

Ivan Otto Schwarz (1923–2018)

Na prahu nového roku, ve středu 4. ledna 2018 v ranních hodinách, zemřel ve věku 94 roků jeden z posledních čs. válečných letců, kteří aktivně bojovali ve 2. světové válce. V osobě genmjr. v.v. Ivana Otty Schwarze se tak na věčnost odebral současně i poslední z osmi mužů osádky československého Liberatoru, která se po Vánocích 1943 proslavila potopením německé ozbrojené obchodní lodi *Alsterufer*, jež vezla náklad strategicky důležitých surovin z Japonska do nacistického Německa. Potopení tohoto „lamače blokády“ představovalo patrně největší jednorázový úspěch čs. letectva v boji proti nacistické válečné mašinerii.

Narodil se 11. prosince 1923 v Bratislavě v rodině židovského advokáta Dr. Oskara Schwarze a jeho manželky Anny Schwarzové. Děťství prožil v Bytči, kde vychodil měšťanskou školu. Poté začal studovat na gymnáziu ve Spišské Nové Vsi, odkud přestoupil na gymnázium v Žilině. V srpnu 1938 jej otec poslal dostudovat do Velké Británie. Tam se v lednu 1941, ve svých pouhých 17 letech, přihlásil jako dobrovolník do čs. zahraniční armády v Leamingtonu. V listopadu 1941 byl přemístěn od pozemních jednotek k čs. letectvu v rámci RAF. Byl určen k výcviku na palubního radiotelegrafistu a palubního střelce s perspektivou zařazení k 311. čs. bombardovací peruti, která v průběhu svého tehdejšího zařazení v rámci *Bomber Command* utrpěla vážné ztráty a volala po posilách.

Radiotelegrafní kurz prodělal mezi únorem a červnem 1942 u *No. 1 Signal School* v Cranwellu, střelecký pak od června do srpna 1942 u *No. 8 Air Gunners School* v Evantonu. Ještě před dokončením této fáze výcviku byl povýšen na *Sergeanta*. Od srpna do listopadu 1942 pak absolvoval operační výcvik u 1429. československé operačně výcvikové letky (*No. 1429 Czechoslovak Operational Training Flight*), odkud pak vycvičené a stmelené nové osádky směřovaly přímo k „mateřské“ *Trístajedenáctce*. No 1429 COTF měla tehdy základnu ve Woolfox Lodge v Rutlandu, odkud se pak koncem srpna 1942 přestěhovala do Church Broughtonu v hrabství Derby, kde jako *No. 5 Training Flight (Czech)* přešla do sestavy zde dislokované *No. 27 Operational Training Unit*. V osádce Sgt Miroslava Styblíka dokončil Sgt Ivan Otto Schwarz výcvik na nové základně Thornaby-on-Tees v hrabství Durham, kam se letka počátkem listopadu 1942 přestěhovala.

Do řad 311. peruti byl zařazen 21. listopadu 1942 a sloužil u ní nepřetržitě až do března 1945. V té době již operovala v rámci *Coastal Command*. V rámci bitvy o Atlantik podnikala nad Biskajským zálivem a Atlantikem nekonečné hlídky, zaměřené především na vyhledávání a ničení nepřátelských ponorek a hladinových plavidel. Zpočátku byla vyzbrojena dvoumotorovými Wellingtony Mk.IC, k nimž v březnu 1943 přibýlo několik kusů novější verze Mk.X. V létě 1943, po



FOTO: sbírka autora

F/Sgt Ivan Otto Schwarz v době své služby u 311. čs. bombardovací peruti.



FOTO: VHU

Oficiální znak 311. peruti.



Dva vzácné barevné záběry Wellingtonu Mk.IC Z1111 (KX-N) od 311. peruti, pořízené na letišti Talbenny na podzim 1942. Tento stroj byl prvním, který u „Trístajedenáctky“, nyní operující pod *Coastal Command*, obdržel tuto novou bílou „námořní“ kamufláž.

přesunu z Talbenny do Beaulieu, pak došlo k jejímu přezbrojení na moderní čtyřmotorové Liberatory GR.Mk.V a později i GR.Mk.VI. V operační službě si vedl dobře, takže nic nebránilo tomu, aby byl v říjnu 1943 povýšen na *Flight Sergeant*a.

Do historie Třístajedenáctky i celého československého letectva se zapsal především onoho 27. prosince 1943. Pro úplnost je třeba dodat, že osmičlennou osádku Liberatoru GR.Mk.V BZ796 (H), která se tak významně zapsala i do dějin bitvy o Atlantik, tvořili jedenatřicetiletý kapitán P/O Oldřich Doležal, rodák z Moravské Ostravy, šestadvacetiletý druhý pilot Sgt Robert Procházka z Prahy, jedenatřicetiletý navigátor F/O Zdeněk Hanuš, rodák z Pačejova u Klatov, dále třiadvacetiletý radiotelegrafista F/Sgt Marcel Ludikar, narozený v Paříži, pětadvacetiletý radarový operátor F/Sgt Jindřich Heinz Lothar Hahn, pocházející z Vídně, dvacetiletý horní střelec F/Sgt Ivan Otto Schwarz z Bratislavy, čtyřicetiletý zadní střelec Sgt František Veitl z Prahy a čtyřiatřicetiletý boční střelec W/O Josef Kosek z Měčina u Brna.

„Zneškodnění každé takové lodi znamená ránu pro Osu, která se vyrovná krvavému odražení útoku na Volze nebo v Tunisu...“ prohlásil v květnu 1943 v britském parlamentu Dingle Mackintosh Foot, podtajemník britského Ministry of Economic Warfare. Mluvil o německých ozbrojených rychlých obchodních lodích, dopravujících z císařského Japonska do nacistického Německa, trpícího nedostatkem deficitních surovin, úzkoprofilové a strategicky důležité komodity, především vzácné kovy,

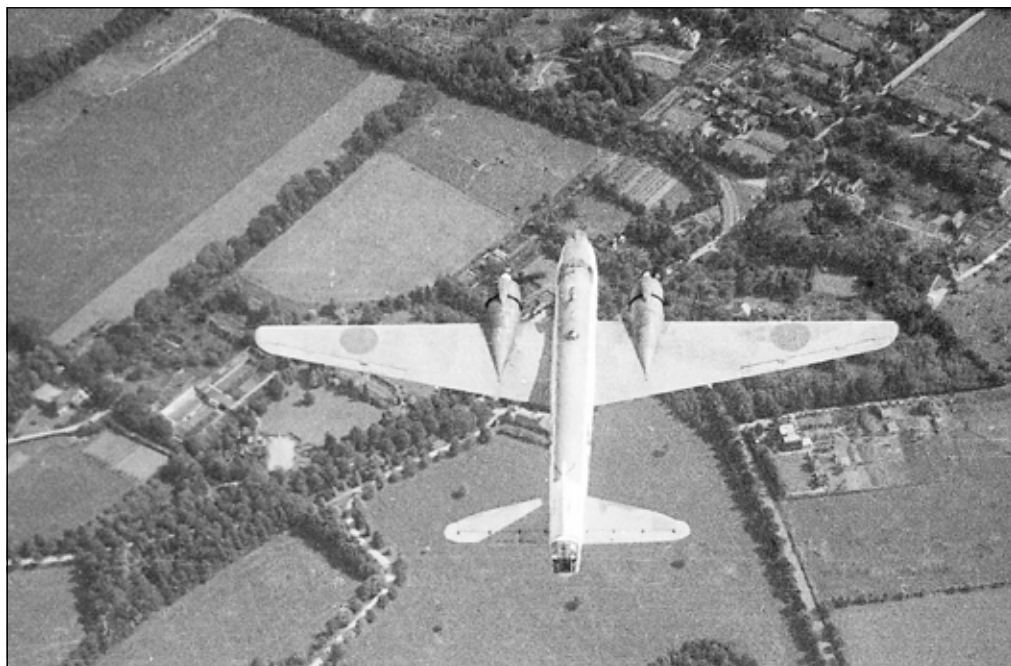
kaučuk, tuky, chinin apod. Opačným směrem pak vozily zejména jemné přístroje, přesné strojní součástky a optiku. Němci jim říkali *blockadebrecher*, Britové *blockade-runner* nebo *blockade-breaker*, což lze zhruba přeložit i jako lamačův blokád, tedy spojenecké námořní blokády Atlantiku. Prvních pět vyplulo do Japonska na přelomu let 1941/1942 a pak následovala řada dalších. Kapitán německého „lamače blokády“ Ramses v proslovu před posádkou své lodi před nástupem plavby řekl: „*Prolomíte-li blokádu, je to velká bitva vyhraná pro vůdce...*“

Potopení „lamače blokády“ *Alsterufer* bývá v českém prostředí vnímáno do jisté míry jako izolovaná epizoda. Ve skutečnosti proběhlo v rámci širší britské protiakce, která měla čelit německé operaci *Bernau*, jejímž cílem byla ochrana a bezpečné přijetí hned pěti *blockade-runnerů*. Vedle *Alsteruferu* šlo o *Osorno*, *Rio Grande*, *Weserland* a *Burgenland*. Vzhledem k tomu, jak velký strategický význam měl pro Německo jejich úzkoprofilový náklad, dostalo zabezpečení jejich návratu do francouzského přístavu Bordeaux nejvyšší prioritu. O náročný úkol se měly podělit jak *Kriegsmarine*, tak i *Luftwaffe*.¹

Díky dešifrování radiokorespondence podle klíče *Ultra* byli ovšem Spojenci o německých plánech zpraveni. Věděli nejen o vyplutí „lamačův blokády“ z japonských přístavů, ale i o přípravách na jejich přijetí v okupované Francii. Tak se stalo, že díky koordinované akci letectva a námořnictva nakonec do Bordeaux doplula 26. prosince 1943 jen loď *Osorno*, beztak



Wellington Mk.IC Z1147 (Q) od 311. peruti na snímcích z dubna 1943. Na prvním během protiponorkové hlídky nad Biskajským zálivem, na druhém během letu nad anglickou „country“.



¹ O okolnostech celé toto akce byla v našem časopise zveřejněna studie již před šestnácti lety. Viz Jiří RAJLICH, *Případ Alsterufer*. HaV 2002, č. 1, s. 120–157.

vážně poškozená leteckým útokem. Přivezla neocenitelný náklad tří strategicky důležitých komodit – kaučuku, který kryl německou potřebu na osm měsíců, cínu na devět měsíců, a wolframu na šest a půl měsíce. Ostatní byly potopeny: jako první šla ke dnu 27. prosince 1943 loď *Alsterufer*, zbylé tři pak v prvních dnech následujícího roku: *Weserland* dne 2. ledna 1944, *Rio Grande* 4. ledna a *Burgenland* 6. ledna 1944. Zcela rozprášeny byly i německé eskortní námořní síly. Stalo se tak v námořním měření sil, které vyvrcholilo odpoledne 28. prosince 1943. V Biskajském zálivu tehdy britské křižníky *HMS Glasgow* a *HMS Enterprise* za špatného počasí potopily německý velitelský torpédoborec a dvě torpédovky.

„Lamač blokády“ *Alsterufer* (2729 BRT), plující s nákladem 344 tun wolframu z japonského Kóbe, objevila ráno 27. prosince 1943 osádka obřího létajícího člunu Short Sunderland od 201. peruťi. Po několika hodinách sledování pak na plavidlo zaútočila, ale vzhledem k nepříznivému počasí a špatné viditelnosti bez úspěchu. Stejně dopadly i útoky dvou dalších Sunderlandů, které se ve sledování *Alsteruferu* střídaly. V půl čtvrté odpoledne německá posádka nad sebou skrze mraky zaslechla zvuk leteckých motorů. Byl to onen československý Liberator.

P/O Oldřich Doležal letěl právě ve výšce 1000 metrů nad vlnami prosincového



FOTO: sbírka autora

Liberator GR.Mk.V BZ769 (C) náležel k prvním strojům tohoto typu, které 311. peruť v létě 1943 převzala. Dne 21. 12. 1943, v průběhu operace proti „lamačům blokády“, s ním osádka P/O Václava Jílka útočila na plavidlo *Osorno* (6951 BRT), jež tehdy v mírném předstihu před *Alsteruferem* pronikalo z Japonska Biskajským zálivem také k francouzskému pobřeží.



FOTO: sbírka autora

Československá osádka Liberatoru GR.Mk.V BZ796 (H), která potopila *Alsterufer*. Zleva Sgt Štefan Fonta (palubní střelec), F/Sgt Ivan O. Schwarz (horní střelec), F/Sgt Jindřich H. L. Hahn (radarový operátor), F/Sgt Marcel Ludikar (radiotelegrafista), P/O Oldřich Doležal (kapitán a první pilot), F/O Zdeněk Hanuš (navigátor a bombometčík), Sgt Robert Procházka (druhý pilot) a W/O Josef Kosek (boční střelec). Na snímku chybí zadní střelec Sgt František Veitl, ale přebývá Sgt Štefan Fonta, jenž se operace proti *Alsteruferu* nezúčastnil. Z praktických důvodů (vlastní stroj byl v opravě) se letci nechali zvěčnit před Liberatorem GR.Mk.V BZ763 (O), s nímž během vánoční bitvy úspěšně operovala osádka P/O Jana Velly.

Atlantiku, když v 15.35 h jeho radiolokátor na vzdálenost deseti kilometrů zaznamenal námořní cíl. V důsledku deštových mraků ho nakrátko zahlédl pouhou skulinou v mrakové pokrývce. Plavidlo plulo rychlostí asi patnácti uzlů, a jakmile se Liberator přiblížil, německá posádka zahájila poměrně přesnou protiletadlovou palbu. Osádka loď vyfotografovala, odletěla stranou a udržovala s cílem radarový kontakt. Viditelnost byla i nadále velmi špatná. Špinavě šedá mraková pokrývka se válela již ve výšce pouhých 270 metrů. Loď se nacházela v pozici 46.30 severní šířky, 18.50 západní délky, tedy zhruba 850 kilometrů západoseverozápadně od mysu Finisterre (neboli přibližně 1250 kilometrů západně od Bordeaux). K následnému útoku na plavidlo použila československá osádka veškeré své zbraně – od kulometů přes raketové střely až po obě pumy. Němci odpovídali prolétávajícímu Liberatoru zuřivou palbou z protiletadlových kulometů a lehkého i těžkého flaku; nakonec se pokoušeli uspět i s vystřelením lanové baráže, ale neúspěšně.

Bylo 16.07, když navzdory husté a poměrně přesné německé palbě Doležal sklonil nos svého čtyřmotorového obra a zahájil útok. Nejprve začal odpalovat své neřízené raketové střely. Byl velice přesný. Z osmi raket SAP 60, vypálených ze vzdálenosti od 600 do 400 metrů, jich zád' lodi nad čarou ponoru zasáhlo pět. Zároveň navigátor Hanuš svrhl s použitím ručního zaměřování z výšky 180 metrů obě své pumy – dvěšředesátilibrovou a průraznou pětisetlibrovou. Ani jedna cíl neminula! Vzápětí *Alsteruferem* otřáslы přímé zásahy a z lodi vyšlehy plameny. Detonace byla natolik silná, že Liberator, pálící ze všech svých zbraní, doslova poskočil ve vzduchu. Proletěl nepřátelskou palbou nízko nad zasaženým cílem a s jedním poškozeným motorem se vzdaloval z místa utkání.

„...Jakmile se letoun přiblížil, osádka lodi zahájila palbu z protiletadlových děl a kulometů,“ pravilo se v pravidelném hlášení. „Byly pořízeny snímky a letoun odletěl a udržoval záznam na SE [proti lodní radiolokátor ASV Mk.III]. Viditelnost

byla špatná, mraky byly asi ve výšce 800 stop. V 16.07 osádka letounu zaútočila na loď a vystřelila první pár RP [raketové střely SAP 60]. Přitom letoun se mírně stácel, a když byl vyrovnán, byly vystřeleny zbývající RP v úhlu asi 15 stupňů. Poslední RP bylo vypáleno ze vzdálenosti 600 yardů. Během tohoto útoku navigátor odpustil pumy ze 600 stop a zaznamenal přímý zásah za komínem lodi. Požár, který byl způsoben tímto zásahem, se rychle rozšířil a posádka opustila loď... Právý motor (vnější) našeho letounu byl poškozen střelbou. Nikdo z osádky nebyl zraněn. Pořízené snímky ukazují výtečný výsledek.“

Obě svržené pumy loď přímo zasáhly a explodovaly uvnitř, kde způsobily rozsáhlý požár. Když kapitán A. Piatek seznal, že lodi již není pomoci, vydal rozkaz k jejímu opuštění. Její agonie však trvala déle. Posádkou opuštěná hořící loď i se svým drahocenným nákladem zmizela pod hladinou Atlantiku až následujícího odpoledne. Všech 74 německých trosečníků na čtyřech záchranných člunech pak 29. prosince vylovila britská korveta (patřící do sestavy *Escort Group 6*) asi 840 km západoseverozápadně od španělského mysu Finisterre. „Všichni zajatí se bez výjimky vyjadřovali s velikým uznáním o fair způsobu, jakým byl boj veden a zvláště vychvalovali odvahu osádky letounu H,“ píše pamětník. „Nemohli pochopit, jak letoun klidně a chladnokrevně prolétl největší palebnou přehradou, jakou loď mohla vytvořit. Kapitán nazval svou sporou angličtinou pilota letounu „a cunning old fox“ (mazaný starý lišák).“

Velitelství *Coastal Command* potopení *Alsteruferu* ocenilo udělením vysokých vyznamenání, Záslužných leteckých křížů (DFC) – kapitánovi P/O Oldřichovi Doležalovi a navigátorovi F/O Zdeňkovi Hanušovi. Doležalovi mj. i za to, že ačkoli „se setkal... s intenzivní a přesnou palbou těžkého a lehkého flaku a jeho letoun se navíc stal objektem použití speciálního protiletadlového prostředku,“ nijak jej to neodradilo „od provedení velmi dovedného, smělého a naprosto úspěšného útoku“. Hanušovi, jenž „má největší zásluhu na dosaženém úspěchu,“ pak za to, že „tváří v tvář intenzivní protiletadlové



FOTO: sbírka autora

Atlantický oceán asi 850 km západoseverozápadně od mysu Finisterre, 27. 12. 1943. Hořící *Alsterufer* po zásahu z Liberatoru GR.Mk.V BZ796 (H) od 311. peruti. Se svými 2729 BRT, délkou 96 metrů a šířkou 15,3 metrů byla *Alsterufer* nejmenší, ale zato nejrychlejší a nejsilnější vyzbrojenou motorovou obchodní lodí flotily německých *blockade-runnerů*. Zmizela pod hladinou i s 344 tunami strategicky důležitého wolframu, který by pokryl německou potřebu téměř na celý rok. Celkem 74 německých námořníků v čele s kapitánem Piatekem bylo zajato.

palbě navedl letoun do útoku“ a „s pouhými dvěma pumami ...bylo [jeho] výjimečnou dovedností dosaženo přímého zásahu zádě lodi, což způsobilo potopení plavidla“. čímž „bylo dosaženo významného poškození nepřátelského zásobování“.

Ostatních šest členů osádky, kteří měli také svůj podíl na tomto velkém úspěchu, československá vláda vyznamenala Československými válečnými kříži:

Sgt Robert Procházka, jenž, jak se praví v citaci k udělení tohoto vyznamenání, „za krátkou dobu svého přidělení u peruti se vypracoval na velmi dobrého druhého pilota a jako takový koná určený úkol vždy s chutí a k naprosté spokojenosti nadřízených“. Během vlastního útoku „za obtížných podmínek a v palbě nepřítele řídil chod motorů, čímž umožnil kapitánovi soustředit se na samotný útok“, a navíc „přesnou obsluhou zaměřovače umožnil navigátorovi docílit plného zásahu na zádi lodi“, takže je „ve značné míře zúčastněn na úspěchu osádky“.

První radiotelegrafista F/Sgt Marcel Ludikar, „přesný a svědomitý pracovník“, jenž „za podmínek nebezpečných a obtížných, za palby kulometů nepřátelské lodi,

O úspěchu československé osádky referoval veškerý britský tisk. Téměř všechny listy uveřejnily některé ze snímků zasaženého a hořícího *Alsteruferu*. Za nepřátelské palby je ruční kamerou pořídil boční střelec W/O Josef Kosek.



FOTO: sbírka autora



Letiště Beaulieu, 31. 1. 1944. Vyznamenání za potopení *Asteruferu*. Záslužné letecké kříže (DFC) pro F/O Zdeňka Hanuše (vlevo) a P/O Oldřicha Doležala. Dekoraci osobně prováděl nový velitel *Coastal Command*, A/C/M Sir William Sholto Douglas, KCB, DFC, MC. Vzhledem k tomu, že za 2. světové války velel mj. *Fighter Command* (1940–1942) a *Coastal Command* (1944–1945), tedy velitelstvím, v jejichž svazku čs. letci bojovali, měl možnost dobře je poznat. Podle jeho úsudku byli Češi „racionální, spolehliví a plnění rozkazy... skutečně dobří letci s dobrým smyslem pro týmovou práci“ („*rational, solid and obey orders, they are „very good fliers indeed [and the] team work good“*“).



Liberator GR.Mk.V BZ745 po svém přidělení k 311. peruti dostává individuální identifikační písmeno E.



FOTO: J. Němčák via J. Kárník

Ke spojovacím účelům sloužil u 311. peruti i tento lehký dvoumotorový Oxford Mk.II PH511, který později sloužil i v poválečném čs. letectvu.



FOTO: sbírka autora

Liberator GR.Mk.VI KG898 (PP-W) od 311. peruti při protiponorkové hlídce na jaře 1945.



Část osádky, která potopila *Alsterufer*. Zleva Sgt František Veitl, P/O Oldřich Doležal, F/Sgt Jindřich H. L. Hahn, F/Sgt Ivan O. Schwarz, F/O Zdeněk Hanuš a F/Sgt Marcel Ludikar.

splnil svoje povinnosti s naprostou přesností. V průběhu boje udržoval spojení s vyšším velitelstvím a úspěšně navedl na místo boje další letoun, který potvrdil výsledek útoku. Svou přesnou prací a neohrožeností vydatnou měrou přispěl k provedení úkolu celé osádky a k úspěchu celkové akce.“

Radarový operátor-střelec F/Sgt Jindřich Hahn, „ukázněný a spolehlivý poddůstojník, který koná určený mu úkol vždy s chutí a bezchybně“, muž, který „za velmi špatného počasí na svém přístroji zjistil reflexy nepřátelské lodi a navedl kapitána na cíl, čímž vlastně umožnil provedení celé akce. Když za špatné viditelnosti byl styk s lodí ztracen, znovu letoun navedl na cíl. V průběhu boje za nepřátelské palby prokázal neohroženost a chladnokrevnost, jeho technická zdatnost značně přispěla k úspěchu osádky.“

Zadní střelec Sgt František Veitl (bývalý člen osobní stráže prezidenta Beneše), jenž „se vyznačuje neobyčejně vysokou morálkou a jeho bojový duch je příkladný... za podmínek velmi obtížných a za palby nepřítele ostřeloval nepřátelskou loď, aby umlčel její protiletadlové zbraně. Neohroženým plněním svého úkolu vydatnou měrou přispěl k umlčení nepřátelské palby, což umožnilo kapitánovi provést útok.“

Boční střelec W/O Josef Kosek (jenž byl současně Squadron Gunnery Leaderem), který „své povinnosti vždy splnil vzorně a svědomitě a jest příkladem svým podřízeným“ a jemuž „byl

svěřen úkol fotografovat útok a zachytiti celý průběh boje“, kterýžto úkol „splnil za nepřátelské palby tak dokonale, že výsledkem jeho práce byly získány jak velmi hodnotné snímky, zachycující způsobenou škodu na zádi lodi, což umožnilo admiralitě zjištění typu lodi, tonáže a jejího nákladu, tak nezvratný důkaz o velmi úspěšném a obtížném útoku“.

A konečně horní střelec F/Sgt Ivan Schwarz, jenž je „velmi dobrý střelec a vždy projevuje vysoký bojový duch bez ohledu na obtíže a vlastní nebezpečí“, při vlastním útoku „za nepřátelské palby ostřeloval nepřátelskou loď přesným mířením a přispěl tak k umlčení protiletadlových zbraní nepřítele,“ čímž „přispěl k úspěšnému provedení útoku.“

Jmenovaným (a ještě několika dalším letcům, kteří se úspěšně zhostili posledních operací) jejich Československé válečné kříže osobně připnul 7. února 1944 v Beaulieu generální inspektor Československého letectva A/V/M Karel Janoušek, KCB. Dva z členů Doležalovy osádky, F/Sgt Jindřich Hahn a právě F/Sgt Ivan Schwarz, navíc obdrželi ještě Československou medaili Za chrabrost před nepřítelem.

V operační činnosti pokračoval Ivan Schwarz i v následujících měsících. Po přesunu jednotky z Beaulieu do Predannacku šlo především o leteckou podporu spojeneckého vylodění v Normandii. Historického 6. června 1944 byl na palubě svého Liberatoru také u toho a i v následujících týdnech podnikal nad Lamanšským průlivem hlídky, které měly zabránit průniku německých ponorek a hladinových plavidel k trasám spojeneckých konvojů mířících do Francie. Po srpnovém přesunu jednotky do skotského Tainu se pak novou operační oblastí 311. peruti staly především vody Severního moře poblíž Norska, kam se po dobytí francouzských přístavů stáhly německé ponorky.

Po odlétání operačního turnusu (tj. předpisem stanoveného počtu operačních hodin) nastoupil v březnu 1945 službu u britské 167. transportní peruti RAF. Stal se zde členem osádky, které velel zkušený F/Lt Miroslav Jiroudek. Z mateřské základny Blackbushe na dvoumotorových transportních letounech Warwick C.Mk.I a C.Mk.III dopravovali vojáky, zbraně, munici a další válečný materiál do Francie, Belgie, ale i do Itálie a Řecka. Službu v RAF ukončil v srpnu 1945, kdy se vrátil do osvobozeného Československa.

Domů se již vracel v první důstojnické hodnosti podporučíka letectva v záloze, do níž byl povýšen v březnu 1945. O půl roku později, v říjnu, byl povýšen o dva stupně, na nadporučíka letectva v záloze.

V Československé armádě ale zůstal sloužit jen do konce roku 1946, kdy odešel do zálohy. Krátce nato se v důsledku zhoršující se politické situace vrátil do Velké Británie. Získal zde státní občanství a dlouhá léta pak podnikal v oblasti stavebnictví a strojírenství. Po listopadu 1989 byl v rámci rehabilitací západních vojáků povýšen do hodnosti plukovníka a v roce 1995 byl jmenován generálmajorem Ozbrojených sil Slovenské republiky ve výslužbě. V letech 2006–2009 stál v čele Svazu letců Svobodného Československa v Londýně.

Ivan Otto Schwarz byl nositelem celé řady vyznamenání – britských i československých. Čtyřikrát mu byl udělen Čs. válečný kříž, dále získal Čs. medaili Za chrabrost, Čs. vojenskou pamětní medaili (se štítkem VB), Čs. vojenskou medaili Za zásluhy I. st. aj. Během loňské červnové návštěvy Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku mu prezident republiky Miloš Zeman udělil Medaili Za hrdinství. Místo posledního odpočinku nalezl na hřbitově v Brookwoodu, kde je pohřbeno několik desítek jeho druhů, kteří zemřeli za války i v poválečných desetiletích.

Jiří Rajlich



FOTO: Jaroslav Beránek

Ivan Otto Schwarz u československého památníku v Brookwoodu v neděli 31. října 2010. Po jeho levici stojí Arnošt Polák (1923–2017), tehdejší předseda Svazu letců svobodného Československa v zahraničí.