

LADISLAV ČERNOHORSKÝ

Bezmála 80 let opomíjený válečný hrdina

Na památníku obětem I. světové války před radnicí na Kaňku je v jeho spodní části dodatečně připevněná žulová deska se jmény padlých v boji proti fašismu. Na této desce až do nedávné doby chybělo jedno jméno – Ladislav Černohorský. Na chybějící jméno dlouhodobě upozorňoval pan Petr Celba. Iniciativy s dopsáním chybějícího jména se chopil pan Václav Veselý a jeho zásluhou bylo jméno Ladislava Černohorského na desku památníku v červnu 2021 dopsáno.

Ladislav Černohorský se narodil 10. března 1919 v tehdy ještě samostatné obci Kaňk, okres Kutná Hora. Absolvoval tři třídy měšťanské školy a tři třídy pokračovací odborné školy. Civilním zaměstnáním byl strojní mechanik. Z ČSR odešel 5. května 1939, krátce po svých dvacátých narozeninách, jen pár týdnů po vzniku Protektorátu Čechy a Morava a ještě před začátkem druhé světové války. Po vypuknutí války sloužil od 26. září 1939 ve Francii. Dne 17. června 1940, těsně před francouzskou kapitulací, byl evakuován z přístavu Bordeaux do Anglie, kam dorazil ještě téhož dne. Kam přesně do Anglie dorazil, není známo. Již následující měsíc, od 26. července 1940, sloužil Ladislav Černohorský v RAF.

Ladislav Černohorský uzavřel dne 10. října 1942 sňatek se slečnou Edith Smithovou. Zemřel více než rok od uzavření sňatku, aniž by v jeho vojenských záznamech byla uvedena informace o dětech. Manželství tedy bylo pravděpodobně bezdětné.

26. července 1943 mu bylo uděleno vyznamenání „1st Good Conduct Bodge“, které se udělovalo po třech letech služby. Dne 24. září 1943 byl povýšen do britské hodnosti T F/Sgt (Temporary Flight Sergeant) a na výročí vzniku ČSR dne 28. října 1943 obdržel československou hodnost rotného.

Ladislav Černohorský byl příslušný k 311. československé bombardovací peruti. Jeho poslední let se konal 18. listopadu 1943. Byl členem posádky F/Lt. Metoděje Šebely, která létala v letadle Consolidated B-24 Liberator „E“, BZ872. Letadlo se nevrátilo z operačního letu nad Biskajským zálivem. Poslední radiová zpráva přišla ve 13:10 - „... musím přistát na moři porucha motoru.....“. Letoun zůstal nezvěstný.

Podle německých archívů byl Šebelův Liberator s Černohorským na palubě zřejmě sestřelen v okolí Brestu dvojicí německých stíhacích letounů Messerschmitt Bf-109G z jednotky 12/JG 2 Richthofen (12. letka 2. stíhací eskadry, pojmenované po stíhacím esu z první světové války Manfredu von Richthofenovi). Sestřel si nárokoval německý poddůstojník Paul Puckedorf (v některých pramenech uváděn jako Puckerdorf).

Jména všech členů posádky letadla Liberator „E“, BZ872 jsou uvedena na pomníku padlých a nezvěstných Runymede. Pouze jeden člen posádky, Sgt. Linhart Fajt má svůj hrob. Jeho tělo bylo vyplaveno přílivem na pobřeží Normandie.

Posádku letadla Liberator „E“, BZ872 tvořili:

	F/Lt Metoděj Šebela
	F/Sgt Ladislav Černohorský
	Sgt Linhart Fajt
	F/Sgt Albert Fuksa
	Sgt Felix A. Heller (v roce 1939 se spolu se svou sestrou Editou dostal do Velké Británie díky záchranné akci Nicholase Wintona)
	Sgt Josef Novák
	F/Sgt Miroslav Procházka
	F/O Emerich Urban
	F/O Alois Vávra

Ladislav Černohorský byl v posádce palubní radiotelegrafista. Tomuto zařazení by odpovídal i radiotelegrafní kurz, který absolvoval.

Vojenské hodnosti československých letců v RAF

Českoslovenští letci v RAF měli dvě hodnosti, československou a britskou.

Britské hodnosti a jejich československé ekvivalenty:

<u>RAF</u>		<u>Československo</u>	
Aircraftman 2nd Class	AC2	Vojín nováček	voj. nov.
Aircraftman 1st Class	AC1	Vojín	voj.
Leading Aircraftman	LAC	Svobodník	svob.
Corporal	Cpl	Desátník	des.
Sergeant	Sgt	Četař	čet.
Flight Sergeant	F/Sgt	Rotný	rt.
Warrant Officer	W/O	Rotmistr	rtm.
		Štábní rotmistr	srtm.
		Praporčík	prap.
Pilot Officer	P/O	Podporučík	ppor.
		Poručík	por.
Flying Officer	F/O	Nadporučík	npor.
Flight Lieutenant	F/Lt	Kapitán	kpt.
Squadron Leader	S/Ldr	Štábní kapitán	skpt.
		Major	mjr.
Wing Commander	W/Cdr	Podplukovník	pplk.
Group Captain	G/Cpt	Plukovník	plk.

Ladislav Černohorský dosáhl za své vojenské služby těchto hodností:

<u>Československé</u>		<u>Anglické</u>		<u>Kategorie</u>	
<u>Datum</u>	<u>Hodnost</u>	<u>Datum</u>	<u>Hodnost</u>	<u>Datum</u>	<u>Označení</u>
-	vojín	26.7.1940	AC2	26.7.1940	ACH GD
				28.11.1940	F/Mech E
		1.6.1941	AC1		
6.7.1941	svob.	1.10.1941	LAC		
28.10.1941	des.	17.6.1942	AC2	17.6.1942	W/op (2) Air
		27.6.1942	LAC		
		24.7.1942	T/Sgt	24.7.1942	W/O AG. Gr. II.
1.8.1942	čet.			2.3.1943	W/O AG. Grade I.
		24.9.1943	T F/Sgt		
28.10.1943	rotný				

Ladislav Černohorský byl příslušný k 311. bombardovací peruti.....

311. bombardovací peruť byla založena 29. července 1940 na letecké základně Honington a byla jednou z perutí, které během druhé světové války bojovaly na straně Spojenců, v tomto případě jako československá složka v rámci britského vojenského letectva Royal Air Force.

Nadřazené jednotky byly RAF Bomber Command (1940 – 1942) a RAF Coastal Command.

Bomber Command

Prvních šest posádek dokončilo výcvik 7. září 1940. První bojovou akcí perute byl nálet tří letounů na seřadovací nádraží v Bruselu v noci z 10. na 11. září 1940. Od 16. září 1940 byla peruť přemístěna na polní letiště East Wretham v hrabství Norfolk, kam byly postupně převeleny další posádky a na základně Honington tak probíhal už je výcvik posádek.

V polovině října 1940 jednotka utrpěla vážné bojové ztráty a musela být od 22. října do 8. prosince 1940 vyřazena z bojových operací, protože byla bojeschopná pouze polovina stavu.

Peruť pak nadále operovala nad okupovanou Evropou, přičemž opakovaně napadala i francouzský přístav Brest, kde kotvila také těžká plavidla Kriegsmarine.

Od počátku svého nasazení utrpěla naše jediná bombardovací peruť neúnosné ztráty, které činily třetinu jejího operačního stavu. V rámci bombardovacího velitelství peruť provedla 1 029 bojových letů v délce 5 192 operačních hodin, napadla 77 cílů, přičemž 19 strojů bylo sestřeleno, 20 bylo pro těžké poškození odepsáno a 33 bylo poškozeno lehce. Z 318 nasazených mužů celkem 94 padlo, 34 bylo zajato a přibližně 30 zraněno. Největší ztráty naší peruti způsobilo německé protiletadlové dělostřelectvo a noční operace stíhačů Luftwaffe. Vysokými ztrátami trpělo celé britské bombardovací letectvo. Československé jednotky však měly jen velmi omezené možnosti lidské ztráty nahrazovat.

Poslední bombardovací nálet peruť provedla v noci z 25. na 26. dubna 1942 na přístav Dunkerque. Poté byla převelena ke Coastal Command – pobřežnímu velitelství, kde plnila zejména úlohu ponorkových patrol v prostoru nad Biskajským zálivem, východním Atlantikem, Keltským mořem a Lamanšským průlivem.

Coastal Command

Během 28. - 30. dubna 1942 byla peruť redislokována do hrabství Antrim v Severním Irsku, kde probíhal její výcvik pro jiný druh bojové činnosti. U pobřežního velitelství měla peruť především provádět hlídkové lety, ničit hladinová plavidla vč. ponorek, doprovázet a chránit spojenecké konvoje zásobovacích lodí. První cvičný hlídkový let pěti letadel v rámci Coastal Command se uskutečnil 22. května 1942.

„Klidnější“ operační nasazení bylo vyváжено prodloužením operačních turnusů. Zatímco bombardovací letci měli v rámci operačního turnusu předepsáno 200 letových hodin a 30 operačních letů nad nepřátelským územím, u pobřežního letectva byla délka operačního turnusu stanovena na 600 a později na 800 letových hodin. Zatímco u bombardovacího letectva trvaly lety 6 až 8 hodin, u pobřežního letectva trvaly operační lety často 10 až 12 hodin, což pro posádku znamenalo další psychické zatížení. Mnohé lety u pobřežního letectva proběhly bez jakéhokoli kontaktu s nepřítelem. V případě sestřelení německými stíhacími letouny však byly šance na přežití v chladných oceánských vodách jen velmi malé.

Novým operačním střediskem peruté byla základna Talbenny v jihovýchodním Walesu – Pembrokeshiru, přičemž jednotka operovala zejména nad Biskajským zálivem a Atlantikem. Kromě s nepřátelskými ponorkami se zde čeští a slovenští letci utkávali i s německými letouny Junkers. V květnu 1943 byla peruť vyřazena z bojových operací a místo s Wellingtony začala létat s výkonnějšími bombardéry Consolidated B-24 Liberator. Do boje se vrátila až koncem srpna.

Počátkem srpna 1944 se peruť přesunula na sever na základnu Tain v severním Skotsku a začala operovat nad Severním mořem.

U Coastal Command provedla 311. peruť celkem 2 084 bojových letů, při kterých napadla 33 ponorek, z nichž 5 potopila a jednu poškodila. Celkem 16 strojů (6 Wellingtonů a 10 Liberatorů) bylo v boji ztraceno a dalších 27 (16 Wellingtonů a 11 Liberatorů) bylo těžce poškozeno. V boji padlo 104 letců a 29 jich bylo vážně raněno. Posádky si připsaly 4 jisté sestřely, 3 pravděpodobné a 14 poškozených nepřátelských letounů.

Operační činnost peruté byla ukončena 4. června 1945, poté působila při letecké přepravě mezi Británií a Československem. V té době působila v rámci Transport Command. Peruť byla oficiálně rozpuštěna k 15. únoru 1946. Již 15. ledna se velitelství peruté stalo základem velitelství 6. letecké divize a velitelství letek se staly velitelstvím leteckých pluků č. 24 a 25 obnovovaného Československého letectva.

Ladislav Černohorský byl členem posádky letadla Liberator „E“, BZ872.....

Letoun Consolidated B-24 Liberator (Osvoboditel) byl americký čtyřmotorový bombardovací letoun vyvinutý ve společnosti Consolidated Aircraft ze San Diega v Kalifornii. V továrně byl známý

jako Model 32 a některá počáteční vyrobená letadla měla různá označení LB – 30 (konstrukční kategorie **L**and **B**omber).

Ve svých začátcích byl B – 24 moderní stroj s hornoplošnou konstrukcí s vysokou štihlostí křídla, díky čemuž měl vysokou cestovní rychlost, dlouhý dolet a velkou nosnost.

Rané Liberatory ve službách RAF byly prvními letadly, která v rámci rutinních úkolů během druhé světové války běžně přelétávala nad Atlantským oceánem. Ve srovnání se svými současníky byl však B-24 relativně obtížný na pilotáž a při nízkých rychlostech trpěl horšími výkony. Měl také nižší dostup a oproti letounu Boeing B-17 Flying Fortress byl méně robustní. Zatímco posádky měly tendenci upřednostňovat B-17, generální štáb upřednostňoval B-24 a obstarával jej ve velkých počtech pro širokou paletu úkolů.

B-24 Liberator se za druhé světové války dočkal značného nasazení. Sloužil ve všech odvětvích amerických ozbrojených sil, jakož i v několika spojeneckých leteckých a námořních silách na všech bojištích.

Na strojích B-24 Liberator létali od května 1943 i letci 311. československé bombardovací perutě RAF.

Vývoj nového čtyřmotorového bombardovacího letounu s velkým doletem byl v USA zadán roku 1935. Kalifornská firma Consolidated Aircraft Corporation vypracovala projekt bombardéru, který byl označen jako Model 32.

Prototyp XB-24 vzlétl poprvé 29. prosince 1939 z letiště v San Diegu v Kalifornii, ale očekávané výkony nepodal. Přesto Francouzi a Britové o tento stroj projevíli zájem, avšak dodávkám do Francie zabránila její rychlá porážka nacistickým Německem.

Na jaře roku 1941 bylo do Británie dodáno šest YB- 24 s označením LB-30A, které sloužily jako dopravní u Atlantic Return Ferry Service a 19 strojů B-24A, které se jako nevyzbrojené dopravní letouny označovaly LB-30B, s výzbrojí u Velitelství pobřežního letectva pak Liberator Mk.I.

Výroba letounů označených LB-30 s prodlouženým trupem o 0,79 m, určených po porážce Francie pro Velkou Británii, byla zastavena po dokončení 139 strojů. Z nich Royal Air Force odebralo mezi srpnem 1941 a červencem 1942 86 většinou nevyzbrojených Liberatorů, ostatní převzalo americké armádní letectvo. Některé kusy z LB-30 byly ve Velké Británii vyzbrojeny čtyřkulometnými střeleckými věžemi dvou typů instalovanými na hřbetě trupu a na zádi a jako takové nesly označení Liberator Mk.II.

Ve Velké Británii letouny LB-30 a B-24A s instalovanými čtyřmi kanóny ráže 20 mm ve výstupku pod přední částí trupu a s radiolokátorem pro vyhledávání plavidel létaly jako Liberator GR Mk.I.

Počátkem února 1942 začaly být dodávány modernizované letouny B-24D, jejichž vybavení se neustále zlepšovalo a zdokonalovalo. Poslední B-24D nesly novou kulovitou střeleckou věž pod trupem. Z celkové produkce 2 738 kusů odebralo RAF a Coastal Command od dubna 1942 366 exemplářů jako Liberator Mk. III. Další 147 letounů upravených pro námořní hlídkovou službu s označením Liberator GR Mk.V. převzalo RCAF, RAAF a Coastal Command.

V průběhu války docházelo k postupným modernizacím, čímž se množství typů letounů Liberator značně rozšířilo (dopravní, cisternové, fotoprůzkumné, námořně dopravní, cvičné a naváděcí).

Letoun B-24 se díky svému dlouhému doletu stal významným strojem na tichomořském bojišti. Jejich dolet byl 2 480 km při rychlosti 381 km/hod. s běžnou kapacitou paliva a maximálním vnitřním nákladem pum. Do ukončení výroby 31. května 1945 bylo vyrobeno úctyhodných 18 188 kusů.

Prameny:

Vojenský záznam Ladislava Černohorského

Loucký, František. Mnozí nedoletěli. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1989. Živá minulost, Sv. 101. ISBN 80-206-0053-1.

Kudrna, Ladislav. Českoslovenští letci ve Velké Británii a válečné fenomény. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 2006. ISBN 80-206-0838-9.

Rail, Jan a Formánek, Vítěk. Žít navěky: osudy příslušníků čs. letectva padlých 1939 -1945. 1. vyd. Praha: Ostrov, 2003. 222 s. ISBN 80-86289-27-3.
Váňa, Josef, Sigmund, John a Padior, Emil. Příslušníci československého letectva v RAF. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 1999. 172 s. ISBN 80-86049-58-2
Wikipedia – 311. čs. bombardovací peruť a Consolidated B-24 Liberator

Z uvedených pramenů vypsals potřebné údaje Max Kubát ml., které společně s odkazy na další informace předal Maxu Kubátovi st. Na jejich základě sepsal Max Kubát st. nám dostupné informace týkající se pana Ladislava Černožorského.

V Kutné Hoře – Kaňku 26.8.2021

Ing. Max Kubát
Jana Hejzelný 10
284 04 Kutná Hora