



NEZNÁMÉ KAPITOLY Z LETECKÉ VÁLKY 1939–1945

MAREK BRZKOVSKÝ

 C PRESS

Neznámé kapitoly z letecké války

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Marek Brzkovský
Neznámé kapitoly z letecké války – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

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

ALBATROS  **MEDIA**

OBSAH

Neznámé kapitoly z letecké války	
Marek Brzkovský	5
Kapitola 1	
Hrozivý skok do hlubin	7
Kapitola 2	
Letouny Červeného kříže v zaměřovači stíhačů	19
Kapitola 3	
Největší záhada druhé světové války?	29
Kapitola 4	
Jdu na taran, soudruzi!	43
Kapitola 5	
Přízraky v zaměřovači	51
Kapitola 6	
Tři proti čtyřem tisícům	63
Kapitola 7	
Kauza Augustina Přeučila	71
Kapitola 8	
Ztracení uprostřed Sahary	83
Kapitola 9	
Letci a rozvášněný dav	93
Kapitola 10	
Typhoony pod přátelskou palbou	105
Kapitola 11	
Sestřelením to nekončí	113

Kapitola 12

Podivný souboj nad Severním mořem 129

Kapitola 13

Operace odplata 139

Kapitola 14

Nenecháme tě tu! Aneb stíhačkou z týlu nepřítele 149

Kapitola 15

Českoslovenští stíhači a palba do vlastních řad 161

Kapitola 16

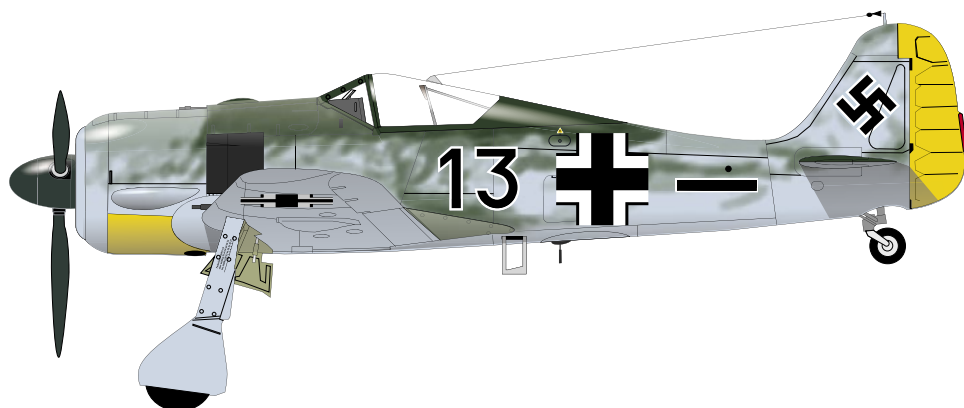
Pacifikem na gumovém člunu 173

Literatura, zdroje

- výběr: 181

O Autorovi

Marek Brzkovský (1972, Brno)..... 183



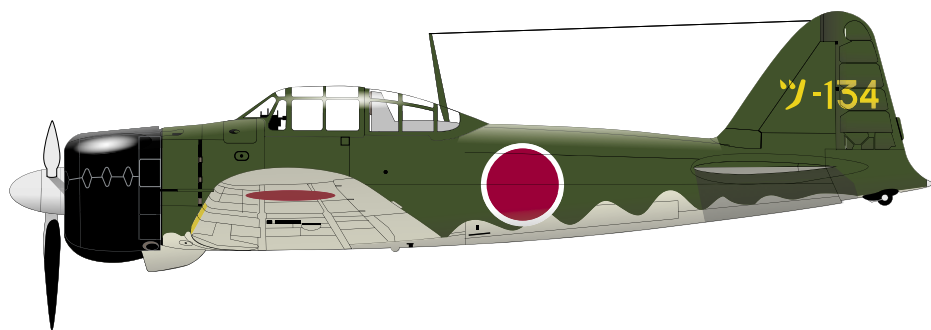
Německý stíhací Fw 190 A-1 létající na podzim 1941 na západní frontě

NEZNÁMÉ KAPITOLY Z LETECKÉ VÁLKY

MAREK BRZKOVSKÝ

Druhá světová válka představovala největší vojenské střetnutí všech dob. Velkou roli v ní sehrálo letectvo. Piloti a da lší členové posádek během let 1939 až 1945 prožili mnohé situace, během kterých doslova tuhnula krev žilách. Někteří vyvázli, jiní zaplatili cenu nejvyšší. Celkem 16 kapitol knihy, kterou právě držíte v ruce, mapuje incidenty, které se odehrály

na západní i východní frontě, v písku severní Afriky, pod horkým středomořským sluncem i v nadozírných prostorech Pacifiku. Jejich hrdinové většinou projevili nevšední odvahu, touhu po přežití tváří v tvář smrti a také odhodlání pomoci svým druhům ve zbraní. Jiní měli prostě jen štěstí. V několika kapitolách ale kniha mapuje i příběhy zrady a zbabělosti.



Japonská námořní stíhačka A6M2 známější spíš jako Zero

KAPITOLA 1

HROZIVÝ SKOK DO HLUBIN

Létání je spojeno s mnoha nehodami, ze kterých na první pohled a podle zákonů logiky nikdo nemohl vyvážnout živý. K takovým situacím patřily i případy, kdy někdo musel vyskočit z letounu v mnohakilometrové výšce, aniž by měl nebo mohl použít padák. Ke třem případům takového zázračného přežití došlo i za bojů druhé světové války.

První padáky sice vznikly dávno před vypuknutím první světové války, letci je ale tehdy ještě do bojových akcí nenosili. Používaly se jen pro balonové pozorovatele a pro posádky vzducholodí. Nošení poměrně rozměrných a těžkých padáků v kokpitech běžných letounů představovalo větší problém. Někteří letci se jich ale začínali dožadovat. Jeden z britských veteránů později napsal: „Každý z pilotů by rád obětoval trochu z výkonu svého letounu za šanci uniknout plamenům v případě sestřelení. Určitě by to bylo dobré pro morálku.“ Měl úplnou pravdu. V případě, že tehdejší letoun, postavený převážně ze dřeva a plátna, zasáhla kulometná dávka, lehce vzplamnul. Benzínové nádrže neměly ještě samosvorné obaly zacelující se po průstřelu a z nich vytékající palivo

často začalo hořet. Pokud se konstrukce křidel nezhroutila, měl pilot jistou šanci požár uhasit prudkým střemhlavým letem. Někdy se podařilo přistát i se shořelým potahem některého křídla a piloti se snažili nouzově přistát kdekoli v terénu. Většinou ale požár končil tragicky.

„Bylo strašné sledovat, jak váhá skočit. Klečel v kokpitu, pevně se držel, ale nakonec neskočil. I s letadlem se propadal do hlubin. Jen bůh ví, jaké myšlenky se mu honily hlavou, když se řítil k zemi. Věděl, že je mrtvý muž, nemohl se pohnout, nemohl dělat vůbec nic, jen čekal na konec. Padák ho mohl zachránit, o tom není pochyb. Proč nám ti bezcitní hlupáci doma nechťejí padáky poskytnout?“ Tak vzpomínal na smrt svého přítele z 3. ledna 1918 britský stíhač Gould Lee. Letci byli postaveni před

hrůznou volbu uhořet zaživa, vyskočit do prostoru a zabít se dopadem na zem, nebo se zastřelit služební zbraní, kterou si mnozí brali s sebou právě z tohoto důvodu. Že se v případě blížící se smrti uhořením zastřelí, vždy tvrdil i slavný britský stíhač Edward Mannock. Ten si po jedné takové události napsal do deníku: „*Dívat se na to bylo naprosto hrozné, udělalo se mi z toho špatně.*“ On sám takovému osudu také neunikl a 20. července 1917 zahynul v hořícím letounu. Nikdo nebyl dostatečně

blízko, aby mohl bezpečně říct, zda se opravdu rozhodl zastřelit. Další britský letec Gould Lee si do deníku napsal: „*Jaký způsob smrti je lepší? Zaživa se usmažit, nebo skákat a padat tisíce stop. Zajímalo by mě, jestli jsi celou cestu dolů při vědomí? Mnohem raději bych si střelil kulku do hlavy a skončil s tím rychle.*“

Dohodoví piloti se padáků nedočkali až do samého konce světového konfliktu. Panovala totiž obava, že by se nepokoušeli zachránit poškozený letoun a raději hned vyskakovali.

Racionální Němci



Za první světové války začali jako první dostávat padáky balonoví pozorovatelé

Velení německého císařského letectva ale problém vidělo jinak. Patrně je nemotivovala jen lidumilnost, ale začalo si uvědomovat, že vycvičit nového letce trvá mnohem déle než vyrobit nový stroj. Navíc ztráta zkušených veteránů, slavných stíhacích es a respektovaných velitelů byla prakticky nenahraditelná a na jednotky měla velmi špatný vliv. Poručík Otto Heinecke, který sloužil na západní frontě jako technik u balonových jednotek během roku 1917, pracoval na padáku, který by byl vhodný i k seskokům z letadel. Jeho padák označovaný jako typ Heinecke neměl výtažný padáček a vrchlík samotného padáku byl lankem připevněný k trupu letounu.

Otevíral se vahou pilota při výskoku z kokpitu.

Na začátku jara 1918 začaly první kusy přicházet k bojovým letkám sloužícím na západní frontě. Sice trochu vadila jejich váha a to, že na padáku pilot musel sedět, piloti je s sebou ale začínali brát do akcí. První dubnový den ho měl připnutý i šikovatel Weimar od 56. letky, který se dostal do souboje s britskými stíhačkami a jeho stroj začal po zásazích hořet. Weimar neměl jinou šanci než skočit a padák se mu bezpečně otevřel. Donesl ho až k zemi, kde ale padl do zajetí. Padák 29. června zachránil život i slavnému Ernestu Udetovi, vítězi 62 soubojů.

Teprve v září 1918 RAF povolilo posádkám brát na akce padáky, žádné

však do konce války nedodalo a není známo, že by je nějaký jeho příslušník opravdu v nouzi použil. Po válce začala padáky rychle používat i všechna ostatní vojenská letectva, a když na podzim 1939 vypukl další světový konflikt, byly naprostou samozřejmostí. Vyskočit z letounu ale stále představovalo velký problém. I když jejich zavedení zachránilo tisíce životů, přesto statistiky ukázaly, že 10 až 20 % letců při výskoku stejně zahyne. Ještě mnohem více jich při tom utrpělo zranění po úderu o kormidla či při pokusu dostat se z kabiny ven. Jsou ale doloženy nejméně tři neuvěřitelné případy, kdy letec vyskočil z letounu ve výšce několika kilometrů nad zemí bez padáku a hrozivý pád přežil.

Zázrak ve sněhové závěži

K prvnímu z nich došlo 26. ledna 1942 na východní frontě. Toho dne hodinu před polednem odstartovala z moskevského letiště Monino posádka bombardovacího letounu Iljušin DB-3F pilotovaného poručíkem Nikolajem Žuganem. Zbytek posádky tvořil střelec-radiooperátor četař Melnikov a také navigátor poručík Ivan Čissov (1916–1986). Pro toho se jednalo od začátku války již o 47. bojový let. Malá formace čtyř iljušinů od 98. bombardovacího pluku měla

za úkol svrhnout pumy na nepřátelské letiště ve Smolensku. Tam však bombardér Ivana Čissova nedolétl. Už na cestě k cíli, v oblasti Spas-Děmensku, se dostal do silné nepřátelské protiletadlové palby, která jim poškodila levý motor. Jeho otáčky klesly na 1 500 za minutu a letoun začal nevyhnutelně zaostávat za formací. V tuto kritickou chvíli se navíc objevily dva stíhací Messerschmitty Bf 109, jejichž piloti větřili snadnou kořist.

Střelec četař Melnikov utržil smrtelné zranění hned na začátku útoku, aniž by vůbec stihl opětovat palbu. Granáty a kulometné střely trhaly ocasní část letadla, které také začalo hořet. Po několika dalších útocích pilot vydal rozkaz opustit hořící stroj, který se vymkl kontrole a začal padat. Ve výšce 7 000 m se Čissovovi, který už cítil žár ohně pálicího jeho nohy, podařilo prorazit kryt pozorovací kopule a vyskočit. Pilot opustil bombardér později, ve výšce asi pět kilometrů, a bezpečně unikl. Později řekl svým kamarádům: *„Viděl jsem, jak navigátor opustil letadlo a skočil ze spodního poklopu. Všiml jsem si, že nadmořská výška v té době byla asi 7 000 m. Jelikož kolem slídily nepřátelské stíhačky, Ivan se zřejmě rozhodl padák neotevírat, ale ve velmi řídké atmosféře okamžitě ztratil vědomí.*



Jako první přežil seskok bez padáku
za druhé světové války poručík
Ivan Čissov

Sám jsem letoun opustil později, když už byla nadmořská výška necelých 5 000 m.“

Strach z messerschmittů

Ztratit vědomí ve výšce sedm kilometrů by nebylo nic divného, sám Čissov ale situaci později popsal trochu jinak: *„V okamžiku, kdy se letadlo nacházelo v poloze vzhůru nohama, jsem z něj vypadl. Ale nepřátelská stíhačka se nacházela přímo pode mnou. Cítil jsem také silné pálení v levé noze. Rozhodl jsem se zatím neotevírat padák a padal jsem dolů velmi rychle. Až když*

jsem začal rozeznávat zem, byl jsem asi 700 metrů vysoko, zatáhl jsem za kroužek lanka vrchlíku padáku. Ale co to? Kroužek i s lankem mi zůstal v ruce a padák se neotevřel! Tehdy mi hlavou prolétlo, že to je konec, uvědomil jsem si, že lanko spojující vytahovací kroužek s vrchlíkem padáku je přerušené.“

Ivan Čissov se řítil dál k zemi volným pádem. Měl však neuvěřitelné

šťěstí a přežil: „Spadl jsem na vrchol svahu rokle vysoko pokryté sněhem. Padák byl pode mnou. Pak jsem se začal kutálet dolů, a když se tělo zastavilo, cítil jsem, že mi teče krev z úst, nosu i uší. Přesto jsem slyšel štěkot psů a kokrhání kohouta. Uvědomil jsem si, že jsem blízko vesnice. Chtěl jsem si otřít krev, ale ruce byly bezvládné. Pak přišli lidé s nosítky a odnesli mě do nedaleké chatrče. Večer přišel Žugan, kterému se podařilo bez větších problémů seskočit z výšky kolem pěti kilometrů, a pak mě poslali do nemocnice v Mosalsku.“

močový měchýř. Probral se asi dvacet minut po pádu, když ho objevili kozáci, kteří pozorovali předchozí leteckou bitvu. První pomoc mu poskytl zdravotník z jednotky v nedaleké vesnici Savino. Následoval přesun do frontové nemocnice v Mosalsku, kde ho ošetřil známý chirurg Jakov Gudinskij, který provedl několik složitých operací. Jakmile se jeho zdravotní stav zlepšil, byl převezen do nemocnice v Moskvě, kde se o něj staral celý tým lékařů. Nakonec se uzdravil a dokonce žádal, aby se mohl vrátit na frontu ke svému pluku. Zdravotní prohlídkou však neprošel



Sovětský dálkový bombardér Iljušin DB-3F

Čissova zachránila kombinace vysoké sněhové pokrývky a prudkého sklonu svahu, který pohltil většinu síly nárazu. Přesto si poranil páteř, utrpěl zlomeninu pánve a měl prasklý

a zbytek války strávil ve škole pro palubní navigátory. V padesátých letech absolvoval vojenskou akademii a až do odchodu do civilu působil jako politický komisař.

Průlet skleněnou střechou

Dalším zázračně přeživším se stal příslušník americké 303. bombardovací skupiny četař Alan Magee (1919–2003). Sloužil jako spodní střelec čtyřmotorového bombardéru Boeing B-17F a 3. ledna 1943 se účastnil náletu na ponorkové doky v St. Nazaire ve Francii. Jejich stroj dostal zásah protiletadlovým granátem. Jedna střepina zasáhla Mageeho střeleckou věž a zastavila se až v jeho padáku, který měl připnutý na hrudi. Proto opustil věž a dostal se do trupu, kde si chtěl vzít jiný padák. Než to stihl, dostal jejich stroj další zásah, který mu odebral pravé křídlo. Výbuch Mageeho

vymrštil z letounu přibližně ve výšce 6 700 metrů. Byl stále při vědomí a uvedl o tom: „*Prosil jsem Boha, aby mi zachránil život. Říkal jsem mu, že si nepřeji zemřít, protože o životě ještě nic nevím.*“

Pak ztratil vědomí a po dlouhém nekontrolovatelném pádu nakonec prorazil prosklenou střechu železniční stanice v St. Nazaire. Pod střechou se ale táhlo mnoho drátů s elektrickými rozvody a různých kovových výztuh, které jeho dopad zmírnilly. Utrpěl však četná zranění, jednu ruku mu konstrukce téměř utrhla a měl vyražené skoro všechny zuby,



Americký letec Alan Magee ve spodní střelecké věži Boeingu G-17F

zlomené nohy a poraněná kolena a kotníky. Když se probral v nemocnici, prohlásil: „Nevím, jak jsem se sem dostal, ale díkybohu jsem tady.“ Němečtí lékaři s ním zacházeli velmi dobře a zachránili mu i ruku. Po válce se vrátil do USA a do Francie se znovu podíval až v roce 1995. Šel

si samozřejmě prohlédnout i místní nádraží s prosklenou střechou, která ztlumila před 50 lety jeho pád. Když se na ni podíval, řekl: „Myslel jsem, že je mnohem menší. Ve skutečnosti jsem ji nikdy předtím neviděl, protože jsem byl v bezvědomí, když jsem do ní narazil při pádu z 20 000 stop.“

Skok do temné noci

Angličan Nicholas Stephen Alkemade (1923–1987) sloužil jako palubní střelec u 115. perutě RAF, která byla na jaře 1944 vyzbrojena bombardéry Avro Lancaster Mk. II. V noci z 24. na 25. března se účastnil náletu na Berlín, ale když jejich stroj míjel Schmollenberg, zaútočil na něj německý noční stíhač Junkers Ju 88. Alkemade ještě stihl zareagovat na útok a zahájil palbu z kulometů své střelecké věže, umístěné na konci trupu. Německý stíhač měl ale dobrou mušku a těžce poškodil trup jeho lancasteru, který začal hořet. Pilot všem členům posádky nařídil vzít si padáky a vyskočit, dokud má stroj pod kontrolou. Alkemade neměl padák připnutý na sobě, nýbrž se nacházel v trupu za jeho zády.

Když otočil svou střeleckou věž tak, aby otevřel průlezový otvor, přivítalo ho doslova ohnivé peklo. Jeho padák už hořel a divoké plameny mu

sežehly odhalenou tvář a zápěstí. Jeho gumová kyslíková maska, pevně sevřená přes ústa a nos, se začala tavit a roztékala se mu po obličeji.



Padák s postrojem, užívaný za války britským RAF



Britský bombardér Avro Lancaster

Nesmírné horko ho donutilo znovu zavřít vstupní otvor věže. Byl v pasti a situace se ještě zhoršila, když požár prohořel až do věže a zapálil hydraulickou kapalinu jejího otočného mechanismu.

Alkemade později vzpomínal, co se mu honilo hlavou: „Měl jsem na výběr, zda zůstat v letadle, nebo vyskočit. Kdybych zůstal, uhořel bych. Má kombinéza už na mně začínala hořet a obličej a ruce jsem měl hodně spálené, i když jsem v tu chvíli kvůli svému

vysokému vzrušení sotva vnímal bolest. Rozhodl jsem se skočit a ukončit to všechno co nejrychleji, jak to šlo. Otočil jsem věž napravo a ani jsem se neobtěžoval sundat si helm a odpojit interkom. Pak jsem vypadl do noci. Bylo to velmi tiché, jediným zvukem bylo hučení leteckých motorů v dálce, a neměl jsem vůbec žádný pocit pádu. Cítil jsem se zavěšený v prostoru. Lítost nad tím, že jsem se nedostal domů, byly moje hlavní myšlenky a jednou jsem si pomyslel, že

mi nepřipadá divné, že za pár sekund zemřu. Před očima mi neprobíhaly žádné obrazy mého života ani nic podobného.“

Jeho smrt však na dostaveníčko nepřišla, neboť pád z výšky 5 500 metrů zbrzdily koruny několika blízko u sebe stojících borovic a také silná vrstva sněhu pod nimi. Alkemade po dopadu s překvapením zjistil, že může hýbat rukama i nohama a jediné zranění, které utrpěl, jsou popáleniny, třísky z větví a vymknutý kotník. Zachoval klid pravého Angličana, zapálil si cigaretu a začal si místo prohlížet. Zjistil, že sníh je jen pod skupinou borovic, do kterých dopadl, a všude jinde už roztál. Když dokouřil, začal pískat na píšťalku z nouzové výbavy pro přežití a brzy ho našli němečtí civilisté, kteří ho dovezli do nemocnice v Meschede. Teprve tam při výslechu uvedl, že vyskočil bez padáku. Nikdo mu to moc nevěřil, ale nakonec ho vyšetřovatelé



Nicholas Stephen Alkemade sloužící jako palubní střelec u 115. perutě RAF

odvezli na místo jeho dopadu a pak i k troskám sestřeleného lancasteru. Tam také zjistil, že na padácích vyskočili a přežili už jen dva další muži z celkem sedmičlenné posádky jeho stroje. Zbytek války Alkemade prožil jako celebrita v zajateckém táboře Stalag Luft III a pak se vrátil domů.

Náraz do liberatoru

Několik letců přežilo pád z letounu z menší výšky. Jedním z nich byl například rumunský stíhač Carol Anastasescu. Ten sloužil u protivzdušné obrany ropných polí v Ploješti. Dne 1. srpna 1943 odstartovalo ze základny v severní Africe 164 liberatorů

a letem těsně nad hladinou Středozemního moře zamířily k Rumunsku. Při přeletu hornaté Albánie je ale zaznamenaly německé radiolokátory a upozornily protiletadlovou obranu Ploješti. Na letišti Pipera se rozeřvaly poplachové sirény a odstartovalo

odtud 16 stíhaček IAR od 6. skupiny. Nejdříve nastoupaly do velké výšky a nějakou dobu hlídkovaly nad Bukureští. Pak ale ze země přišla informace, že mají klesnout, a pak teprve narazily na americký svaz. Odhodlaně na něj zaútočily a poměrně se jim dařilo. Poručík Carol Anastasescu jeden B-24 sestřelil, pak ale dostal několik zásahů a jeho stíhačka začala hořet: *„Snažil jsem se nabrat trochu výšky mírným zatažením za páku. Bylo to příliš nízko na to, abych skočil... Popáleniny mě strašně mučily, bál jsem se, že letadlo exploduje. V tu chvíli jsem viděl, jak se z formace odtrhl bombardér a přišel na mě zaútočit. Z letadla vycházel kouř, střílel přímo na mě se všemi kulomety vpředu.*

Už jsem se nemohl bránit, muka se stala nesnesitelnými. Otočil jsem se mírně doleva ke kolosu, mírně jsem se naklonil a rozhodl jsem se dostat ho... Ucítil jsem náraz, pak silné teplo a bylo to. Probudil jsem se v nemocnici.“ Teprve z vyprávění se dozvěděl, že poté, co do bombardéru narazil, ho našli na poli v kupce sena. Asi dvacet metrů od jeho havarovaného letadla. Měl zlomeninu lebeční kosti, poškozenou páteř a mnoho dalších vážných zranění. V nemocnici zůstal více než rok.

Za druhé světové války došlo ještě k několika podobným zázračným vyvážnutím při neoperačních letech. Například 26. listopadu 1942 po nárazu do lana barážového balonu



Skupina rumunských letců u stíhaček IAR-80

havaroval československý pilot major Josef Jaške. Vypadl z troskek letounu nejméně z kilometrové výšky a rovněž přežil. Už během světového konfliktu konstruktéři pracovali na katapultovacích sedačkách, které by

zajišťovaly, že se padák otevře i v případě, že je letec v bezvědomí, a rizika smrtelných nehod dost snižovaly. Ty dnešní pracují zcela automaticky a riziko smrti ještě zmenšují.

Jak napomoci záchraku?

Ač k nejvíce případům výskoků na padáku a jejich neotevření došlo za druhé světové války, v bojových operacích jsou doloženi patrně jen tito tři přeživší. Celkem je ale Úřadem pro letecké havárie od počátku historie letectví až do roku 2008 evidováno 42 případů, kdy člověk přežil pád z letounu letícího ve výšce nad tři kilometry. Proto jistě stojí za to, pokusit se v takovém případě šanci na přežití zvýšit. Normálně člověk padá volným pádem rychlostí přibližně 250 km/h. Tu jde ale snížit v případě, když člověk nezpanikaří a zaujme pozici nazývanou parašutisty jako létající veverka. Člověk roztáhne ruce a nohy do tvaru písmene X a prohne hrudník,



Rychlost pádu výrazně snižuje zaujmutí pozice nazývané parašutisty létající veverka

čímž pád zpomalí až o 60 km/h. Připažením jedné ruky lze také částečně korigovat směr pádu a nasměrovat se tak do vhodnějšího terénu. Nejlepší je dopad na co nejprudší svah nebo šikmou střechu. Tělo se tak nebrzdí okamžitě a kinetická energie se uvolňuje klouzáním a kutálením. Vhodný je i hustý les. Naopak smrtící bývá dopad do vody, která se nestačí při tak rychlém pohybu stlačit a je tvrdá skoro jako beton. Ruce mají při dopadu chránit hlavu tak, že se sepnou v týlu a lokty přitisknou k sobě před obličejem.



Klasický kruhový padák za druhé světové války zachránil životy tisícům letců

KAPITOLA 2

LETOUNY ČERVENÉHO KŘÍŽE V ZAMĚŘOVAČI STÍHAČŮ

Letecká válka na západní frontě zachovávala alespoň nějaké zásady respektu k protivníkovi a nedala se srovnat z bezohledností bojů, které probíhaly na východě. V létě 1940 ale právě zde došlo k několika poměrně krvavým incidentům se střelbou na letouny označené znakem Červeného kříže. Útočníkem ale nebyli nacističtí piloti, nýbrž gentlemani z britského RAF.

Koncem května 1940 utrpěl britský expediční sbor ve Francii sérii porážek a musel se začít evakuovat. Nad přístavním městem Dunkerk tak začala dosud největší letecká bitva druhé světové války. Letci nacistické Luftwaffe se snažili poslat ke dnu co nejvíc lodí evakuujících poraženou spojeneckou armádu zpět do Anglie. Piloti královského letectva se jim v tom snažili za každou cenu zabránit. Letouny RAF a Luftwaffe se tak nad hořícím přístavem střetly v mnoha soubojích. Mnoho sestřelených letců muselo vyskočit nad mořem a skončilo v nafukovacím člunu na hladině kanálu La Manche. Obě strany se koupající se letce samozřejmě snažily vylovit a posádky válečných i civilních plavidel je zachraňovaly, kdykoli to bylo možné.

Námořníci brali na palubu jak vlastní piloty, tak ty nepřátelské, kteří pak putovali do zajateckých táborů, kde pro ně válka končila.

Britové začali také používat obojživelné letouny Supermarine Walrus a Němci zase Heinkely He 59 a v menší míře i He 115. Pro tyto účely založili i několik, ze začátku dosti improvizovaných, leteckých oddílů námořní záchrany, německy označovaných jako Seenotflugkommando. Velení doufalo, že by mohly operovat jako neutrální, a proto dostaly nátěr bílou barvou na všech plochách a na místech výsostných znaků nesly výrazné označení červeným křížem. Takto zbarvené a zbavené kulometné výzbroje začaly operovat nad mořem a zachraňovat sestřelené letce.