům. V šedesátých letech RAF nasadila kultovní helikoptéry Westland Wessex a Sea King, které zůstaly ve službě až do chvíle, kdy byl útvar rozpuštěn.

V roce 1986 byla už většina námořních plavidel MCS příliš stará na to, aby mohla vykonávat službu, a tudíž se přistoupilo k jejich vyřazení z provozu. Od té doby stály záchranné operace RAF výhradně na helikoptérech. V důsledku toho se uskupení přejmenovalo na Pátrací a záchrannou službu (Search and Rescue Force – SARF).

V rámci snah o výměnu stárnoucí letky helikoptér Sea King britská vláda roku 2006 oznámila plán pátrací a záchranné operace zprivatizovat a 4. října 2015 přešly povinnosti SARF pod vládní agenturu Maritime & Coastguard Agency a společnost Bristow Helicopters Ltd. Ten samý den provedla RAF svou poslední pátrací a záchrannou vzdušnou operaci, poté co devonská a cornwalská policie požádala o pomoc při převozu do nemocnice pro osmatřicetiletého muže, který byl nalezen v bezvědomí na pláži v Ilfracombe.

18. února 2016 byla k příležitosti oficiálního rozpuštění SARF uspořádána přehlídka, již se zúčastnili i vévoda a vévodkyně z Cambridge.



WikiCommons

**Vrtulník Sea King Pátrací a záchranné služby RAF v akci**

**Založena:** 6. února 1941

**Motto:** *Moři je nedáme*

**Ústředí:** Northwood (spolu s Pobřežním velitelstvím RAF)

**Rozpuštěna:** 4. října 2015

Personál SARF obdržel více vyznamenání za chrabrost, udělených osobám nezúčastnivším se aktivního boje, než kterýkoli jiný útvar RAF. Patřilo k nim i 6 Jiřího medailí a přes 50 Leteckých křížů.

Od roku 1983, kdy se začaly vést záznamy, byly vrtulníky SARF RAF v Británii povolány do akce

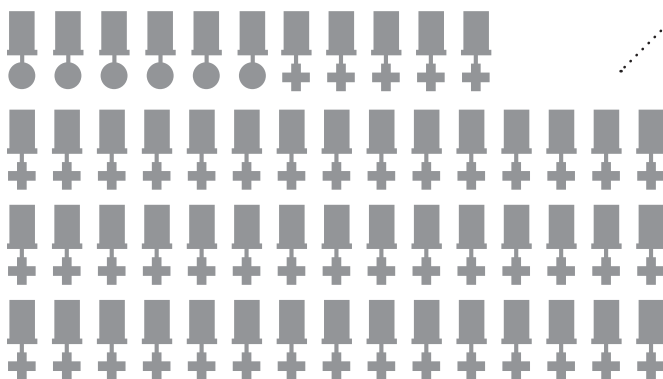
**34 122**

krát.

Život byl zachráněn

**26 916**

lidem



**„Výcvik byl náročný, ale nesmírně mě bavil... Létání naprosto zbožňuji, takže mi bude ctí působit v Pátrací a záchranné službě a podílet se na zajišťování takto životně důležité nouzové pomoci.“**

**Kapitán William Wales (Princ William, vévoda z Cambridge), když se 17. září 2010 stal záchranným pilotem SARF RAF.**

## 21 Zpráva o obraně z roku 1957

Roku 1957 nově jmenovaný ministr obrany Duncan Sandys vydal oficiální zprávu, v níž vyložil svou představu o budoucnosti britských vojenských složek. Během následujících deseti let měla zpráva dalekosáhlý dopad na britský obranný průmysl a poněkud podkopala morálku v RAF.

Deset dní před tím, než se Sandys stal ministrem obrany, Sovětský svaz vypustil satelit Sputnik – první umělý předmět, který byl kdy vyslán do vesmíru. Významná událost šokovala svět, odstartovala vesmírný závod a ohlásila nový vývoj na poli vědy a technologie, soustředěný okolo raketových střel. Nikoho jistě nepřekvapí, že v tehdejších politických kruzích převažovalo mínění, že by Británie měla ustoupit od obranného systému založeného na těžké vojenské síle a začít se opírat spíše o strategické jaderné zastrašování.

RAF především zaujala myšlenka, že veškeré letouny s lidskou posádkou by měly být do roku 1970 nahrazeny řízenými střelami. Jelikož na této představě celá zpráva stála, dospělo se v ní k závěru, že stávající projekty rozvoje vojenských letounů by měly být zrušeny. Dále se v textu uvádělo, že RAF by si měla vystačit se stálým stavem 135 000 mužů a 280 stíhacími letou-

ny (pro srovnání v roce 1957 bylo ve službě 480 stíhaček). Bombardéry RAF měly být zcela nahrazeny balistickými střelami, doplněnými o raketové střely americké. Počítalo se s redukcí Velitelství pobřežního letectva, a to z dvanácti na sedm perutí, i Velitelství transportního letectva, které se smrškovalo na sedm a půl perutí. Požadovalo se, aby počet detašovaných jednotek v zahraničí, včetně těch v Německu a Hongkongu, byl radikálně omezen a některé se měly zrušit úplně.

Ve zprávě se dále jednoznačně tvrdilo, že dojde k reorganizaci leteckého průmyslu a nové smlouvy budou udělovány pouze firmám, které zfúzovaly. V roce 1960 se sloučily společnosti English Electric, Bristol Aeroplane Company a Vickers-Armstrongs, čímž vznikla British Aircraft Corporation (BAC). Tomuto novému podniku připadl jediný nový projekt vývoje letounů, jenž tenkrát existoval: kontroverzní TSR2. Ten samý rok byly do Hawker Siddeley přizvány společnosti de Havilland, Blackburn Aircraft a Folland. Kontroly nad zbývajícími výrobci helikoptér se ujala firma Westland Aircraft. Z těchto vynucených fúzí podniků, které spolu v minulosti soupeřily, se kdysi prosperující letecký průmysl v Británii víckrát nevzpamatoval.

Jedním z hnacích motorů těchto návrhů byla finanční situace, v níž se Británie po konci druhé světové války nacházela. Země se potácela na pokraji bankrotu a silně závisela na pomoci Spojených států. To znamenalo, že všechny vládní úřady se poohlížely po místech, kde by se dalo ušetřit. Sandys v úsporném programu raketových střel viděl způsob, jak zmírnit finanční krizi, navzdory důsledkům, které to mělo pro RAF.

Protiletadlový raketový komplet Bloodhound ►



Archant Library

### Zpráva z roku 1957 v kostce

- Britská obranná strategie by se měla zaměřovat na strategické jaderné zastrašování, nikoli na zastaralé vojenské šoumenství.
- Veškeré letouny s lidskou posádkou by měly být do roku 1970 nahrazeny naváděnými střelami.
- V důsledku toho se plánuje zrušení všech projektů vývoje vojenských letounů.
- RAF bude zredukována na 135 000 mužů a 280 stíhaček.
- Velitelství bombardovacího letectva bude nahrazeno balistickými střelami.
- Velitelství pobřežního letectva a Velitelství transportního letectva budou významně zredukována.
- Zahraniční stanoviště RAF budou zcela zrušena nebo aspoň zredukována.
- Britský letecký průmysl bude reorganizován a menší firmy sloučeny.

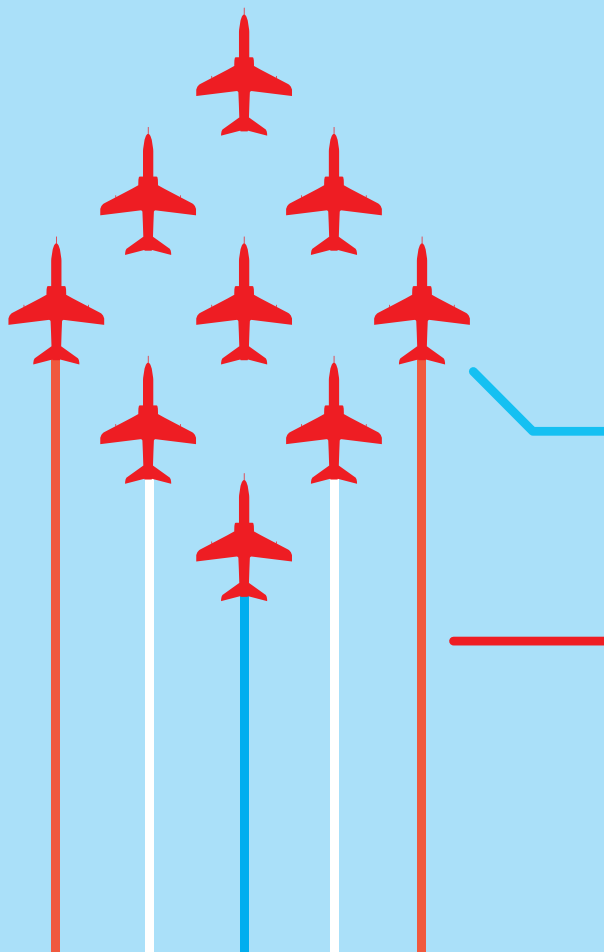
## 22 Akrobatický tým Královského letectva

Akrobatický tým Královského letectva (známější pod názvem Red Arrows) byl založen koncem roku 1964, ale nejednalo se o první leteckou přehlídkovou skupinu RAF, která se kdy vznesla k obloze. Perutě RAF neoficiálně vystupovaly už od roku 1920, v roce 1964 nicméně padlo rozhodnutí sloučit je všechny do jediného oficiálního útvaru. Představitelé RAF se totiž obávali, aby piloti netrávili víc času trénováním smyček než operačním výcvikem. Jméno „Red Arrows“ vzniklo kombinací názvů předchozích akrobatických skupin: Black Arrows a Red Pelicans. V letadlech, jež tým používal (Gnat), zase původně létali Yellowjacks.

První vystoupení Red Arrows se konalo 6. května 1965 během tiskové konference v Little Rissingtonu. Koncem roku už uspořádaly pětadesát přehlídek po celé Evropě a Královský letecký klub jim za přínos letectví udělil trofej Britannia.

Po 1292 vystoupeních v letounech Gnat přešly Red Arrows v roce 1980 k BAE Systems Hawk (de facto cvičným letadlům), v nichž létají dodnes. Hawky, které používají, jsou v podstatě ty samé jako ty, v nichž létali účastníci pokročilého leteckého výcviku. Jedinou výjimku představují úpravy, které umožňují vytvářet barevné stopy, jimiž skupina proslula, a mírně zdokonalený motor.

Red Arrows vystupují už padesát šest sezón a jsou součástí obecnější politické deklarační, jelikož disponují unikátní schopností propagovat Spojené království v zahraničí. Roku 2016 například uspořádaly devítidenní turné na Blízkém Východě a v Asijsko-pacifické oblasti, během něž se podívaly do sedmnácti různých zemí. V rámci turné se na ně přišla podívat více než miliarda lidí, včetně obrovských davů v Číně, kam Red Arrows přijely vůbec poprvé.





Synchronizovaný pár Red 6 a Red 7 provádí vzrušující čelní průlet při tradiční přehlídce Waddington International Airshow na základně RAF Waddington.

**Založen:** 1964

**Motto:** *Éclat* (Znamenitost)

**Ústředí:** RAF Scampton

**Stav:** 9 pilotů & 91 členů pomocného personálu

### Ray Hanna, AFC se sponou

Roku 1968 major Ray Hanna rozšířil tým na 9 letadel, a tak založil dnes už slavnou formaci Diamond Nine. Hanna tým vedl čtyři sezóny a za úspěchy, jichž s ním dosáhl, mu byl udělen druhý Letecký kříž (AFC).

Na konci sezóny 2017 už za sebou Red Arrows měly...

**53**

sezón

**4 900** v **57**

přehlídek

Nejvíce přehlídek za jediný rok

**136**

bylo nalétáno v roce 1995

zemích

Během světového turné v letech 1995/1996 Red Arrows u příležitosti svátku Australia Day vystupovaly téměř před

**1 000 000**

lidí

### Barevné stopy

Slavné kouřové stopy, které za sebou tým při letu zanechává, vznikají uvolňováním motorové nafty do výfuku. Nafta se rychle vypaří a pak opět vysráží, čímž vytvoří bílou kouřovou stopu. Do té se následně přidávají barviva, aby vznikla červená a modrá barva. Každé letadlo převáží dostatek nafty a barvy na to, aby mu při přehlídce vystačila na pět minut bílého, jednu minutu červeného a jednu minutu bílého kouře.





Inspirativní  
okamžiky





## 23 Hugh Montague Trenchard – otec RAF

Hugh Trenchard, často označovaný za otce RAF, zahájil svou vojenskou kariéru v armádě. Zatímco sloužil v 2. praporu Královských skotských střelců (2nd Royal Scots Fusiliers), byla mu udělena důstojnická hodnost a za druhé búrské války i velení nad kavalerií. 5. října 1900 utrpěl těžké zranění plic a páteře. A tak, než se mohl vrátit do jižní Afriky na druhý turnus, musel se dlouho zotavovat. Po válce zamířil do Nigérie a roku 1912 se kvůli špatnému zdraví vrátil do Británie.

Trenchard stál o nové výzvy, a tak začal chodit na lekce létání. Ačkoli nebyl zrovna vynikající pilot, jmenovali ho na Ústřední letecké škole adjutantem. Po vyhlášení války se bezodkladně ujal vedení Prvního křídla RFC a úzce spolupracoval s tehdejší generálporučíkem Sirem Douglasem Haigem, který velel První armádě. Oba velitelé spolu navázali silný, úzký pracovní vztah. Haig Trencharda velmi obdivoval, možná proto, že v té době se Trenchard zaměřoval především na to, aby RFC proklestila cestu pozemním jednotkám armády a poskytovala jim podporu. Dosáhl toho zajišťováním leteckých průzkumných misí, sledováním přesunů nepřítele, určováním cílů pro dělostřelectvo nebo útočením na železniční a silniční síť a pěší formace nepřítele.

Když Trenchard velel RFC, byl posedlý představou, že si agresivními útočnými

misemi získá (a udrží) leteckou převahu. V lepším případě to znamenalo ztráty na strojích i životech, ale když Němci koncem roku 1915 vybavili svoje stíhačky Fokker kulometry se synchronizátory střelby, umožňujícími střelbu skrze okruh vrtule dopředu, mnohdy se stávalo, že starší letouny RFC byly rozstříleny na kusy. I přesto Trenchard každý den nařizoval, aby jeho stíhačky létaly za nepřátelskou linií a vedly válku na území nepřítele. Uvolil se k jedinému kompromisu, a sice že letounům povolil létat ve skupinách, aby se mohly vzájemně bránit. Hazardovat se mu o fous vyplatilo, a když na frontovou linii dorazila nová letadla, jako například F.E.2b, karty se postupně obrátily v jeho prospěch – krátce před bitvou na Sommě v létě 1916.

Aby morálka pilotů neupadla, vypracoval Trenchard novou strategii, v jejímž rámci byly všechny oběti nahrazeny v ten samý den, kdy k nim došlo. V komuně Saint-Omer pobývala skupina záložních pilotů a pozorovatelů: každé ráno se rezervisté přesouvali tam, kde byli potřeba, aby všechny perutě měly plný stav.

Byl to primitivní a poněkud brutální přístup, který se pilotům ne vždy zamlouval, ale podle všeho zafungoval a koncem roku 1916 už se RFC víc než osvědčila. V červnu 1918 připadla Trenchardovi povinnost zorganizovat nové Nezávislé letectvo. Pojal velkolepé plány na bombardování klíčo-

vých průmyslových měst v Německu, ale nedisponoval dostatkem bombardérů, aby je mohl uvést do praxe.

Coby náčelník štábu vzdušných sil po válce vynaložil veškeré síly na to, aby ospravedlnil další existenci RAF. Rovněž v Cranwellu založil Vysokou školu RAF a vypracoval program výcviku. Zavedl systém krátkodobého povyšování do důstojnické hodnosti, aby pro případ, že opět bude hrozit válka, byla k dispozici zásoba vycvičeného personálu. Trenchard takticky šířil myšlenku, že Británii lze ubránit pouze útoč-

nými bombardovacími misemi, ale podle všeho z větší části ignoroval obranný potenciál řádných stíhacích perutí. V roce 1927 byl jmenován prvním maršálem RAF. Roku 1930 z funkce odstoupil a stal se komisařem Metropolitní policie. Když vypukla druhá světová válka, opakovaně mu byla nabízena práce na vyšších funkcích ozbrojených složek, ale on všechny nabídky odmítl, třebaže vystupoval jako neoficiální generální inspektor RAF.

10. února 1956 v Londýně ve věku osmdesáti tří let zemřel.

**Trenchard vybudoval záložní skupinu pilotů a pozorovatelů, kteří přebývali v Saint-Omer, aby v souladu s jeho přáním zaručili, že tam „na snídani bude u stolu vždy plno, nikde ani jedna volná židle.“**

**„Trenchard nás často navštěvoval v Treizennes, hlavně v době, kdy jsme utrpěli největší ztráty. Ačkoli za ty šokující oběti zčásti mohla jeho agresivní letecká strategie, nelze tvrdit, že by si neuvědomoval, co se s námi děje, nebo že by vůči tomu byl lhostejný. Dělal si kvůli tomu těžkou hlavu, i přesto však nezměnil názor na to, co by se mělo udělat...“**

**Major William Sholto-Douglas,  
43. peruť, RFC**

