



FRANTIŠEK ADAMEC

LIBERATOR 995 SE NEVRÁTIL

**311. ČESHOSLOVENŠKÁ BOMBARDOVACÍ PERUŤ RAF
A PŘÍBĚH OSMI LETCŮ OSÁDKY HAPITÁNA OTAHARA ŽANTY**







Památník 70. výročí návratu československých perutí RAF. Dílo Martina Zajíčka bylo odhaleno 24. srpna 2015 v parku u haly starého ruzyňského letiště v Praze (Foto: Michaela Merglová).

FRANTIŠEK ADAMEC

LIBERATOR 995 SE NEVRÁTIL

**311. ČESKOSLOVENSHÁ BOMBARDOVACÍ PERUŤ RAF
A PŘÍBĚH OSMI LETCŮ OSÁDKY KAPITÁNA OTAHARA ŽANTY**



**NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA**

Copyright © František Adamec, 2021

Cover art © Lukáš Tuma, 2021

Drawings © Martin Ďásek, 2021

Photos © František Adamec, František Adamec ml., P. Hledík,
V. Chrástný, Maria Lambourne, B. Marek, Library of
Congres, M. Lysek, J. Majerníková, Michaela Merglová,
NARA, J. Nevima, J. Popelka, J. Rail, L. Sitenský, Philip
Smith, S. Suchý, B. Súdny, Pilot Training Manual For
The Liberator HQ AAF 1945, P. Vančata, J. Votava, VÚA
Praha, VÚA-VHA Praha, Wikimedia Commons, 2021

Illustrations © EDUARD – MODERL ACCESSORIES, spol. s r. o., 2021

Czech edition © Nakladatelství Epoque, Praha 2021

ISBN 978-80-278-0041-4 (print)

ISBN 978-80-278-1101-4 (ePub)

ISBN 978-80-278-1102-1 (mobi)

ISBN 978-80-278-1103-8 (pdf)

OBSAH

Úvod.....	9
Vznik a operační činnost 311. československé bombardovací perutě RAF.....	13
Vývoj války od konce roku 1942 do jara 1944.....	27
Bombardovací letoun Consolidated B-24 Liberator.....	33
Bombardovací letouny Consolidated Liberator pro britské Královské letectvo.....	51
Přezbrojení 311. československé perutě letouny Consolidated Liberator.....	63
Letecká základna RAF Station Beaulieu.....	71
Letouny Liberator 311. čs. perutě RAF na letecké základně Beaulieu.....	81
Přemístění 311. československé perutě RAF na základnu Predannack.....	97
Letecká základna RAF Station Predannack.....	119
Operační den 13. března 1944 a poslední let Liberatoru BZ995 „J“.....	131
Životní příběhy letců Liberatoru BZ995 „J“.....	159
Otakar Žanta.....	159
Oskar Lojka.....	190
Pavel Kubín (Kohn).....	208
Alois Uvízl.....	232
Ján Timko.....	254
Herbert Beck.....	277
Ladislav Kadlec.....	287
František Hecl.....	314
Třistajedenáctá peruč žije.....	331
Přílohy.....	337
Příloha 1– Organizační struktura osádek 311. československé bombardovací perutě (stav k 2. červnu 1943).....	339

Příloha 2 – Seznam letounů Liberator 311. československé perutě na základně Beaulieu	343
Příloha 3 – Seznam letounů Liberator 311. československé perutě na základně Predannack.....	347
Příloha 4 – Celkový seznam letounů Liberator 311. československé bombardovací perutě.....	351
Příloha 5 – Operační činnost 311. československé bombardovací perutě v sestavě Velitelství pobřežního letectva RAF	353
Příloha 6 – Přehled útoků 311. československé bombardovací perutě na ponorky.....	369
Příloha 7– Zhodnocení útoku Liberatoru „D“ 311. perutě	401
Příloha 8 – Přehled ztrát osob a letounů 311. československé bombardovací perutě RAF (v období činnosti u Velitelství pobřežního letectva RAF).....	405
Příloha 9 – Britské reálie	435
Příloha 10 – Technický popis bombardovacího letounu B-24J Liberator	449
Příloha 11 – Takticko-technické údaje letounu B-24 Liberator	473
Příloha 12 – Provoz letounu Consolidated Liberator	477
Příloha 13 – Bojové možnosti letounu Consolidated Liberator při námořním průzkumu a ničení ponorek.....	495
Příloha 14 – Kmenové listy letounů Liberator 311. československé bombardovací perutě (31. července 1943 – 31. prosince 1944).....	513
Příloha 15 – Chronologie činnosti 311. čs. perutě v rámci Velitelství pobřežního letectva RAF (období od 18. dubna 1942 do 31. prosince 1944)	589
Příloha 16 – Hymna 311. československé bombardovací perutě	665
Příloha 17 – Hodnosti v Královském letectvu Velké Británie a armádě ČSR (1939–1945)	669
Doslov a poděkování	671
Zkratky a jejich význam	675
Prameny a literatura.....	685
O autorovi	691

SEZNAM MAP

Útoky 311. československé bombardovací perutě na ponorky provedené z letišť Talbenny, Beaulieu a Predannack (červenec 1942 – červen 1944)	přední předsádka
Velká Británie a místa spjatá s činností 311. bombardovací perutě RAF	25
Trasy transatlantických přeletů letadel ze Severní Ameriky do Velké Británie během druhé světové války	54
Základna RAF Beaulieu srpen 1943	78
Poloha základny RAF Predannack v jihozápadním výběžku Anglie	129
Základna RAF Predannack a okolí únor 1944	129

Tato kniha je věnována památce všech příslušníků bývalé 311. československé bombardovací perutě působící v řadách sil Královského letectva Velké Británie ve válečných letech 1940–1945. Současně je vyjádřením úcty všem, kteří – vědomi si hrozby nacismu a nutnosti proti tomuto nebezpečí něco udělat – odešli z vlasti a zapojili se do boje za osvobození Československa. Mimořádný vděk a ocenění si v tomto smyslu zasluhují ti českoslovenští letci, kteří v boji proti nacismu v letech 1939–1945 zahynuli a jejichž osudy a činy zůstávají, i po více než 70 letech od skončení válečného konfliktu, neznámé, opomíjené nebo zapomenuté.

Jmenovitě je kniha věnována osmi letcům 311. československé bombardovací perutě RAF, kteří tvořili osádku bombardovacího letounu Liberator GR Mk.VI, sériové číslo BZ995, identifikační písmeno „J“. Ke svému poslednímu operačnímu letu do oblasti Biskajského zálivu osádka odstartovala ze základny RAF Predannack v jihozápadní Anglii večer 13. března 1944 a zpět se již nikdy nevrátila.

ÚVOD

Žijeme v době, kdy od skončení druhé světové války a dosažení vítězství Spojenců nad hitlerovským Německem a jeho satelity uplynulo již více než 70 let. V globalizovaném a překotně se vyvíjejícím světě může tato skutečnost někomu připadat jen jako vzdálená dějinná epizoda se stále se zmenšujícím významem. Cílem této knihy, jejíž stránky právě otevíráte, je přesvědčit čtenáře, že takovéto uvažování neodpovídá historické zkušenosti a z hlediska budoucnosti může působit i negativně. Na pozadí příběhů československých letců a jejich zapojení se do boje proti nacismu je zřetelně vidět, jaké obrovské úsilí, kolik nebezpečí, lidských tragédií i ztráty životů stálo opětovné získání svobody a národní suverenity, vnímané dnes často jako naprosté samozřejmosti.

Při čtení knihy si můžeme lépe uvědomovat, co vedlo československé letce k odchodu do zahraničí v kritickém období nacistické okupace našeho státu a proč se rozhodli proti tomuto tragickému vývoji aktivně vystoupit. Bylo to nepochybně mimo jiné vědomí jejich osobní odpovědnosti a přesvědčení, že proti zlu je nutno bojovat. Nikdo jim nic nenařizoval, rozhodli se sami, věděli, že je čekají potíže a nebezpečí, a museli se smířit s tím, že tak ohrozí i životy svých nejbližších. Přesto odcházeli tam, kde bylo možno vést boj proti násilí a bezpráví a mnozí svoje přesvědčení zaplatili životem. Jejich hluboce lidské postoje by neměly být nikdy zapomenuty. Zde naprosto platí historií ověřená idea, že kdo nezná a nerozumí minulosti, není ani schopen správně uvažovat o budoucnosti. Znalost minulosti, toho co a proč se stalo, nám dává možnost poučit se a také znát cenu, kterou bylo třeba zaplatit za získané poznání.

Tato kniha patří do skupiny publikací, jejichž základem jsou faktografické údaje a poznatky opírající se o archivní prameny a dokumenty. Možnost využívat názory a vzpomínky přímých účastníků válečných událostí je z důvodu velké časové vzdálenosti z pochopitelných důvodů již minimální, kromě těch jejich zážitků, které jsou zachyceny ve vydávaných memoárových dílech. Text se tedy neorientuje na poutavé vyličení jednotlivých bojů a událostí. Cílem kapitol zaměřených pouze

na 311. československou bombardovací peruť, operující za druhé světové války z území Velké Británie, je nahlédnout do života a činnosti této jednotky, a to jak z celkového pohledu, tak i v některých konkrétních aspektech. Děj je zaměřen na osudy letců jedné operační osádky, letouny typu Consolidated B-24 Liberator, dvě letecké základny RAF, útoky na ponorky, ztráty personálu i techniky aj. V kapitolách, kde je to možné a účelné, je uplatňován analytický a hodnotící přístup k dané problematice. To se týká zejména operační činnosti 311. perute, s důrazem na útoky na ponorky, složení a vývoj letadlového parku jednotky a bojových možností letounu Liberator při námořních patrolách.

Z hlediska času se práce zaměřuje na období, kdy byla 311. československá bombardovací peruť součástí sil Velitelství pobřežního letectva RAF (*Coastal Command*), především pak na dobu od přezbrojení jednotky z původních letounů typu Wellington na novou techniku – americké bombardovací letouny Consolidated Liberator. Zvolený časový úsek, od konce května 1943 do začátku srpna 1944 je spjat s činností perute ze dvou leteckých základen na jihu Anglie – Beaulieu a Predannack.

V centru pozornosti popisované doby jsou členové operačních osádek a jejich letadla. Životní osudy sledované skupiny osmi letců jsou rozdílné a současně společné. Liší se věkem, cestou, kterou prošli, svou kvalifikací, zkušenostmi i vlastnostmi, ale spojuje je vůle a odhodlání bojovat proti nepříteli, přispět k jeho porážce a touha vrátit se do osvozené vlasti. Proto znovu a znovu nastupovali do přiděleného operačního letounu a nad nedozírnými mořskými pláněmi se během dlouhých a vyčerpávajících letů i bojů svým dílem účastnili bitvy o Atlantik.

Při každém letu, zvláště pak v soubojích s nepřátelskými ponorkami, hladinovými plavidly i stíhači, ale i s nástrahami počasí, riskovali své životy. V životě válečných letců se střídala různá období. Očekávané i reálné nebezpečí při operačních letech, relativní klid mezi akcemi, ale také s tím spojené úspěchy, nezdary i tragédie. Válka si nemilosrdně vybírala svou daň. Týkalo se to i osmi mužů osádky vedené štábním rotmistrem, P/O Otakarem Žantou, a jejich Liberatoru GR Mk.VI sériového čísla BZ995 s imatrikulačním písmenem „J“ na jeho bocích. Završením tohoto děje je kapitola obsahující rekonstrukci osudového operačního dne 13. března 1944, včetně rozboru možných příčin tragédie.

V letecké technice je dominantou knihy bombardovací letoun Consolidated B-24 Liberator. Čtenář zde nalezne nejen všeobecnou charak-

teristiku letounu, jeho takticko-technická data a údaje o výrobě stroje a jednotlivých verzích, ale i detailní technický popis letounu a zhodnocení jeho bojových možností při provádění námořního průzkumu a ničení ponorek. Kapitola o provozu letounu navíc nabízí čtenáři možnost stát se na chvíli pilotem Liberatoru a seznámit se s jeho ovládním od startu až do přistání. Unikátním doplňkem práce je příloha s tzv. kmenovými listy jednotlivých strojů. V nich jsou zpracovány informace o celkem 62 operačních i výcvikových letounech typu Liberator verze GR Mk.V a GR Mk.VI, které 311. československá bombardovací peruť používala na leteckých základnách Beaulieu, Predannack a Tain v období do konce roku 1944.

Nedílnou součástí práce je rovněž popis válečných leteckých základen Beaulieu a Predannack i podmínek života letců na nich. Netradiční novinkou jsou informace o poválečném osudu a současném stavu těchto letišť.

Souhrnně i v některých detailech je v knize zhodnocena operační činnost 311. československé perute. Obsahuje jak celkový přehled o operačních letech, tak zejména charakteristiku 43 útoků na ponorky a také výčet utrpěných ztrát osob a letounů za období od jara 1942 až do konce války v roce 1945. Textovou část doplňuje mapa na přední předsádce knihy s dosud nikdy nepublikovaným, přesným zákresem 29 útoků na ponorky, provedených 311. perutí v oblasti Biskajského zálivu v období od července 1942 do srpna 1944.

Dějová osa a informace o situaci a akcích 311. československé peruti jsou doplněny stručným přehledem vývoje válečného konfliktu v letech 1942–1944 a orientaci v událostech může napomoci i samostatně zpracovaná chronologie činnosti 311. perute za období od dubna 1942 do konce roku 1944.

Práce je doplněna bezmála dvěma stovkami dobových i současných fotografií, ale zejména přílohami, tabulkami a schémata, které byly na základě analýzy archivních materiálů vypracovány autorem z mnoha dílčích poznatků. Informace v nich obsažené mohou čtenáři pomoci získat jak zmiňovaný celkový nadhled, tak i více se vžít do atmosféry dokumentovaných událostí a života válečných letců.

Poslední kapitola „Třistajedenáctá peruť žije“ je pokusem ukázat, že i v současné době je možné – například v oblasti sportovního a rekreačního létání – využívat ty skutečně nejlepší, historií prověřené tradice

československého letectví. Šíření znalostí o činech československých válečných letců přitom nabízí možnost pěstovat hrdost k vlastním dějinám, osobám, které je tvořily, a umožňuje také zamýšlet se nad způsoby jak aktuálním obsahem dnes naplňovat ideu vlastenectví. To je ostatně i smysl této knihy.

VZNIK A OPERAČNÍ ČINNOST

311. ČESKOSLOVENSKÉ BOMBARDOVACÍ PERUTĚ RAF

V období druhé světové války byly v rámci britského Královského letectva (RAF) na území Velké Británie postupně vytvořeny čtyři československé perutě, z toho tři stíhací (310., 312. a 313. peruť) a jedna bombardovací (311. peruť).

Československá 311. bombardovací peruť RAF (*No. 311 Czechoslovak Bomber Squadron*) vznikla 2. srpna 1940 na letecké základně Honington v hrabství Suffolk. Sestávala z československého leteckého personálu evakuovaného z Francie po její porážce a ovládnutí vojsky nacistického Německa v červnu 1940. Zárodkem perutě byla tzv. Bombardovací skupina utvořená v polovině července 1940 na letecké základně Innsworth Lane u Gloucesteru. Bombardovací skupina se následně přesunula do Cosfordu poblíž Wolverhamptonu na bázi Československé výcvikové a náhradní jednotky letectva – *Czechoslovak Depo*, kde již 20. července zahájila základní výcvik svého personálu. Po přísaze britskému králi a prozatímní vládě československé (24.–26. července) se čs. letci stali příslušníky RAF. Konkrétně šlo o tzv. Dobrovolnickou zálohu Královského letectva (*Royal Air Force Volunteer Reserve*; RAF VR). Dne 29. července 1940 byla z dosavadní bombardovací skupiny ustavena 311. československá bombardovací peruť RAF, která 2. srpna odjela na svoji první operační základnu v Honingtonu nedaleko Burry St. Edmunds v hrabství Suffolk. Prvním velitelem nově vytvořené jednotky byl jmenován podplukovník Karel Mareš (krycí jméno Toman), britským spoluvelitelem pak W/Cdr John Francis Griffiths, DFC. Při svém vzniku byla peruť začleněna do sestavy 3. skupiny Velitelství bombardovacího letectva (*Bomber Command RAF*).

Okamžitě po rozmístění na základně Honington byl zahájen intenzivní výcvik. Kvůli splnění všech tabulkových počtů a plnění úkolů byl stávající početní stav československého leteckého personálu perutě – celkem

234 osob, z toho 56 důstojníků, 178 poddůstojníků a mužstva – doplněn o dalších 91 osob britského personálu (11 důstojníků, 80 poddůstojníků a vojínů). Do 5. srpna všichni absolvovali základní pěchotní výcvik a poté se již rozběhl elementární výcvik a přeškolování všech odborností – pilotů, navigátorů, radiotelegrafistů, palubních střelců a také všech profesí pozemního personálu. Dne 6. srpna 1940 navštívil peruť prezident Edvard Beneš za přítomnosti vysokých funkcionářů RAF (generální inspektor RAF AVM William G. Mitchell, KCB, CBE, DSO, MC, AFC, velitel 3. bombardovací skupiny AVM John E. Baldwin, CB, OBE, DSO a další) a vedoucích funkcionářů čs. vojenské správy gen. Sergěj Ingr, gen. Antonín Hasal-Nižborský, gen. Alois Vicherek-Slezák aj. Hned následující den 7. srpna byl zahájen pilotní výcvik a k 9. srpnu měla peruť ve svém stavu již 10 bombardovacích letounů Vickers Wellington v tomto složení:

verze Mk.I	2 výcvikové stroje se zdvojeným řízením (L4332 KX-T, L4338 KX-R)
verze Mk.IA	2 výcvikové stroje se zdvojeným řízením (L7776 KX-Q, N2880 KX-?)
verze Mk.IC	6 operačních strojů (T2561 KX-W, T2564 KX-T, T2577 KX-A, R3230 KX-?, R3234 KX-N, R3177 KX-L)

Na plný tabulkový počet 16 letounů byl pak jejich stav doplněn do konce měsíce srpna dodáním dalších 6 operačních strojů verze Mk.IA: L7778 KX-U, L7785 KX-R, L7788 KX-E, P9226 KX-Z, P9230 KX-B, P9235 KX-C.

V pátek 16. srpna bylo vybráno šest nejschopnějších osádek, které vytvořily letku „A“, zbývající osádky pak představovaly letku „B“. Letka „A“ obdržela celkem 7 Wellingtonů, z toho jeden se zdvojeným řízením (Mk.IA) a po třech strojích verze Mk.IA a Mk.IC. Letce „B“ pak bylo přiděleno celkem 9 bombardovacích Wellingtonů, z toho tři se zdvojeným řízením (Mk.I, Mk.IA) a rovněž po třech letounech verze Mk.IA a Mk.IC. Výcvik letky „A“ byl veden odděleně od ostatních, s cílem v co nejkratším čase dosáhnout stavu připravenosti k plnění operačních úkolů. Osádku bombardovacího letounu Wellington tvořilo šest letců – velitel (kapitán letounu), který byl současně prvním pilotem, dále druhý pilot, navigátor, radiotelegrafista a dva střelci – přední a zadní.



Oficiální znak 311. československé bombardovací perutě RAF. Peruť obdržela znak 24. prosince 1941. Na slavnostním nástupu ho jednotce předal velitel 3. skupiny Velitelství bombardovacího letectva AVM John Baldwin. Na oficiálním dokumentu je v levém horním rohu schvalovací doložka krále Jiřího VI: „approved George R. I.“ – tzn. schváleno, Jiří, král a císař (Zdroj: VÚA Praha).

Nezbytné schopnosti k plnění plánovaných operačních úkolů chyběly prakticky všem. Piloti se kromě získání základních návyků v ovládnání jim neznámého dvoumotorového stroje museli soustředit zejména na létání podle přístrojů, noční lety, bombardování, dálkové lety a řízení činnosti celé osádky. Od navigátorů se požadovalo mimo jiné zvládnutí astronavigace, provádění náročných výpočtů a spolehlivé vedení letounu po trase. Radiotelegrafisté museli, kromě vysílání a příjmu morseovky, perfektně zvládat práci s vysílačem a přijímačem, kódování, používání signální lampy aj. Střelci se vedle teorie věnovali zvládnutí kulometů Browning a Vickers, rozpoznávání cizích i vlastních letounů, ovládnání střeleckých věží a hlavně splnění ostrých střelb. Všichni zápasili s komunikací v anglickém jazyce. Analogické úkoly plnili i příslušníci pozemního personálu – mechanici motoráři, zbrojíři, elektromechanici, drakaři, přístrojáři a další.

Od poloviny srpna zahájila německá luftwaffe intenzivní bombardování britských ostrovů, čímž rozpoutala nelítostný souboj známý později jako bitva o Británii. Ušetřena nebyla ani základna Honington. První nálet německé bombardéry uskutečnily již 19. srpna a další následovaly stále častěji. Přes všechny problémy se podařilo náročný, oproti běžnému standardu také výrazně zkrácený a urychlený, výcvikový program prvních šesti osádek zvládnout do 7. září 1940.

První operační nasazení perutě bylo stanoveno na 10. září 1940. Úkolem tří vybraných osádek vedených kapitány Sgt Františkem Taibrem (Wellington Mk.IA „KX-R“ L7785), S/Ldr Josefem Schejbalem (Mk. IA „KX-U“ L7778) a Sgt Václavem Kordou (Mk.IA „KX-C“ P9235) bylo z výšky 3 048 m bombardovat seřadovací nádraží v Bruselu. V pumovnici každého stroje bylo pro tento úkol zavěšeno osm 250liberních pum. Start se uskutečnil večer, v době od 19.55 hod. do 20.05 hod. Cíl byl zahalen hustou oblačností. Po riskantním snížení letové hladiny cíl bombardovaly z minimální výšky cca 100–150 m pouze letouny „R“ a „U“. Letoun „C“ sestoupil nad cílem až do výšky 1 000 m, ale protože se stále nacházel v mracích, nebombardoval a otočil se ke zpátečnímu letu. Všechny tři osádky se v pořádku vrátily na mateřskou základnu Honington.

Dne 16. září se prvních šest osádek letky „A“ a velení operační části perutě s nezbytným pozemním personálem přesunuly na asi 15 km vzdálené polní letiště East Wretham v hrabství Norfolk. Toto letiště bylo ve skutečnosti jen travnatou loukou s pár provizorními stavbami, bez pevných ranvejí, bez hangárů i dílen a dalšího vybavení. Důstojníci byli ubytováni v blízkém, armádou zabraném zámečku Wretham Hall, poddůstojníci a mužstvo pak ve stanech. Životní a pracovní podmínky zde byly, zejména zpočátku, velmi primitivní a nevyhovující. Do East Wrethamu postupně dorazily i další vycvičené osádky. I tak byla peruť v polovině října bojeschopná pouze z 50 %.

Operační nasazení jednotky nabývalo na intenzitě, souběžně pokračoval i výcvik. Dne 12. září letěly tři osádky opět na Brusel, 21. září zaútočilo všech šest osádek na doky a francouzský přístav Calais, 23. září přišel na řadu úder na hlavní město třetí říše Berlín a také ztráta první operační osádky vedené P/O Karlem Trojáčkem. Ztráty osob a techniky však vznikaly i při výcviku. Do 21. října, během pouhých jedenácti operačních dnů, ztratila peruť tři osádky z devíti nasazených a při výcviku zahynulo dalších šest letců. Zničeno bylo rovněž pět letounů Wellington. V důsledku vysokých ztrát byla peruť od 22. října do 8. prosince dočasně vyřazena z operační činnosti, aby bylo možno vycvičit další osádky a obnovit bojeschopnost. Úkol byl splněn a dnem 9. prosince 1940 byla peruť opět prohlášena za operační.

V sestavě Velitelství bombardovacího letectva RAF plnila 311. peruť stanovené operační úkoly až do svého posledního nasazení v noci z 25. na 26. dubna 1942, jímž byl nálet na francouzský přístav Dunkerk.



Letouny Vickers Wellington Mk.IC 311. československé bombardovací perutě, březen 1941 (Zdroj: Wikimedia Commons).

V době od svého prvního nasazení 10. září 1940 do 25. dubna 1942 vykonala 311. perutě celkem 1 029 operačních letů (jen v 89 případech letouny svého cíle nedosáhly) v celkovém čase 5 192 operačních hodin. Útoky byly vedeny na celkem 77 různých cílů v Německu, okupované Francii, Belgii, Nizozemsku a v Itálii. Na tyto cíle jednotka svrhla přibližně 1 310 tun pum (z toho cca 1 132 tun klasických tříštivo-trhavých a 178 tun zápalných pum).

Bojové nasazení perutě bylo vykoupeno nemalými ztrátami. Z celkem 318 mužů nasazených do operací – počet představuje hodnotu 53 osádek – bylo ztraceno 128 osob (94 zahynulo nebo bylo nezvěstných, 34 upadlo do zajetí), tj. 40,3 % celkového stavu. Při započítání dalších několika desítek osob s různým stupněm zranění, které musely být většinou vyřazeny z operační činnosti, dosáhla úroveň personálních ztrát téměř 50 %.

V oblasti letecké techniky bylo ze 74 bojově nasazených bombardovacích letounů Wellington zničeno 26 strojů, z toho 19 nad územím nepřítelů a 7 po přistáních (většinou nouzových) na území Velké Británie. Dalších 14 letounů utrpělo těžké poškození a 33 poškození menšího rázu.

V důsledku těchto ztrát se 311. peruť v polovině dubna 1942 dostala do situace, kdy prakticky ztratila bojeschopnost a nebyla s to – zvláště pak s ohledem na zahájení realizace britské strategie plošného bombardování – pokračovat v rozrůstajícím se rozsahu operačního nasazení celého Velitelství bombardovacího letectva. Na rozdíl například od britských perutí, neměla čs. vojenská správa k dispozici potřebné personální zálohy, kterými by bylo možno zacelovat další očekávané ztráty. Tato situace se ostatně netýkala jen bombardovací perutě, ale i všech tří československých stíhacích perutí.

Proto byla 311. peruť 25. dubna 1942 vyňata ze svazku Velitelství bombardovacího letectva a podřízena Velitelství pobřežního letectva (*Coastal Command RAF*; CC RAF). Spolupůsobící příčinou tohoto rozhodnutí byla i akutní potřeba posílení prostředků účastnících se bitvy o Atlantik. Britská admirálie již delší dobu neúspěšně požadovala navýšení počtu dálkových bombardovacích letounů, schopných efektivně ničit ponorky i hladinová plavidla nepřítel. Jistým oponentem v tomto úsilí jí bylo právě Velitelství bombardovacího letectva.

Na základě přijatého rozhodnutí se 311. peruť ve dnech 26.–30. dubna 1942 přesunula na základnu Aldergrove v hrabství Antirm v Severním Irsku. Zde přešla do podřízenosti 15. skupiny Velitelství pobřežního letectva. Cílem bylo připravit se na plnění nových úkolů, tj. námořní průzkum, vyhledávání ponorek i hladinových plavidel nepřítel, popřípadě doprovod vlastních konvojů. Výzbroj perutě zůstala nezměněna, nadále byly využívány stávající letouny typu Wellington a možnosti osádek při průzkumných letech nad mořem plně závisely pouze na vizuálním pozorování.

Přeškolení, aktivní odpočinek i personální doplnění jednotky bylo ukončeno zhruba za šest týdnů a ve dnech 10.–12. června se peruť opět přemístila, tentokrát již na novou operační základnu Talbenny v hrabství Pembrokeshire v jižním Walesu. První, víceméně zkušební operační lety byly uskutečněny ještě ze základny Aldergrove 22. a 26. května. Dnem 23. června 1942 získala jednotka operační statut a skutečně první operační nasazení perutě v rámci 19. skupiny CC pak nastalo 30. června, kdy bylo ze základny Talbenny na hlídkové lety nad Biskajský záliv vysláno celkem šest Wellingtonů perutě. Ještě předtím si ale jednotka mohla „připomenout“ svoji bývalou příslušnost k Velitelství bombardovacího letectva. V noci z 25. na 26. června se 14 osádek se svými stroji

zúčastnilo v pořadí třetího „tisícového“ náletu, jehož cílem byly německé Brémy (cíl atakovalo 11 strojů perutě).

Po návratu na mateřskou základnu Talbenny (27. června) již začal každodenní operační život perutě a jejích osádek. Oproti obvyklé délce bombardovacích náletů na cíle na pevnině, které u Velitelství bombardovacího letectva trvaly běžně od tří do osmi hodin (jen výjimečně déle), námořní patroly u Velitelství pobřežního letectva byly plánovány normálně na osm až devět hodin. Délka operačního turnusu se také prodloužila z 200 hodin u Velitelství bombardovacího letectva na 600 hodin a později až na 800 hodin u Velitelství pobřežního letectva. Na moři byl také jen málokdy zadán konkrétní cíl, ten bylo nutno naopak hledat na obrovských mořských plánech. Nebývale vzrostl význam navigace a nároky na spolehlivost letounů. Velmi často platilo, že kdo se z patroly nevrátil ve stanoveném čase, už se nevrátil nikdy. Moře svoje oběti vydávalo jen zcela výjimečně, ať už živé, nebo mrtvé.

Operační činnost perutě u Velitelství pobřežního letectva v období do konce roku 1942 byla co do výsledků mimořádně úspěšná. Vůbec první úspěch v protiponorkovém boji byl dosažen 15. července, kdy osádka F/O Jaroslava Baly (Wellington Mk.IC „KX-T“ T2564) zaútočila hlubinnými náložemi na německou ponorku (možná U-108). Bohužel tento den ztratila peruť i svoji první osádku, když se z operačního letu nad Biskajským zálivem nevrátila osádka Sgt Hugo Dostála (Wellington Mk.IC „KX-F“ Z1115). Jak později odhalily německé záznamy, byla sestřelena dálkovým stíhacím letounem Junkers Ju 88 C od 13./KG 40.

Do konce roku letouny perutě zaútočily na celkem 13 nepřátelských ponorek, což podle britské metodiky hodnocení výsledků představovalo špičkovou úspěšnost zásahů na úrovni téměř 74 % (ze 130 možných hodnotících bodů bylo peruti přiznáno 96). Výsledkem bylo, že 311. peruť byla na přelomu let 1942–1943 vyhodnocena jako vůbec nejlepší ze všech perutí Velitelství pobřežního letectva. Tento trend pokračoval, i když v menším rozsahu, také v roce 1943, až do května, kdy jednotka ukončila svoji činnost s letouny Wellington (poslední operační lety byly provedeny 17. května) a zahájila přezbrojení na novou letadlovou techniku, těžké čtyřmotorové bombardovací letouny Consolidated B-24 Liberator.

Během patrol musely osádky československých Wellingtonů vést řadu vzdušných soubojů s nepřátelskými stíhači, kteří často operovali s výraznou početní i palebnou převahou, například v síle až čtyř dálko-