

C:\Users\Plazma\Desktop\detektivky a valečné\Zmes 34. knih z 2.sv. vojny\Piere Clostermann Ohně v oblacích.pdb

PDB Name: Ohně v oblacích
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 11.3.2009
Modification Date: 11.3.2009
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

Piere Clostermann
OHNĚ V OBLACÍCH

Mým kamarádům letcům, kteří zemřeli, aby smazali dávné omyly, kterých se oni sami nedopustili.

Těm, kteří možná budou ještě platit za nové omyly i když to budou bohužel stále tytéž omyly mocných velkých mužů, kteří nechťejí uvěřit minulým poučením.

Název originálu: FEUX DU CIEL Obálka: Petr Bauer Grafická úprava obálky: Petr Bauer Překlad: Boris Stočes
Redakce: Helena Štebestová
Copyright © by Pierre Clostermann
All Rights Reserved
Copyright © 1996 for the Czech translation B. Stočes
Copyright © 1996 for Cover by P. Bauer
Copyright © 1996 for the Czech edition by ~ - books s. r. o.
ISBN 80-7193-020-2
Předmluva

V roce 1946 jsem začal uskutečňovat záměr, který mne hluboce zaujal již v roce 1940: Dějiny letecké války.

Prošel jsem stovky a tisíce dokladů z archivů Luftwaffe, Royal Air Force, US Navy a Army Air Forces. Četl jsem prakticky všechny překlady japonských dokumentů shromážděných v Pentagonu, všechna díla uveřejněná ve Francii, Británii, Švýcarsku, Itálii a Španělsku . . .

Shrnul jsem výsledky čtyř let trpělivého hledání a za několik měsíců - budou-li okolnosti příznivé - bude tato práce skončena.

Avšak právě ve chvíli, kdy jsem s tímto dílem šel téměř k závěru, jsem si uvědomil, jak silně ovlivněn je každý historik, zabývající se poslední válkou, samotnou povahou rozsáhlé dokumentace, o kterou se opírá.

Když jsem všechny ty doklady vyhledal, utřídil, označil, prostudoval a zredigoval, uvědomil jsem si, že z celého tohoto souhrnu individuálních a často anonymních zážitků, hrdinství, odvahy a obětavosti zůstává pouhá hromada papírů, map, fotografií, čísel a statistik.

Zkušenosti jednotlivců se ztrácejí v souhrnných zkušenostech strategických. Odvaha a obratnost jednotlivců se ztrácí v chladném hodnocení zbraní a techniky.

8

Velké nadšení zaniká v suchém tónu hlášení a operačních zpráv . . .

Přesto však, jaké množství příhod se vynoří, kolik úsilí odhalí historik mezi řádky čísel strašlivé účetní knihy moderní letecké války.

Příjmy - vydání . . . Ztracená letadla . . . Tuny bomb . . . Zničení nepřátel . . . Potopené lodi . . . Mrtví .

. . . Ranění . . . Nezvěstní . . . Stovky a tisíce lidí za Rok . . .

Budou snad jedinými výsledky našeho zkoumání strašné války z let 1939-45 jen holé údaje o strojích a zkušenostech s organizací průmyslu?

Takový předpoklad je pobuřující!

Má snad být zapomenuto, že pod stovkami tun trosk zničených měst jsou rodinné krby rozvalené bombami?

Máme snad zapomenout, že v zuhelnatělých a zprohýbaných troskách letadel shořela i těla mužů?

Jde přece o muže, kteří při řízení těchto strojů, těchto špičkových výtvorů techniky, prožívali utrpení ve všech končinách nebes?

Jde o muže, kteří v krutém utrpení umírali jen proto, aby uskutečnili strategické cíle.

Jde o muže, kteří se obětovali, aby ostatní mohli žít.

Jde také o muže, kteří prošli peklem, jen aby vykoupili vojenské a politické omyly určitých osob a zachránili čest některých dalších.

Můžeme však holým zkoumáním diagramů a křivek ztratit přesvědčit své současníky, aby nenáviděli válku a zároveň se v úctě sklonili před těmi, kteří byli jejími každodenními tvůrci?

To jsou důvody, pro které jsem chtěl seznámit veřejnost s několika zážitky letců, vybraných z deseti tisíců jim podobných, které zapadnou v ministerských archivech a regálech kancelářů vojenských historiků.

Tyto vybrané zážitky nejsou ani krásnější ani pozoruhodnější než ty ostatní, které upadnou v zapomenutí. Vybral jsem je trochu náhodně, jednoduše proto, že jsou charakteristické pro určité vývojové období války a pro určité zeměpisné oblasti bojů.

Každá z těchto vzpomínek přiblíží zvláštní atmosféru letecké války v různých oblastech a v daných podmínkách. To, co je všem příběhům společné, jsou pouze odvaha a ideály těch, kteří je prožívali, a vyplývá z nich především skutečnost, že i když se mohou navenek projevovat různě, nejsou vysoké lidské kvality v žádném případě výsadou jediného vyvoleného národa.

10

Každé z těchto vyprávění uvádím stručným popisem bojové situace, který tvoří rámec líčení události, aby se čtenář mohl dobře orientovat v atmosféře a perspektivách daného údobí.

Protože pro mnoho čtenářů jsou některé typické válečné kampaně (jako například válka v Pacifiku), z pochopitelných důvodů dosti vzdálenou záležitostí, považoval jsem za správné věnovat stejnou pozornost jak zúčastněným osobám, tak i technice.

Pro pilota má každé letadlo své osobité vlastnosti a tato osobitost je vždy obrazem myšlení těch, kteří stroj vytvořili, a zároveň vytváří mentalitu těch, kteří s ním létají a bojují.

Například Spitfire je typicky britský, střízlivý, je dokonalým kompromisem všech požadavků kladených na stíhací stroj, který je defenzivní par excellence - představuje dokonalou techniku vyvinutou inženýry s chladnou precizností a vyrobenou svědomitými dělníky. Spitfire své piloty poznamenával natolik, že když museli přejít na jiný typ letadla, velmi těžko se přizpůsobovali.

Jména některých letadel zůstanou proto zapsána do dějin letectví jako klasická pro určitou epochu.

První světová válka - to jsou Spady, Breguety 14, de Havillandy DH-4, Fokkery a Gothy.

Moje generace, mluvím-li o té z druhé světové války z let 1935-45, bude vzpomínat na Spitfiry, Morany 406, Stuky, Messerschmitty, Mosquity, Jaky, japonské Zero, Létající pevnosti a dvoutrupové Lightniny.

Každé z těchto letadel má svůj životopis, své dětské nemoci, svá zklamání a úspěchy, svou taktiku boje danou jeho koncepcí a zejména lásku nebo nepřítel těch, kteří s ním létali.

KAPITOLA I Předehra

12. května 1940 v Maastrichtu " . . . V noci a počátkem rána vyvinul nepřítel významné úsilí v oblasti Arden v západním směru.

Postupující kolony jsou vybaveny mostními jednotkami.

Početné motorizované tankové síly postupují směrem k řece Meuse ve směrech od Dinanu, Givetu a Neufchateau.

Tyto kolony jsou nepochybně německé, bylo možné je identifikovat podle tanků.

Náš průzkum udává mimo jiné silné jednotky na silnicích sledujících osu Maastricht - Tongres . . . "

Hlášení Z.O.A.N., 12. května 1940

Bouře, která v květnu 1940 přišla od východu, šíří po Flandrech a severní Francii obrovský požár.

Proudí uprchlíků se na cestách střetávají s protiproudem francouzských vojenských jednotek, které se tak dostávají do chaosu a jsou dezorganizovány. Jen s obtížemi postupují k zadržení nepřítele . . .

12

Nepřátelské tankové divize prosakují údolími našich hor, rozvíjejí se na planinách, obkličují města, za skřipotu pásů a pachu motorů tanky chrlicí palbu postupují stále vpřed, ničí zdymadla a kanály, zaplavují Francii.

Modrou jarní oblohu pokrývají dlouhé kondenzační čáry, hnané neodbytným větrem z východu na západ, a na zelené přírody dopadá stín dlouhých pruhů černého dýmu z míst, kam vpadla vojska.

Muži se krčí v příkopech, hrozí pěstmi k nebi a proklínají letadla: "Mizerové!"

Ti mizerové, to jsou Stuky, které v lavinách útočí střemhlav. Nejdříve se kdesi nahoře objeví několik černých teček doprovázených vzdáleným hučením, a pak dlouhý zástup obloukem klesá, crescendo motorů zdůrazňuje vytí bomb.

Dvojitě W lomených křídel lemovaných křídélky s klapkami aerodynamických brzd, pod nimi dvě nohy pevného podvozku, tlama chladiče, to vše vnímají oči v strašném třesku posledního soudu.

Lidé leží a v panice se třesou.

Několik vozidel hoří na cestě, občas z některého bezmocného převráceného tanku B-2 prosakuje zápach spálené gumy a lidských těl.

"Mizerové! "

Na bojišti jsou však i ti, ze kterých lze na poli spatřit jen kus ohořelého křídla s francouzskou kokardou, ti, kteří se daleko a vysoko nechávají masakrovat, když se pokoušejí zabránit té hrůze, která doléhá na cesty a valí se z nebe.

Stíhlé Dornier 17 kloužou stále k západu, z břich Heinkelů 111, letících v sevřeném tvaru, padají salvy bomb točících se v hvízdavých piruetách a drtících nádraží a městečka.

Nad tím vším zní vzteklé dunění Messerschmittů 110, které hlídají kolem skupiny Me 109 se žlutými břichy

13

a hranatými křídly; kličkují a čenichají ve všech koutech nebes.

Černé kříže, všude jen černé kříže.

Přesto však na všech křižovatkách měst zaplavených tanky i na březích Meusy Němci ihned rozestavují protiletadlovky s dlouhými hlavními ráže 37 a míří k nebi.

Na rozcestích zaujímají postavení polopásové vozy Fdierabwehrkampfu s protiletadlovými 20 mm čtyřčaty v plné pohotovosti. Bedny se střelivem jsou srovnány podél cesty a na náspech hlídají hlásky s dálkoměry opřeny přes ramena.

Počáteční drtivý úder mířil na Maastricht. Uzké uličky tohoto holandského městečka přetékaají nekonečným proudem

tanků a nákladních aut směřujících podél nábreží Meusy až k pontonovému mostu, který němečtí ženisté postavili vedle zhroutených oblouků železničního mostu.

Celá tato masa vozidel se valí po silnicích z Tongresu a Bilsenu a nepřetržitě protéká přes neporušené mosty nad Albertovým kanálem ve městech Weldwezelt a Vroenhoven.

Několik kilometrů jižněji, s náspy a hradbami posetými pestrobarevnými padáky a zahalenými dýmem, padla pevnost Eben - Emael. Zmatení obránci vylézají z rozvalených kasemat a klopýtají směrem k pláni mezi troskami rozbitých nákladních kluzáků, které chrání kulometry nepřátelských parašutistů.

Po tmavé vodě kanálu pomalu odplouvají opuštěné nafukovací Čluny úderných skupin.

V tomto prostoru několika čtverečních kilometrů, ohraničeném na západě Albertovým kanálem, tvořícím obrovský a přesto zbytečný protitankový příkop, na severu Meusou a Maastrichtským kanálem, na jihu řekou Jaar, která se klikatí zaplavenými loukami, se tísní sedm tankových divizí Wehrmachtu.

Vojáci, řidiči provoz, zpocení a zaprášení, posílají tan14

ky a šestikolové kulometné pancéřové vozy Wehrmachtu na mosty, které nebyly vyhozeny do vzduchu, pouštějí je jeden za druhým, a vozidla se pomalu, kolébavě, s kymácejícími se anténami sunou kupředu. Jakmile však sjedou na břeh, zarachotí výfuky a tanky prudce vyraží vpřed Rozrývají silnici ocelovými pásy. Zhroutení "nedobytné" obrany, zničení plánů zdánlivě tak spolehlivých, rozklad všech zdánlivě dokonalých opatření.

A tak, ve snaze oddálit nevyhnutelný vývoj událostí, naše, útočné, bombardovací a stíhací letectvo je nemilosrdně vrháno do výhně, postupně, po směšných hrstkách. Všimne si ho vůbec někdo, je-li takto rozptýleno v obrovském prostoru?

Ubohá francouzská letadla, která startovala za rozbřesku těch jasných květnových dnů roku 1940, aby se nikdy nevrátila, ulovena za letu Messerschmittů nebo rozstřílena flaky Ano, flak. Ta strašná můra pilotů - automatická protivzdušná obrana, ať už malé kanony, nebo účtyhodné kalibry, chrlící proudy ocelových perel, které usekávají křídla a oslepují a které jsou Němci rozmístěny na všech územích, která obsadili.

Každý německý pluk při postupu za sebou rozmisťuje jednotky flaku. Dvacetimilimetrová čtyřčata se pevně usadí mezi topoly na svazích a další lafety s 37 milimetrovými hlavními jsou skládány z plošin nákladních aut. Obsluhy v košilích s vyhrnutými rukávy plní zásobníky a klopýtají přes hromady rozházených prázdných nábojnic. Pozorovatelná je umístěna na vysokém komínu cihelny a velitelé baterií pozorují údolí Meusy.

Každých padesát metrů podél kanálu, na délce čtyř kilometrů, které oddělují verhoevský most od weldwezelského, je jeden flak.

Pod jejich ochranou neustále projíždějí nákladní auta, plná vojska. Nic neriskují.

15

Luftwaffe, Je pánem nebe a dva předchozí popluchy to jasně prokázaly.

Šest strojů z deseti je sestřeleno. S neuvěřitelnou odvahou se dva piloti - kapitán Glorie a rotmistr Delvigne, jejichž bomby se neuvolnily při prvním průletu - vrací k novému útoku do tohoto pekla a řítí se v plamenech " k zemi.

Mosty jsou stále, neporušené.

O několik hodin později zkouší své štěstí RAF.

Osm Hurricanů 1. squadrony RAF pod velením squadron leadera "Bulla" Halahana se pokusí vyčistit nebe od hlídek Messerschmittů, zatímco šest Fairey "Battle" od Bomber Command se pokouší zničit alespoň most ve Weldwezelt.

Srážejí se s Messerschmittů 109 z Aix-la-Capelle, kterým velí Hehn, Hohenbudberg, Gladbach a Vogelsand, celkem přes sto dvacet stíhaček Luftwaffe.

Sraz Hurricanů s bombardéry je v 9.15. Je právě 9.12.

K otevření cesty zbývají bombardérům tři minuty. Hurricany se řítí s neuvěřitelnou opovázlivostí. Vzápětí jsou obklopeny smečkou Messerschmittů a statečně se brání.

Halahan, jehož stroj vybuchuje ve vzduchu, otevírá padák těsně nad kanálem, následován F/O Lewisem. Tři Messerschmittů 109 jsou zničeny, ale stíhači RAF podléhají početní přesile. Čtyři další jsou sestřeleni . . .

Přepad však přinesl výsledek, protože Faireyové pikují přímo do tlamy flaku, výšku vybírají několik metrů nad mostem. Tři bomby jsou v cíli, tři letadla sestřelena. Čtvrté, pilotované F/L Garlandem, velitelem formace, dopadá přímo doprostřed dřevěné vozovky mostu, který padá do vody, ta vystřikuje do velké výšky. Pátý stroj padá s utrženým křídlem ve vývrtce. Šestý "Battle" se vrátil, doprovázen zbylými dvěma Hurricany.

Belgické letouny Fairey "Battle" z letky Hepcé, posílené letkou startovaly z Aeltre, mezi Gandem a Brugami. Tři sekce po třech strojích pronikají hrozivou přehradou flaku a jsou napadeny Messerschmittů vzdušné obrany. Všude kolem jsou pole poseta ohořelými vraky letadel. Rozdrcená křídla, rozbité trupy, ubohé duralové trosky a kolem nich mrtvá tráva, zčernalá olejema ohněm z vybuchlých nádrží.

16

Místy několik německých ženistů ve spěchu kope jámy, do kterých ukládají rozbitá těla letců, zakrytá hedvábím jejich padáků.

Pak znovu začíná tanec bílých poplašných raket; stoupají k nebi a oznamují, že dojde k novému sebeobětování.

Hvzď píšťal, ostré klaksony - Fdugadarm

Dřív, než jsou letadla na dohled, dvě stě hlavní flaku se zvedá a zahajuje palbu. Je to jako chmurný rachot bubnů před opravou.

Podél vodních cest se zvedají závěsy dýmu a tisíce oslnivých parabol světelných střel ráže 20 mm vytvářejí mozaiku černých a šedých obláčků výbuchů.

Vozidla, zastavují, vojáci v polní šedi zavěšení na stupačkách se pátravě rozhlíží. Náhle řidiči vypínají motory a skáčou do příkopů, mužstvo se kryje za pásy tanků a krčí se za stromy.

Vyřítí se šest letadel a letí těsně nad věžemi Maastrichtu.

Rychlá, elegantní, kapkovitý trup s jemnými, ve středu trupu uchycenými křídly - Breguety 693 útočné skupiny 1/54 letí na plný výkon svých motorů GnomeRhone 14, tři barevné kokardy na směrovkách.

Letí v dokonalém tvaru úhlem vpravo v ohlušujícím crescendu rozběsněných deseti tisíc koní. Každý stroj stoupá svíčkou skrze palebnou přehradu svítících střel a zřetelně ukazuje své poznávací znaky, namalované na šedých trupech, a pak se řítí dolů s otevřenými pumovnicemi.

V čele, s motorem již v plamenech, odhazuje Breguet číslo 49 svou šestici lehkých bomb, které se jako žabky odrážejí od země a vybuchují uprostřed zaplachtovaných nákladů. Jako kometa sledovaná dlouhým chvostem plamenů se otáčí a jeho hrdinný pilot se vrací a ostřeluje

17

svým kanonem a kulometry silnici. Kymácí se z jednoho křídla na druhé, rozpadá se na kusy, které dopadají v oslnivém snopu jisker na skupinu vozidel s kulometry s černými kříži, nárazem je drtí silou šesti tun hmoty letící rychlostí pěti set km/hod. z Breguet č. 213 prolétává nejvyšší rychlostí, bombarduje z malé výšky, ukrývá se v korytu kanálu a letí těsně nad vodou, tísňený černými rozprasky. Při průletu kropí kulometem dvě stanoviště flaku, jejichž obsluha padá na náspy. Uniká.

Třetí letadlo útočí skrz žhavou stěnu flaku. Kanony se zalykají a dráhy střel jsou provázeny tisíci smrtícími střepinami. Do změti výbuchů bomb a řevu motorů zazní tři suché kovové údery dopadů střepin na štíhlá křídla a následují tři pruhy dýmu. Breguet vzápětí vzplane jako pochoděň.

Pilot zavírá plyn, vysunuje přistávací klapky, klesá prudkou glizádou a sedá bez podvozku, za rachotu trhaného plechu, do bažinaté louky.

V palebné přehradě flaku dochází ke zklidnění, obsluhy se nerozhodně rozhlíží. Nová trojice Breguetů, která klamně mířila na Tongres, manévruje a vrací se kolmo na cestu ucpanou nepřátelskými kolonami. Letí tak nízko, až vzniká dojem, že letouny klouzají po břiše trupů.

Breguety č. 7, 9 a 4 využívají tohoto zaváhání flaku, protahují se mezi stromy, bombardují a postřelují, přeskakují řadu topolů, ale flak přece jen zabodoval, protože za dvěma z nich se táhne hustý černý kouř.

Přilétají další a jsou sledováni hustou stěnou svítících střel. Křídla Breguetu č. 14 jsou rozervána a letadlo s utrženými křídélky naráží do stromů lemujících cestu, odráží se a dopadá znovu na zem, zvedá oblak prachu, kterým vzápětí proniká záře plamenů . . .

Breguet č. 49 byl pilotován poručíkem Delattrem, pionýrem francouzského bitevního letectva. Jeho kulometčíkem byl Di Matteo.

3Breguet č. 21 byl pilotován podporučíkem Gady, u kulometu byl seržant Cabanet.

4Breguet č. 10, pilot nadrotmistr Richard, kulometčík nadrotmistr Renaudié.

SBreguety č. 7, 9 a 4, piloti Henry, Goyen a Boulanger, byly všechny sestřeleny flakem v Tongres o několik minut pozdě.

18

Číslo 19 za sebou táhne dvacet metrů dlouhé plameny; tryskají z prostřelených nádrží. Najednou se vzepne do svíčky na plný plyn a od kabiny se oddělují dvě tmavé skvrny, točí se, dokud se nad nimi neotevřou vrcholíky, které se pak zdánlivě nehýbají z místa, zatímco letadlo padá do vývrtky.

Poslední z Breguetů, číslo 22, s motory na plný boost, s vypnutými omezovači výkonu se vrhá do beznaděje, obklopen mnohobarevnými stopovkami střel, které mu pod trupem praskají jako bič. Rozhazuje bomby úhlopříčně po parkovišti dělostřeleckých tahačů.

Je zasažen, zavravorá a duralové trosky, vyrvané střelami, krkolomně kotrmelcují ve vzdušné brázdě, přesto však zázrakem proletí a mizí v hustém dýmu požárů, které planou podél silnice . . .

Vše skončilo.

Na silnici hoří stovka vozidel, benzin z jejich nádrží hoří rudými plameny, lemovanými dehtovou černí.

Nebe je poseto hustými hrozny obláček výbuchů a rozřezáno čarami kouře stopovek.

Od Tongres doléhá tlumený hluk motorů kolony, která se dává znovu do pohybu a do toho zarachotí flak, zaměřený na unikajícího Bregueta, který přežil útok.

Nákladáky a tanky se znovu nezadržitelně valí vpřed.

Osm letadel bylo ztraceno výměnou za čtyři minuty zdržení postupu útočníka.

Flak zůstává v pohotovosti na místě a sebeobětování bude pokračovat.

Breguet č. 14 byl pilotován kapitánem Flou, velitelem 1/54.

Breguet č. 19 byl pilotován poručíkem Leleu. dBreguet č. 22 byl pilotován poručíkem Blondetem.

Během odpoledne hrdinná francouzská letadla bitevní skupiny

19

Po Breguetech následovaly Lioré et Olivier 45, a současně naše Curtissy, Dewoitiny a Morany se daly do boje s Dornieri. Messerschmitti však nepřestávají tančit na našem nebi svůj tanec smrti.

Tisíc vzdušných vítězství, ale také pět set padlých pilotů, protože našich bylo příliš málo a přišli příliš pozdě.

Oheň bojů přeskakoval z jednoho úseku nebe na další, z okrových plání Polska do zeleně Vogéz, od sazí Londýna na ruské sněhy a z modří Pacifiku do ledových polí Aljašky.

Příliš málo - příliš pozdě

1/54 byla vystřídána letadly RAF s novým pokusem zastavit lavinu tanků v Maastrichtu. Byly shromážděny všechny dosažitelné bombardéry Fairey "Battle" a poslány do výhně. Startovalo 67

strojů, vrátil se pouze třicet jeden; většina byla těžce poškozena, takže nemohly letět zpět do Anglie.

21

Kapitola II

Bataan "Málo a pozdě."

Drama Francie a Nizozemí, drama komplexu nadřazenosti, improvizace, samolibosti, administrativního zmatku a nedostatku předvídativosti se mělo opakovat i u Američanů, když

6. prosince 1941 zaútočilo Japonsko.

I tady se nesmyslně šetřilo finančními prostředky na obranu, zatímco strašidlo války se již tyčilo vysoko nad obzorem, vyvolávaly se naděje na problematické usmířování za cenu nejnemožnějších ústupků, uznávaly se jen zastaralé taktické a strategické koncepce a za to vše se pak muselo platit krví a životy, a oběti byly neúměrně vysoké.

Podobně jako kanál la Manche poskytuje ochranu Anglii, je naštěstí mezi územím Spojených států, jejich továrnami a obyvateli, a Říší vycházejícího slunce rozložen obrovský Tichý oceán.

My, Francouzi, jsme měli pouze Rýn a Meusu.

Neštěstí v přístavu Pearl Harbour, které se stalo předmětem největšího válečného soudu v dějinách - více než dvacet tisíc stran protokolů - by si samo o sobě zasloužilo zvláštní historickou studii. Tajemství japonských šifer, skutečnost, že prezident Roosevelt předem znal nepřátelské plány, a všechny ostatní aféry Bílého domu, to vše bude jednou odhaleno.

Napadení Pearl Harbouru není předmětem tohoto vyprávění, ale je vhodné uvést alespoň určitá hlediska této japonské operace a také stručný přehled leteckých bitev na Filipínách, abychom mohli správně chápat obdivuhodnou epopej 24. stíhací skupiny US Air Force v Bataanu z údobí od Vánoc 1941 do března 1942.

Pearl harbour

7. prosince 1941

Je neděle ráno 7. prosince 1941, první neděle po výplatě, kterou dostali vojáci, letci a námořníci základny.

Celou noc byly tančírny a bary v Pearl Harbouru přeplněné a odmítaly další hosty.

Flotila ze večer předtím (kromě letadlových lodí navrátila do přístavu, a po celé Havaji jsou jarmareční svátky a poutě, pořádáné, jak je zvykem, každou první sobotu v měsíci.

Ve 3.35 hod. ráno bdí jen málo mužů. Jen těch několik, kteří se ulicemi vracejí ze služby a také ti, kteří v nočních lokálech ještě hrají poker.

Přesto ve stanu postaveném na kopci, který se vypíná nad mořem, pokrytým ranní mlhou, zaznívá budíček.

Technik seržant třetí třídy Joe Lockard a voják George Elliot s nespokojenými protesty vylézají z pokrývek, navlhých ranní rosou, a po rychlé toaletě zaujmají svá místa. Je příjemný ranní chládek.

Vedle jejich stanu stojí velká hranatá maringotka, celá z oceli, jejíž úzká okénka jsou zamřížovaná. Na střeše, zakrytá plachtovinou, kterou nyní oba muži opatrně snímají, je velká parabolická anténa ve tvaru košíku na salát.

22

Je to jeden ze tří vyhledávacích radarů SCR 270-B, které byly dovezeny z Anglie, ale nikdo tu téhle prapodivné anglické mašině moc nedůvěřuje.

Joe Lockard, který už před mobilizací byl nadšeným radioamatérem, je snad jediný, nebo jeden z mála, pro koho toto zařízení není žádnou tajemnou záhadou.

Radary dovezli v červenci a postupně byly uváděny do provozu od 10. listopadu do 3. prosince, v období první zesílené pohotovosti vyhlášené na ostrově. Vzhledem k malým zkušenostem obsluhy byly radary seřizeny stále hůř a jako náhradní díly byly v zásobě pouze tři obrazovky na výměnu.

Velitelství rozhodlo, aby radary byly spuštěny vždy v určitou hodinu před svítáním a byly v provozu až do určené hodiny po východu slunce, tedy přibližně od čtyř do sedmi hodin ráno.

Služba na téhle ztracené vartě a v polních podmínkách nebyla právě příjemná, tím spíš, že všichni kamarádi bydleli v pohodlných kasárnách a měli pár kroků do všech nočních zapadáků, kolik jich jen na Havaji bylo.

Zapnutý radar se pomalu zahřívá a Lockard pozoruje hypnotický tanec osciloskopu. Rýsuje se na něj obraz trvalých interferencí a o tom je třeba podat hlášení při příští týdenní inspekci, pokud ji ovšem příslušný důstojník nezapomene vykonat.

Občas se Elliot zeptá, jsou-li už na obrazovce nějaké zřetelnější odrazy.

Lockard už ani neodpovídá - odrazy? - jaké odrazy?

Žádná letadla ve vzduchu a tedy ani žádné odrazy. Tím spíš, že je neděle.

Slunko stoupá nad obzor a rozptyluje ranní opar nad mořem a nad kvetoucím ostrovem.

V 6.45 hod. najednou Lockard spatří slabý signál, zcela nahoře na samém okraji obrazovky. Azimut 330°.

V 6.55 hod. se odraz, který zpočátku jakoby pomalu

23

klikatě postupoval a pak se jakoby vracel zpět k severu, najednou začíná jevit zřetelněji a na chvíli se ustaluje.

Lockard, aniž uvědomil Elliota, který se zabývá generátorem vně kabiny, volá kontrolní středisko normální telefonní linkou. Musí čekat pět minut, než mu konečně předají důstojníka konajícího službu, který na hlášení reaguje rozmrzele a odbývá Lockarda, aby se nepletl do věcí, do kterých mu nic není.

Lockard přesto svědomitě zapisuje do deníku polohy a doby měření.

V 6.58 hod. odraz, stále slabý, pojednou mizí.

V 7.00 hod. podle instrukcí Lockard radar vypnul a pečlivě zavřel maringotku.

Oba muži čekali na vozidlo, které je mělo zavést do jídelny na snídani, když tu zazvonil telefon. Oznámili jim, že pro ně přijdou až v 7.30 hod.

Lockard, pořádně namíchnutý, se uklidňuje tím, že znovu zapíná radar, zatímco Elliot si v koutku čistí boty.

Je 7.02 hod.

"Hej, Georgi, pojd' sem rychle!"

Elliot přibíhá.

"Podívej! "

Jaký zázrak! Poprvé za celou dobu, co tu sedí u toho prokletého SCR 270-B, poprvé po třech měsících, je na obrazovce jasný a jednoznačný odraz.

Odraz je velký, chvějivě zelený a postupuje rychle k jihu, k Havaji.

"Zaznamenávej!"

Elliot rychle položil na mapu kruhový list průhledného papíru se čtvercovým rastrem, do středu, v místě jejich stanice, zapíchl špendlík, a je připraven zaznamenávat údaje.

"V 7.02 hod., poloha 136, tam jsem je viděl poprvé."

Elliot si myslí, že jsou to asi letadla námořnictva, vracející se z některé letadlové lodi, která manévruje v oceánu, s důstojníky, kteří chtějí být v neděli u svých rodin.

Jenže nácvik přistávání na palubu obvykle probíhá jižně od ostrova.

"Zapiš dál: 7.04 hod. - 132."

Elliot provedl rychlý výpočet pomocí speciálního pravítka: odrazy se neblíží příliš rychle, rychlostí sotva 360 km/hod.

Lockard nespouští oči z obrazovky a váhá - má si znovu nechat vynadat, jako před chvílí? Pak ale zvedá telefon, tentokrát speciální telefon pro tísňové volání, napojený přímo na středisko ve Fort Shafter.

Teprve po několika minutách zuřivého točení klikou polního telefonu zaslechl ve sluchátku cvaknutí. Poznává hlas.

"Haló, Mac Donald?" - "To jsi ty, Joe?"

"Ano. "

"Tady Lockard, ze stanice OPONA. Najdi mi někoho z kontrolního střediska, je to velmi důležité!"

"Jo, starouši, tady už nikdo není, tenhle podnik zavírá v sedm hodin ráno, to přece víš."

"Poslyš, Mac Donalde, bud kámoš a najdi mi nějakého důstojníka kteréhokoli, ale nějakého mi sežeň!"

V sluchátku je tři minuty ticho a světelné body na obrazovce neustále jasní a jak se přibližují, rozdělují se na větší počet bodů.

Pak se ve sluchátku suše ozve:

"Haló, tady poručík yler, denní služba."

"Pane poručíku, zde stanice SCR OPONA, Lockard."

Zjistil jsem významnou formaci letadel směřujících na Havaj, v 7.02 hod. byla ve vzdálenosti 136 mil, na azimutu od 0° do 10°."

"Hm,"- hlas je zmatený a netrpělivý, "dobře, nelamte si s tím hlavu, to je OK."

Důstojník denní služby zavěsil.

V 7.28 hod. se signály ztrácejí a vzniká souvislá clo25

na trvalých odrazech. Formace letadel je už ve vzdálenosti pouhých 22 mil.

V 7.30 hod. přijíždí pro Elliota a Lockarda nákladák, ale osud určil, že dnes ráno se nenasnídají.

V 7.57 hod. na zaskleném ochozu vysoké kontrolní věže letiště Hickham, které je dominantou námořní základny, najednou vyskočil ze židle plukovník Bertholf, který měl starosti s očekávaným přiletem svých šestnácti Létajících pevností ze San Franciska. V dalekohledu spatřil dlouhou řadu černých bodů - skupinu letadel - přibližovala se ke Kanai. Bylo jich asi padesát, samé jednomotoráky.

Plukovník se obrátil ke kontrolorovi a zeptal se ho, zda to jsou letadla námořnictva. Ten ani nezvedl hlavu a odpověděl, že to je málo pravděpodobné, že je brzy ráno a k tomu neděle.

Za několik okamžiků letadla jedno za druhým začínají pikovat na Pearl Harbour a mezi loděmi, natlačenými boky k sobě v bezmocné nehybnosti, vylétají fontány zpěněné vody.

Jsou to Japonci!

V6 hod. ráno dal viceadmirál C. Nagumo, velitel první letecké flotily pověřené útokem na Pearl Harbour, vztyčit na hlavní stěžeň letadlové lodi Akagi vlajku "Z". Byla to původní vlajka, kterou rozvinul Togo v Tsushimě v roce 1905, když vyhrál první velkou námořní bitvu moderní doby.

Kromě informace radarové stanice měly Pearl Harbour uvést do bdělosti další dvě skutečnosti. V 6.51 hod. byla potopena destroyerem Ward japonská miniponorka při pokusu o proplutí do kotviště a Ward o tom podal hlášení. V 6.53 hod. odposlouchávací služba z lodi Enterprise slyšela jednoho ze svých pilotů z hlídkujících letadel poslaných do Fort Island, aspiranta Manuela Gonzalese, jak křičí: "Nestřílejte, jsem Američan, proboha!" Stíhačky Zero ho právě sestřelovaly. Bohužel, v Pearl Harbour nikdo nevělel. Admirál Stark a generál, Short se vzájemně žárlivě hlídali, hádali se o letadla námořnictva a armády a jeden na druhého vyvíjeli nátlak kvůli zajišťování služby . . .

26

Tehdy byla tato vlajka uložena na admirálské lodi v lakované a pozlacené skřínce.

"Z" - útočte!

K provedení útoku měl Nagumo pod svým velením šest letadlových lodí chráněných devíti torpédoborci, dvěma těžkými křižníky a dvěma bitevními loděmi.

Jeho šest letadlových lodí mělo romantická jména:

Akagi (Červený zámek), Šokaku (Vzlétající jeřáb), Zuikaku (Šťastný jeřáb), Kaga (Rostoucí radost), Soryu (Zelený drak) a Xiryu (Létající drak).

Hlavní navigátor eskadry se překonával, protože bez ohledu na špatné počasí, které mu neumožňovalo ověřovat

polohu podle astronavigace, byl v určenou minutu dosažen stanovený bod zahájení útoku, 26° severní šířky a 158° východní délky.

První vlnu útočících letadel tvořilo 90 strojů Kate (čtyřicet z nich bylo vybaveno speciálními kyslíkovými torpédy, ostatní bombami o váze 500 kg), 50 Valů pro střemhlavé bombardování a 50 stíhaček Zero jako doprovod. Tato první eskadra byla pověřena hlavní prací, tj. potopit americké bitevní lodi.

Druhá vlna, pověřená neutralizací letišť, se skládala z padesáti Kate, osmdesáti Valů a čtyřiceti letadel Zero.

V 7.55 hod. byla zahájena válka mezi Spojenými státy a Japonskem.

V důstojnickém klubu velké letecké základny ve Whesleru končí jedna z partií pokeru.

Večer předtím, v sobotu 6. prosince, byla pořádána večeře s tancem a od jedné hodiny ráno, v době, kdy účastníci večeře už byli na cestě domů, se začal hrát poker.

V 6 hodin ráno už byl v provozu jen jeden jediný stůl a o půl hodiny později dva mladí poručíci letectva, oho27

lení o poslední cent třemi důstojníky námořnictva, vyšli z herny, aby se osvěžili ranním vzduchem.

Co s načatým časným nedělním ránem?

Poručíci Welsh a Taylor mají po alkoholu a kouří z cigaret těžké hlavy. Rozhodli se, že se vykoupu v moři a pak si pár hodin pospí na teplém písku hawaiské pláže, která obklopuje letiště.

Jejich vůz zůstal na parkovišti zcela osamělý. Před nimi se rozprostírají vzletové a přistávací dráhy Wheelerova letiště, zaplněné letadly. Chvilku obdivují 75 nádherných stíhaček Curtiss P 40, zbrusu nových, sotva vybalených z přepravních beden a smontovaných, zaparkovaných těsně vedle sebe, motory proti sobě a křídlo na křídle. Mělo se tak předejít případným sabotážím japonských agentů.

Před letadly pochodují dva strážní, sto kroků tam a zpět.

V okamžiku, kdy Taylor zabouchl dvířka forda, který koupili ojetý a dali natřít světle oranžovou barvou jsou přece mladí - vyrazila zpoza hangárů formace letadel a proletěla za hromového rachotu výbuchů bomb.

Oba mládenci na zlomek sekundy strnuli, ale jejich překvapení rychle zmizelo, když se asfalt silnice těsně před kapotou forda rozletěl do všech stran kulometnou palbou.

Pak si všimli, že na oválných křídlech jednoho z letadel, malého jednoplošníku s pevným podvozkem, jsou červené japonské kruhy.

"Panebože, Japonci!" Je to sedmadvadesátka pro střemhlavé bombardování!

Zařadit zpátečku a prudký skok vozu zpět pod ochranu verandy klubu, pak běh do sálu k telefonu.

Kulky zatím rozbíjejí střešní krytinu a Welsh volá svou letku:

"Připravte dvě P 40, tu mají a Taylorovu! Vyzbrojte je - ne, nedělám si legraci, jsou tady Japonci. Rychle!"

Zavěsil sluchátko, odstrčil obsluhu z kantýny, která

28

se vystrašeně schovávala za křesla, klopýtl o ležící tělo a skočil do vozu.

Jel na plný plyn a proklínal chvíli, kdy je napadlo natřít auto oranžovou barvou, která je tak nápadná. Jel stotřicítkou po křivolaké cestě, která naštěstí byla prázdná.

Těch pár aut, která potkávali, stála na kraji vozovky a jejich majitelé se prozíravě krčili v příkopech, bezpochyby i s dopravními policisty, protože minuli tři opuštěné červené motocykly opřené o telegrafní sloupky. Žádné obavy z pokuty za nedovolenou rychlost, a tak zatačky řezali téměř po dvou kolech.

Těch čtrnáct kilometrů projeli za méně než deset minut, během jízdy je Japonci třikrát ostřelovali a třikrát netrefili.

Prudké dupnutí na brzdu, skok do mokré hawaiské trávy a rychlý běh ke strojům. Mechanici skočili do kabin a natočili motory, přiběhl voják klopýtající pod vahou dvou padáků, zároveň přinesl i kukly a rukavice.

O minutu později oba Curtissy startovaly vedle sebe a vnořily se do nízkých mraků, přicházejících od moře.

Haleiwa, uhnížděná na úplném severu ostrova v dolině mezi pobřežními horami a ukrytá díky jakési Prozřetelnosti pod vrstvou mraků 610, unikla zázrakem pozornosti Valů a Zer, které byly přitahovány hlavně obrovskými požáry Pearl Harbouru a Hickham Fieldu na jihu.

Je pravda, že dobře informovaní Japonci věděli, že v Haleiwe jde jen o malou výcvikovou základnu, kam letadla přilétala jen na cvičné střelby. Ve skutečnosti 47. letka se svými čtyřmi P 36 a čtrnácti P 40 tam přebývala teprve několik dní.

Všeho všudy pouze sedmi americkým stíhačům se podařilo odstartovat a zaútočit, a ve všech případech to bylo na základě osobní iniciativy, obdobně jako u Welshe a Taylora. V důsledku momentu překvapení se jim podařilo sestřelit dvanáct japonských letadel, Welsh sám

29

zničil čtyři. Kdykoli se však místo s Valy 97 setkali se stíhačkou Zero, měli Japonci nad Curtissy převahu. Poručíci Christiansen, Whiteman, Bishop, Gordon Sterling, Dains a nakonec i poručík Taylor, Welshův přítel, byli sestřeleni.

Poručíku Welshovi se podařilo soubor se Zery přežít a přežil také hrozbu válečného soudu za to, že startoval bez povolení. O čtrnáct dní později však obdržel Distinguished Service Cross. Později, když ve Washingtonu studovali písemná hlášení a když generál Arnold zjistil, že Welsh vzlétl proti Japoncům celkem třikrát a že při posledním vzletu byl sestřelen a musel seskočit padákem a to pouze proto, že mu obsluha stačila nabít pouze dva kulometry, navrhl ho na Čestnou medaili Kongresu.

Jenže velitelství letectva v Pearl Harbouru protestovalo, protože Welsh startoval bez rozkazu - a toto vysoké vyznamenání mu bylo nakonec uděleno až po dvou letech, Welsh však tři dny předtím padl v souboji se Zery nad Wewackem.

7. prosince v 10.15 hod. střelba na Havaji utichla.

Lidé odpovědní za obranu ostrova připravovali zhodnocení událostí s vědomím, že po nich bude vyžadováno složení

účtů a také, podle osvědčeného pravidla, bude třeba vybrat obětní beránky a předhodit je rozzuřenému veřejnému mínění.

Z osmi bitevních lodí přítomných v Pearl Harbouru bylo pět potopeno a tři vážně poškozeny.

Na letecké základně Kanehoe bylo z šestatřiceti dvoumotorových dálkových hydroplánů PBY Catalina sedmadvacet zničeno a šest vážně poškozeno, prakticky neopravitelně. Pouze tři stroje, které v době útoku hlídkovaly jižně od ostrova, unikly zkáze.

Na námořní letecké základně Ewa bylo jedenáct stíhaček Wildcat, třicet dvě pozorovací letadla a šest letadel dopravních. Postřelovalo je patnáct Zer, která během

30

čtyř minut zničila devět stíhaček, osmnáct pozorovacích letadel a šest dopravních DC 3.

Vojenské letectvo (US Army Air Force) mělo ve stavu v sedm hodin ráno dvě stě dvacet jedno provozuschopné letadlo. Stroje byly rozmístěny na třech hlavních letištích:

Hickham, Wheeler a Bellow a na malé pomocné ploše v Haleiwě.

O tři hodiny později ztráty činily: osm Fortressů B 17, dvacet dva B 18 a sedm A 20.

Co však bylo mimořádně vážné - byly zničeny všechny stíhačky: šedesát dvě P 40 B, jedenáct P 40 C, třicet šest P 36 a devět P 26.

Všechna zachráněná letadla US Navy i US Air Force byla navíc bez výjimky poškozena.

Japonci ztratili devět letadel z první útočné vlny a jednadvacet z druhé vlny, tedy celkem třicet letadel, a přitom bylo vyraženo z boje celkem 75% amerického armádního a námořního letectva v Pacifiku.

Jestliže si Bílý dům přál, aby byli Američané vyburcováni ze své lhostejnosti, pak tedy výsledky jistě předčily všechna neoptimističtější očekávání.

Několik hodin po útoku na Pearl Harbour se na druhém konci Pacifiku Japonci vrhli s nezadržitelnou prudkostí na Filipíny a Singapur.

I zde se potichu připravovali uprostřed všeobecného podřimování.

Dvakrát za sebou, 24. a 25. listopadu, za plného dne, dvě japonská průzkumná letadla cynicky fotografovala z výšky sedmi tisíc metrů všechna americká letiště na Filipínách.

Vyhodnocení snímků ukázalo, že je tam sotva tři sta amerických letadel místo očekávaných devíti set, a to značně zbavilo starostí admirála Tsukaharu, velitele 11. letecké flotily, která byla pověřena těmito operacemi. Jakmile mu bylo jasné, jaké typy letadel - a v jakém technic31

kém stavu - se s ním střetnou, přešel do útoku s opravdu lehkým srdcem.

Japonské letecké síly soustředěné v Indočíně a na Formose tvořila 21. flotila admirála Tady a 23. flotila admirála Takenaky.

Dohromady měly tyto dvě flotily sto padesát dvě ultramoderní Betty, dvacet čtyři dvoumotorové Sally, sto třicet osm střemhlavých bombardérů typu 97 a sto třicet šest stíhaček Zero, dále pak sbírku rozličných typů průzkumných a pozorovacích letadel.

Americké letectvo mělo na obranu Filipín pět stíhacích perutí vybavených Curtissy P 40, k tomu dvacet čtyři zastaralé P 35 a dvanáct P 26 z roku 1930, pilotovaných filipínskými letci.

V Nichols Field byla rozmístěna 21. perut' s osmnácti P 40.

V Iba Field byla 3. perut' s osmnácti P 40.

V Clark Field byla 20. perut' s osmnácti P 40.

V Del Carmen, hlavním opravářském středisku, byly

31. a 34. perut', které dostaly 6. prosince, tedy dva dny před útokem Japonců, třicet šest P 40.12

Těchto třicet šest strojů P 40, které dorazily z USA týden předtím, bylo ve spěchu smontováno a během montáže mechanici zjistili, že v bednách chybějí spouštěče palby kulometů. Musely být improvizovaně vyrobeny jedním hodinářem v Manile. Kapalina Prestone pro chlazení motorů byla rovněž zapomenuta v USA, přičemž oficiální služby v San Franciscu na urgenci odpověděly, že "nemrznoucí směs je v podnebí, jaké je na Filipínách, zbytečná.

Máme obavy z preventivního amerického útoku a jelikož náš útok, který měl být synchronizován s útokem na Pearl Harbour, nebylo možné zahájit v předpokládaném čase, byli jsme připraveni na. nejhorší. Jaké však bylo naše překvapení, když sme v Clarku a všude jinde nacházeli americká letadla seřazená jako na přehlídce."

(Prohlášení admirála Tsukahary v září 1945.) zČasový posun v Pacifiku způsobil, že 7. prosinec v Pearl Harbouru odpovídal 8. prosinci na Filipínách.

32

Ve 12.45 hod. 8. prosince se dvě japonské formace, jedna z osma čtyřiceti stíhaček a padesáti bombardérů, druhá z padesáti stíhaček a padesáti čtyř bombardérů, vrhly na americká letiště.

Třicet dva Curtissy P 40 a dvanáct Létařících pevností bylo zničeno během sedmi minut, tedy více než třetina celkového počtu moderních amerických letadel.

10. prosince nepřítel zopakoval útok, tentokrát jen jednou mohutnou formací stovky bombardérů doprovázených více než stovkou stíhaček. Proti nim startovalo dvacet P 40 a patnáct P 35.

Bylo to dramatické. Na základnu se vrátilo pět amerických stíhaček a byly vážně poškozené. Byla zničena dvacet čtyři japonská letadla.

Druhého dne ráno se Japonci násilně vylodili. Kapitáni Bud Wagner, Sprague, Dyess a jejich kamarádi se v následujících devíti dnech trpkých bojů pokryli slávou.

Curtiss P 40 se ukázal jako naprosto nesrovnatelný s japonským Zero.

22. prosince se Mac Arthur, jehož jednotky už neměly žádné letecké krytí, rozhodl soustředit všechny své síly na

poloostrově Bataan a čekat tam na posily. Ustup byl epický, avšak 23. prosince byla vybudována obranná čára a byla udržena.

Bylo to také 24. prosince, kdy byl generál Georges uvědoměn šifrovaným telegramem, že měl dostat 84 kusů P 40 a stovku pilotů, kteří však vypluli až začátkem listopadu, protože v USA se zdrželi v důsledku administrativního konfliktu mezi námořnictvem a letectvem. S touto posilou by býval mohl japonský útok rozbít.

"Příliš málo a vždy příliš pozdě."

Tato už zneužívaná věta, která zněla z úst všech spojeneckých letců v prvních dvou letech války, se stala heslem všech demokracií lhostejných k hrůzám německého a žlutého nacismu.

Poloostrov Bataan

1. ledna 1942

Řídicí středisko 5. velitelství stíhačů se skládalo z jednoho jediného radaru a ze spojových prostředků, které se Signal Corps podařilo umístit na vrchol hory Mariveles.

Antény byly nataženy na nejvyšší větve stromů a jedna telefonní linka tvořila spojení s generálním štábem Mac Arthura, umístěným v tunelu pevnosti Corregidor.

Jeich vysílačka SCR 297 byla velmi výkonná a měla dosah až do Del Monte. Protože Del Monte mělo spojení s Austrálií, byla tak k dispozici jediná trasa, která spojovala osm set mužů, ztracených v džungli, s vnějším světem.

Generál Georges, aby co nejvíce využil těch několik zbývajících letadel, je rozptýlil na tři malé dráhy vysekané v džungli.

Nejlepší z nich byl zhruba přímý úsek pobřežní cesty v Mariveles.

Naštěstí se podařilo zachránit poměrně velkou zásobu paliva, ukrytou ve skalách. Pro mužstvo zůstaly jen zcela nedostatečné zásoby potravin, ale těch dvacet Curtissů P

40, které byly poslední nadějí Američanů, bylo zásobeno dobře.

Mužstvo tábořilo, jak to kdo uměl, v okolních houštinách, byli to dvacet tři piloti, mechanici, radiši, zbrojníci a pracovníci štábu. Zbyl asi půltucet vozidel, ostatní byla ponechána osudu.

24. stíhací skupina, která byla složena z 3., 17., 21. a 34. perutě, už ztratila v leteckých bojích od 8. prosince čtyřicet tři piloty a osmdesát dva Curtissy P 40, a také

34

chudinky P 35 z 21. perutě, které zmasakrovaly stíhačky Zero jedno po druhém.

Zbytek letadel byl zničen během bombardování na zemi.

24. stíhací skupina nakonec tedy proti asi šesti stům japonských letadel mohla postavit deset stíhaček a dva letu neschopné stroje, používané na náhradní díly. Mac Arthur dal rozkaz, aby osm dalších Curtissů bylo přemístěno do zálohy na druhý břeh moře.

4. ledna, v den přemísťování, startovalo osmnáct P 40, aby se bezvysledně pokusilo k odražení náletu dvaceti sedmi nepřátelských bombardérů. Bombardéry Betty byly rychlejší než Curtissy, jejichž motory byly opotřebovány po třech týdnech startů a neustálých soubojů na plný plyn.

Těch osm P 40, určených k přeletu do Mindoro, se brzy vzdalo beznadějného pronásledování a odletělo na svou novou základnu.

Doletělo jich však jen šest, dva stroje zmizely beze stopy v moři nebo v džungli.

Bohužel tyto starty sledovalo jedno japonské průzkumné letadlo a odhalilo tak dvě ze tří amerických letišť.

Mariveles muselo být opuštěno 5. ledna po těžkém bombardování.

Bataan Field je nepřetržitě, po dvacet čtyři hodiny denně, hlídáno střemhlavými bombardéry typu 97, které ostřelují všechno, co se na letišti pohne.

Za svítání 6. ledna osmnáct Zerk napadlo letiště a zabilo čtyři muže. Je třeba se stáhnout.

Konečně v poledne se čtyřem P 40, blokovaným na zemi, podařilo Japonce překvapit, odstartovat a sestřelit tři 97. Jeden z Curtissů se během boje zřítíl v plamenech a ostatní tři přistály v Cabcabenu.

Pak začaly strašné chvíle, které trvaly až do 12. ledna.

Bylo třeba za každou cenu udržet nepřítele od letiště na

35

vzdálenost dostřelu minometů, jinak by letadla nemohla startovat.

Bojovalo se i v panenské džungli. Během čtrnácti dnů nepřítel dokončil obklíčení a všechno se vyvinulo v nepopsatelnou hrůzu. Stačilo se vzdálit na padesát metrů od hranice letiště a muži se ztráceli v neproniknutelném porostu.

Při pohledu z letadla džungle vypadá jako pevná zelená hráz, mohutná, nepřívětivá, jednolitá jako vysoký koberec. Letec však vidí jen koruny stromů, držené ve výšce mohutnými hladkými kmeny, ke kterým se upíná hustá stěna parazitujících rostlin.

Mužům, kteří tam bojují, se to jeví jako degenerovaný svět vegetace a hniloby, kde se všude plíží smrt.

Denní světlo stěží proniká hustou vrstvou listů, lián a větví a než se dostane až k zemi, zbude z něj jen neměnné namodralé šero.

Japonci jsou všude a nikde. Suché třesknutí automatické pušky, hvízdnutí malé střely, díra v listu stromu nebo v čele vojáka svědčí o všudypřítomnosti neviditelného nepřítele.

Američané si sekerou vysekali v houštinách hnízda, vyhrabali díru ve vlhkém humusu a uléhali do ní jako do hrobu.

Nervy měli napjaté, sledovali sebetiší zvuk, pohyb listů, jenž signalizuje kutálející se ruční granát nebo rychlou kulku ostřelovače, schovaného ve větvích.

Hodiny v tomto jedovatém ovzduší páchnoucím po plisni a rozdrcených houbách plynuly neuvěřitelně pomalu. Byli

osamoceni ve věčně nehybném vzduchu.

Zanedlouho do okopu začala prosakovat voda a ten se měnil na stoku plnou bahna. Voják promáčený na kost, horečkou a chladem roztřesený, musel o kus dál hloubit novou díru a vystavovat se přitom dalším smrtícím kulkám.

36

Tíživé ticho trvalo až do setmění.

Pak se náhle, bez přechodu zešeřilo a Japonci zaútočili vždy ve chvíli, kdy začínaly létat světlušky.

Kdesi najednou zazněl řev šelem, ozval se pronikavý křik napadené zvěře, hvízdaly japonské píšťaly a vybuchovaly granáty.

Když odpovídaly salvy lehkých kulometů, bylo mužům z okolních úseků, jejichž krví podlité oči úzkostlivě pátraly ve tmě, jasné, že Japonci útočí bodáky a noži.

Udrží se obranný perimetr?

Tři minuty, pět, deset a pak vše skončilo. Ticho bylo rušeno křikem a sténáním umírajících. Nosiči raněných tápali ve tmě.

Občas vzplanulo silné červené světlo jako od požáru a znovu zazněly výstřely. To Japonci zase jednou nastražili jednu ze svých strašných léček. Odtáhli dva, tři raněné americké vojáky z dobytých míst doprostřed stezky. Pak některý z přispěchavších ošetřovatelů zakopne o nastražený. drát a odpálí si tak za zády bengálský oheň, v jehož záři se pak zřetelně rysují postavy, které Japonci ostřelují a nemohou minout.

Když se všechno uklidnilo, roznášel jeden z vojáků od pozice k pozici hubenou dávku jídla. Tma byla tak neproniknutelná, že se musel jednou rukou přidržovat starých telefonních drátů, aby v té ztmělé houštině vůbec našel přední linii.

Kolem jedenácté hodiny večer začali mechanici vytahovat dvě nebo tři P 40 z úkrytů a zahřívali motory.

Potom piloti startovali při improvizovaném osvětlení vyrobeném z plechovek naplněných pískem politým benzinem, a letěli ostřelovat nepřátelské vylodovací čluny v manilském přístavu.

Pro piloty to znamenalo neustálý hazard, protože Curtissy nebyly vybaveny pro noční lety. Mechanici zfušovali z plechů primitivní lapače plamenů na výfuky, ale

37

ty bohužel jen dále snižovaly již tak nízký výkon opotřebovaných motorů.

Kromě toho strava byla tak špatná, že citlivost zraku všech pilotů byla velmi snížena a na prvním místě samozřejmě utrpěla schopnost nočního vidění.

Každý start byl riskantní. Pokud se některé letadlo uchýlilo o několik stupňů od osy dráhy nebo pokud obrátky klesly o dvě stovky, pak se stroje nutně roztříštil o stromy.

Během dvou nocí tak byla zničena tři letadla a dva piloti se zabili. Třetí, poručík Baker, byl strašně popálen a v primitivních podmínkách v Bagiu mu nemohli poskytnout pomoc. Kapitán Vilamor ho proto odvážel do Mindanaa ve své staré Bellance, ale nešťastný zraněný, šílený bolestí, využil chvíle nepozornosti pilota, otevřel za letu dveře, které proud vzduchu vzápětí urval, a vyskočil do prázdna.

V noci na 26. ledna se generál Georges rozhodl poslat zbývajících sedm letadel do útoku na letiště Nichols a Nielsen Field v Manile, která se stala hlavními základnami Japonců na Filipínách.

Celé odpoledne hlavní lékař prohlížel šestnáct pilotů jednoho po druhém a vybíral ty, kteří byli v nejlepší kondici.

Bylo to k pláči.

Všichni zhubli v průměru o dvacet kilogramů, tlak měli tak nízký, že podle závěrečného hlášení generála Georgese "jim vlastně mělo být zakázáno, aby třeba jen vylezli na křídlo letadla stojícího na zemi . . ."

Nohy rozežírání pijavicemi měli pokryty hnisajícími vředy a všichni byli tak vážně postiženi dyzenterii, že půlhodinový let pro ně představoval obrovská muka.

Nakonec byl vybrán Bud Wagner jako velitel akce a s ním letěli Woolery, Stinson, Fall, Obert, Ibold a Brown.

38

Horečně se pracovalo na přípravě úkolu.

Dvě japonská letadla se celé odpoledne střídala v pozorování Bagia. Všimla si cisterny, která kropila vodou prostředek startovací dráhy, a roztříštila ji. To bylo vážné, protože se při startu bude zvedat prach.

Protože šlo o to překvapit nepřítele a přitom obléhající japonští vojáci signalizovali svým protiletadlovým umístěným na pobřeží mnohobarevnými raketami každý pohyb letadel, bylo nutné jednat velmi rychle.

Ke každé osvětlovací plechovce byl postaven muž obsluhy, připravený zapálit benzin přesně v okamžiku spuštění motorů.

Měsíc na nebi svítil a to trochu usnadňovalo pilotům práci. Na znamení dané píšťalou se dvanáct plechovek současně rozhořelo a do ticha zazněl řev sedmi motorů Allison po 1200 koních. Na zahřívání motorů nebyl čas, protože letadla musela být nad mořem dřív, než obsluha japonských protiletadlovek zaujme pohotovost k palbě.

Šest prvních P 40 jedno za druhým startovalo, zvedli však hustý oblak prachu, za každým dalším letadlem stále hutnější. Pilot sedmého byl natolik oslepen, že neviděl vodící světla, kličkoval jako opilý, postavil letadlo na nos při rychlosti 150 kmhod. a převrátil je na záda. Tři z bomb, které měl pod křídly, vybuchly a trosky Curtisse se vznášely.

Pilota Ibolda, vážně popáleného a proděravělého střežinami, vyrvali z plamenů jeho dva kamarádi. Jeden z nich byl vzápětí zabit kulkou ze střeliva vybuchujícího v požáru.

To už charakteristické hvízdání formace Curtissů zanikalo ve tmě směrem ke Corregidoru.

Japonci, kteří byli přesvědčeni, že americké letectvo přestalo existovat, vůbec neorganizovali pasivní protiletectvou obranu.

39

Světla Manily vytvářela oslnivý perlový náhrdelník kolem zálivu, který se zrcadlil jasným světélkováním na klidné hladině moře.

Od Cavite až do Calumpitu byla města a kasárna osvětlena a piloti se tak mohli snadno orientovat.

Bahnitou rovinu Panaque však pokrývala mlha, která ve svitu měsíce vypadala jako mléko, a tam někde byly skryty Nichols a Nielsen Field.

Je mlha v určité výšce nad zemí, bude možné ten koberec podlétnout?

To bylo těžké rozhodování.

Bud Wagner se rozhodl riskovat všechno a zaútočit na Nichols, zatímco ostatní tři letadla, která vedl Woolery, si vzala na starost Nielsen.

Curtissy pomalu klesaly do mlhy, pilotovány bez vidu.

Dolní základna byla asi třicet metrů nad zemí.

Překvapení Japonců bylo dokonalé.

Řada Betty a Zero, vyrovnaná před řídicí věží Nicholsu, po postřelování kulometem vzplanula a v okamžiku hořela dvacet čtyři letadla. Ubytovna důstojníků se všemi okny naplno rozsvícenými jako v době míru dostala šestnáct přímých zásahů třicetkilovými bombami, které rozbily žaluzie a masakrovaly všechno živé. Jenom v ložnici bylo zabito nebo zraněno třicet Japonců.

Stejně to vypadalo i v Nielson Field. Třináct nepřátelských bombardovacích letadel bylo zničeno.

Všech šest Curtissů se vrátilo na základnu bez jediného škrábnutí.

"Kdybychom měli šedesát P 40 místo šesti, mohli bychom změnit celý chod událostí. Celí rozzuření jsme každý večer v rozhlasu poslouchali řeči senátorů a generálů, kteří slibovali, že do konce roku 1942 bude v USA vyrobeno čtyřicet tisíc letadel. Věřili jsme tomu, ale nijak nám to nepomohlo, byli bychom dali přednost dodávce čtyř letadel ihned.

40

Stále příliš pozdě, stále příliš pozdě! "3

Japonci, otřesení útokem na Manilu, podnikali celý týden jeden zuřivý útok za druhým. Jedné z jejich hlídek se podařilo proniknout až na letiště a hodit dva granáty na stan generála Georgese, byla však nakonec zahnána.

8. února dostalo velení 24. stíhací skupiny rozkaz k provedení zvláštního úkolu za dne, který požadoval osobně Mac Arthur. Dělostřelci z Corregidoru žádali letecké snímky oblasti od Ternate po Cavito, protože chtěli zjistit, kde jsou ukryty tři kusy nepřátelského těžkého dělostřelectva, jejichž ostřelování bylo nepříjemně přesné.

Protože nebyla k dispozici průzkumná letadla, byl namontován fotografický přístroj místo předního sedadla na starý školní dvouplošník Stearman PT 13.

Létat si rychlostí 170 km/hod. za plného dne nad Cavite a nemít na svou ochranu ani revolver, to byl vlastně sebevražedný podnik. Opět to byl kapitán Villamor, který se na tento úkol hlásil jako dobrovolník.

Hlídku čtyř P 40 vedená Benem Brownem se pokusila zajistit ochranu proti Zerům.

Hodinu po odletu o nich stále nebyly žádné zprávy a všechny personál, který nebyl ve službě, se shromáždil kolem generálova stanu a sledoval tlampač zapojený na frekvenci letadel.

Čekání plné obav se stávalo nesnesitelným a na bledém, unaveném obličejích generála, upoutaného na lůžko záchvatem malárie, se perlily velké kapky potu.

"Huldo Leo to 9 MN, Leo to 9 MN, we are coming back. "4

Vracejí se, ale pod nimi právě startovalo dvanáct Zer.

Ted dojde k závodu na život a na smrt. Podaří se Stearmanu přistát dřív, než bude pozdě? Je to napínavé, Dopis plukovníka A. Inda, náčelníka štábu generála Georgese o akci v Bataanu, který poslal autorovi této knihy 7. 10.

1950.

"Halo, Leo pro 9 MN, Leo pro 9 MN, vracíme se.

41

protože průzkumné letadlo musely oba P 40 doslova chránit vlastními trupy, aby je mohly krýt. To znamená, že přijdou o výhodu výškové převahy, která jediná jim dává proti Zerům naději.

Už jsou tady.

Všichni běží k dráze.

Stearman, nakloněný v prudké glizádě, bzučí všemi svými výztuhami jako harfa. Villamor ho podrovnal těsně nad vrcholky stromů, prudce vyšlápl směrovku, aby stroj odbrzdil, a přistává. Tři ze šesti doprovodných Curtissů s vysunutými podvozky a klapkami doprovázejí Stearmana až do poslední chvíle, zatímco ostatní opisují kruhy kolem letiště, těsně nad korunami stromů.

Z nebe se snáší šest lesklých šípů, Zera útočí na plný plyn.

Ale Stearman, odtlačený asi třiceti muži, je již schován v úkrytu mezi skalami.

Curtissy zatahují podvozky a klapky. S vrtulami na malý úhel se zoufale snaží dosáhnout výšky tisíc metrů, která teď bude znamenat hranici mezi životem a smrtí.

Pro přílišnou prudkost manévru Zera při prvním průletu míří nepřesně, Japonci přecenili rychlost Curtissů.

Prudce zatáčí a vracejí se za P 40, které se seskupily do dvojic, aby se vzájemně kryly.

Curtissy prudce stoupají, na mezi přetažení, a jsou v těžké nevýhodě proti Zerům, rychlým a obratným jako zmije.

Náhle, když se Zera rozestupují a kolébavě vyhledávají každé svou kořist, přilétá zezadu šest zbývajících Zer se sluncem v zádech. Překvapení útočníci se domnívali, že přilétají americké posily, a provedly únikový manévr.

Je to nečekaný zvrat a Ben Brown, zkušený rváč, se ihned chopil dané možnosti. Curtissy se bleskově vrhají na rozptýlenou nepřátelskou skupinu, střílejí dávku a rychle se skrývají do mraků.

42

Dvě Zera padají ve vývrtce a chrlí kouř, třetí se v plamenech tříští o zem, čtvrté vybuchuje a pokrývá letiště hořícími troskami. Rozervané pilotovo tělo dopadá mezi dva úkryty.

Vtom protiletadlovky z Baguia zahajují palbu na dezorientované Japonce. Jedno Zero je těsně zarámováno palbou, prudce stoupá a kryje se v mracích.

O několik sekund později se ozývá střelba Curtissy a pak rachot nárazu . . . Propletené trosky dvou letadel padají z vrstvy stratokumulu. Žádný padák.

Po deseti minutách zbývajících šest P 40 bez potíží přistává. Chybí poručík Earl R. Stone junior, který měl čtyři ověřené sestřely.

12. února bylo Baguio osvobozeno při stahování vojsk ustupujících k jihu. Japonci, kteří se vetřeli za americké linie a obsadili Baguio, se pomalu stáhli směrem k výběžku Logaska.

Zbývajících pět P 40 se vrátilo na obě pobřežní letiště - tři do Bataan Field a dvě do Taclobanu, kde se jim během dvou týdnů podařilo přežít dvacet šest nepřátelských náletů.

Vyčerpaní piloti denně startovali každý k dvěma akcím proti nepříteli. Buď řídili dělostřeleckou palbu, nebo shazovali balíčky s léky izolovaným skupinám vojáků v džungli a postřelovali a bombardovali japonská postavení.

Sestřelili sedm střemhlavých bombardérů typu 97, ztratili však poručíka Hynesa, sestřeleného při souboji s pěti Zery, se kterými se střetl sám.

Zbyly tedy už jen čtyři P 40, ale mechanikům z Mindora se podařilo opravit dva těžce poškozené Curtissy, které byly dosud uskladněny v koutě jednoho hangáru, bombardovaného v prosinci, a tato nečekaná posila všem zlepšila náladu.

Večer Woody a Hall startují v obou opravených le43

tadlech P 40. Jejich motory jsou prakticky nové a všichni ostatní piloti jim je závidí. Zasahují poprvé proti průzkumnému speciálně odlehčenému Betty zvanému "Photo-Joe", který denně ve stejnou hodinu pravidelně fotografuje Corregidor.

Sevřen do kleští se Betty pokusil o únik. Oba Curtissy útočily současně a před zraky zděšených svědků se při první vystřelené dávce obě americké stíhačky v intervalu několika sekund ve vzduchu rozletěly na kusy.

Woody a Hall zahynuli.

Toto drama hluboce šokovalo všechny příslušníky letectva a až následujícího dne vojenská policie přinesla vysvětlení této záhady. Byl chycen sakdalitický projaponský sabotér, který při ostrém výsledku sdělil, že muži ze skupiny San José v Mindoru dostali zvláštní instrukce k sabotáži letadel. Stačilo vyjmout několik tříštivých bomb z jejich nábojnic a silou je zatlačit do hlavně kulometu, kde zůstaly zablokovány. Když pilot vystřelil, hlavně se roztrhly, poškodil se nosník a potah křídla, které se okamžitě ulomilo.

Sakdalisti provedli sabotáž v Mindoru na těchto dvou opravovaných P 40 a zbrojírni v Taclobanu, kteří měli čas pouze na nabíjení zásobníků zbraní, neměli možnost sabotáž zjistit.

Byl to opět jednou smutný večer. Zprávy ze spojeneckého světa z jednoho konce éteru na druhý byly stále více deprimující - Rommel znovu obsadil Bengházi a Prince of Wales a Repulse byly potopeny v singapurských vodách.

Ze dne na den vzrůstala opuštěnost obklíčených Američanů.

Přichází 3. březen.

Generála Georgese v 11.30 hod. volal Palafox - krycí jméno pozorovatelny na hoře Mariveles - na frekvenci rádia "Red", která byla vyhrazena pro mimořádně důležitá sdělení v otevřené řeči.

44

"Dvě velké tankové lodi, čtyři nákladní dopravující vojsko, z toho jedna o výtlaku asi dvacet tisíc tun, plují směrem k zátoce Subic."

To jsou posily očekávané japonským velením pro zahájení konečného útoku, který by smetl Američany do moře. Místo, aby Japonci tyto posily poslali do Manily, dali přednost jejich vylovení přímo v místě nasazení, v Olangpapo, přístavu v zálivu Subic.

Šest bombardérů, které má US Army Air Forces v severozápadní části Pacifiku, je v Austrálii a používá je námořnictvo pro průzkumné akce do velkých vzdáleností.

Japonský přesun probíhá klidně za bílého dne.

Generál Georges se rychle rozhodl, zavolal kapitána Dyessa, velitele 21. perutě. Tento vysoký chlapec s klátivou chůzí je posledním žijícím - spolu s Budem Wagnerem, kterého Mac Arthur právě poslal zpět do Port Darwinu - ze skupiny osmdesáti pilotů, které generál Georges přivedl s sebou ze Spojených států právě před rokem.

Stručně řečeno, situace je jasná. Dyess má dát namontovat na své letadlo vrhač bomb, který seržant Jack Day - šéf mechaniků v Taclobanu - sestrojil. Je třeba ho vyzkoušet právě teď, nebo nikdy. Byl vyroben s použitím starých ventilových per a jiných součástek z automobilu a umožňuje, aby P 40 nesl dvě bomby po 150 kg. Jenže k dispozici jsou právě poslední dvě tyto bomby a tak je naprosto nutné, aby pěkně sedly na cíl.

Dyess se rozhodl provést dva lety. Jedno P 40 ho bude doprovázet a dvě další budou ve výšce čtyř tisíc metrů krýt celou operaci. Za hodinu bude všechno připraveno k prvnímu letu.

Dyess odstartoval. Přetížený Curtiss nařiká a vibruje. O tři minuty později přelétávají tři doprovodné P 40 nad štábem v prvotřídní přehlídkové formaci a mizí za horou Mariveles, která se svým obrovským kráterem tyčí

45

do výšky tisíc metrů a zakrývá severovýchodní obzor.

Generál Georges může sledovat letadla jen prostřednictvím monotónního hlasu radarové obsluhy.

"Zde Prestone, zde Prestone 9 MN . . . vzdálenost 18, azimut 220 - vzdálenost 19, azimut 225 - vzdálenost 18.5, azimut 220 . . ."

Je jasné, že letadla stoupají ve spirále nad nepřátelským územím a jejich zadýchané Allisony metr po metru získávají

výšku.

"Vzdálenost 19.5, azimut 215 . . ."

Konečně! Zamířili na Subic Bay.

"Vzdálenost 22, azimut 216."

Hluk motorů se ztratil v nepřetržitém dunění palby japonského dělostřelectva, které střílí za horou. Pouze neosobní chladné elektronické oko radaru SRC 228 sleduje na obrazovce neviditelná letadla.

Nákladní lodi s vojskem právě manévrovaly na přistání u olangpapského mola, když Curtissy strmým klesáním zaútočily.

Dyessova bomba padla vedle trupu největší lodi a vybuchuje kdesi mezi jejím bokem a molem. Zvedá obrovský sloup vody, který těžce dopadá na palubu.

Tlaková vlna odražená pod hladinou o pevné kamení hráze prorazila obšívku lodě, která se hned silně naklonila.

Na palubě a nástavbách je spousta bezmocných vojáků, na které P 40 zuřivě střílejí z kulometů. Celé skupiny mužů padají do moře.

Jeden z tankerů se snažil uniknout a byl rovněž napaden.

Zápalné střely prolétávají stěnami nádrží, benzin vytéká na hladinu moře. Náhlý výbuch působí jako sopečná erupce.

Vrstva plamenů o rozloze jednoho čtverečního kilometru pokrývá záliv, kde plavou stovky vojáků.

"Vzdálenost 14, azimut 225 . . . vzdálenost 08, azimut

225..."

46 47

Letadla se vracejí, aby doplnila zásobníky municí. Piloti jsou nadšení. Je přivezena druhá bomba, vložena roznětka a ručně vyzdvížena osmi muži pod břicho Dyessova letadla pomocí nouzově vyrobených nosítek.

Stroje startují.

Generál Georges je zneklidněn - udivuje ho, že se neobjevují žádná Zera - a zároveň je hrdý, protože pozorovatelna z hory Mariveles mu rádiem hlásí, že v dalekohledu spatřili, jak se dvacetitisícitunová loď s vojskem na palubě převrátila.

Tentokrát se Dyess rozhodl, že musí zasáhnout přesně a pumu proto odhodit z co nejmenší vzdálenosti. Píkuje a prudce s P 40 manévruje, aby ji udržel na přímé dráze směřující na loď. Unavený, tisíckrát opravovaný drak letadla praská a z potahu křídla odletují nýty.

- Zásah! Puma dopadla na Nagura Maru mezi dva černé komíny s červenobílými prstenci. Otřes způsobil, že moře kolem lodi zbělelo pěnou, loď se naklání a začíná klesat ke dnu.

A teď kulometry!

Čtyři Curtissy spolupracují a věnují se hlavně druhé tankové lodi, tentokrát se ale viditelný výsledek nedostavuje.

Po dvou útocích ji ponechávají osudu a pouštějí se do další nákladní lodi.

"Halo Leo, Leo, zde Prestone 9 MN, pozor! Nepřátelská letadla vzdálenost 30, azimut 010, pozor!"

Je však příliš pozdě. Dřív, než mohly Curtissy zaujmout obrannou formaci a výšku, Zera, upozorněná voláním SOS z konvoje, přilétají jako sršni nad Olangpapo.

Tentokrát je to opravdu beznadějně - je to téměř jeden proti deseti.

Poručík Fosse se v plamenech zřítíl na doky staré americké námořní základny a Stinson ve snaze vyhnout se Zeru se srazil s jiným.

Dyess a Crellin se zoufale brání. V důsledku špatné výživy jsou tak zesláblí, že při každé ostré zatáčce ztrácí Dyess vlivem géček vidění a zvrací.

Jsou neodvratně sevřeni v pasti těsně nad hladinou moře a Zera nad nimi útočí jako vzteklá smečka psů proti páru kanců.

Z Crellinova Curtisse se začíná kouřit. Poloudšený pilot se snaží otevřít kabinu, jakmile se mu to však podařilo, proud vzduchu způsobil, že v okamžiku je všechno v plamenech.

Osamělý Dyess zoufale bojuje. Daří se mu alespoň to, že při každé zatáčce se poněkud přiblíží k Taclobanu.

Nerovný boj teď probíhá nad letištěm. Všichni vyběhli a s napjatými obličejí v hrozné bezmocnosti sledují souboj.

Generál Georges, s duševními silami u konce, klesá na kolena a se slzami v očích se nahlas modlí.

Dyessův Curtiss za sebou táhne dlouhý pruh bílé páry.

Je kolmo nad letištěm, tísněn Zery. Náhle se otáčí na záda a Dyess vyskakuje.

Padák se otevřel těsně nad vrcholky stromů a okamžitě zmizel v zeleni. Georgesova modlitba byla vyslyšena, protože pilot vyskočil tak nízko, že ho Japonci nemohli dobít.

Tím skončila činnost 24. stíhací jednotky. Poslední čtyři Curtissy P 40 z Bataanu byly zničeny.

9. dubna se malý zbytek amerických vojáků, který na poloostrově přežil, vzdal. Předtím dal Mac Arthur odvézt z Mindora kapitána Dyessa, který přežil zásah pěti kulek 7,7 mm, které ho zranily. Letěli starou Bellancou a později převzal z rukou prezidenta Roosevelta Medaili cti Kongresu.

48

Poznámka o Zeru Zero znamenalo pro Japonce totéž, co představovaly Spitfiry a Messerschmitty 109 pro Angličany a Němce.

Skutečné jméno této stíhačky je Micubiši A6M5, "typ O" pro japonské námořnictvo. Od toho bylo odvozeno pojmenování, které mu dali Američani a které v žádném případě nemělo naznačovat něco ponižujícího, právě naopak.

Lze snadno pochopit, proč pracovníci americké rozvědky a piloti byli brzy nuceni dávat japonským letadlům kódová jména. Jinak nebylo možné se vyznat v neuvěřitelně složitém systému označování letadel, používaném v japonském průmyslu, a navíc vznikaly potíže s vyslovováním japonských názvů.

Všechna japonská vojenská letadla dostávala už ve vývojovém stadiu oficiální číslo Ki, přidělované chronologicky a

společně všem výrobcům. Později, při sériové výrobě a předávání do jednotek, dostala letadla označení, obsahující jméno výrobce, číslo udávající rok výroby podle japonského kalendáře, určení jeho činnosti kódovým označením a číslo typu nebo podtypu.

Aby to všechno nebylo tak jednoduché, začíná japonský kalendář rokem založení Říše, tedy našim rokem 660 před narozením Krista.

Až do roku 1939 (tedy 2599 v Japonsku) vojenské a námořní letectvo používalo poslední dvě číslice k stanovení typu. Například typ 99 byl střemhlavý bombardér Val, ale zároveň také dvoumotorové Betty ve své první verzi.

Po roce 1940 (tedy 2600) armáda používala číslici 100

a námořnictvo 0. V následujících letech pak bylo používáno pouze poslední číslo.

Byl to opravdový rébus a navíc, pokud byl stejný typ letadla vyráběn ve dvou různých továrnách, měl pak dva

49 různé názvy. I později, když už Japonci dávali vojenským letadlům individuální jména - byly to názvy podle jevů meteorologických nebo astronomických - obtíže trvaly dál, protože Spojenci nevěděli, kterému letadlu vlastně ten který název patří, a bylo prakticky nemožné jméno vyslovit podle fonetického přepisu.

Proto Technical Air Intelligence Unit (TAIU) - Technická letecká výzvědná jednotka - vedená plukovníkem Mac Coyem, která měla za úkol zkoumat japonskou leteckou techniku, se rozhodla rozřešit tento problém radikálně.

V tomto údobí - na počátku roku 1942 - byly všechny japonské stíhačky nazývány Zero a pokud měly víc než jeden motor, tak Micubiši. To však bylo příliš zjednodušené a při vyhodnocování potenciálu nepřátelského letiště dokonce i nebezpečné.

Mac Coy dostal nápad dát každému japonskému letadlu volně zvolené křestní jméno, obvykle běžné v životě

používané. Tak bylo během jednoho měsíce přiděleno přes sedmdesát pět jmen jako Jake, Pete, Rufe, Zee atd. Výběr snadno umožňoval uhádnout, že autor pochází z kraje Tennessee.

Když Mac Coy začal předávat do Washingtonu výsledky své práce, doslova zahltil spojové komunikace. Mac Arthur, vrchní velitel, který neměl v té době letectvo v příliš velké oblibě, vyvolal skandál, protože si myslel, že letci korespondují s Pentagonem za jeho zády pomocí nepovoleného kódu. Aby ho Mac Coy uklidnil, pojmenoval nový bombardér Micubiši typ 97 KI 213 křestním jménem paní Mac Arthurové Jane.

Přesvědčený Mac Arthur se uklidnil; ovšem pouze do chvíle, kdy náhodou zahlédl několik frajerských veršů obvykle málo lichotivých a neschopných přednesu v salonech - o ženských osobitostech některých letadel. Nevrlá

50 poznámka Mac Arthura měla za následek, že jméno Jane bylo změněno na Saddy.

Kalendářní jména byla brzy vyčerpána, a tak začala TAIU pojmenovávat letouny podle přátel nebo příbuzných.

Frank, Frances, Joe, což byla křestní jména plukovníků Mac Coye, Williama a Grattama, šéfů TAIU, byla brzy následována jmény Loise a June, tedy manželky a dcery Mac Coye.

Když si uvědomíme, že Japonci vyrobili za pět let přes

118 různých typů vojenských letadel, snadno si představíme čínský hlavolam (mohu-li to tak nazvat) té řady křtin, protože bylo nutné volit jména zřetelná a krátká, nanejvýš tříslabičná, a taková, aby nedocházelo ke komolení a přeslechu při radiofonním spojení.

Zero, přes svoje oficiální pojmenování Zeke, si navždy zachovalo svůj původní název, který byl už příliš populární.

Tato stíhačka způsobila Američanům nepříjemné překvapení. V roce 1941 byli pevně přesvědčeni, že Japonci mají pouze směšné zastaralé stíhačky, dvouplošníky a jednoplošníky s pevným podvozkem, které odpovídaly úrovni jejich vlastních strojů z let 1930. Tato pověra byla pečlivě udržována odbornými časopisy a "technickými odborníky" denního tisku, kteří netušili, že Američani by byli jednoho dne šťastni, kdyby měli na Filipínách k dispozici alespoň své staré Boeings P 26 s pevnými podvozky.

Je zbytečné dnes přednášet o nebezpečnosti tohoto podceňování nepřítele! Hitler se dopustil stejné chyby při hodnocení sovětských letadel a tanků v roce 1941 a protože dějiny se bohužel stále opakují, stejně hloupý postoj k sovětskému letectví převládá i dnes.~Sepsáno v roce 1952.

Pozn. překl.

51

Procitnutí bylo samozřejmě velmi tvrdé a američtí piloti rychle poznali, že od oficiálního názoru je hodně daleko ke skutečnosti. Bylo nemožné pustit se do normálního souboje se Zerem, které zatáčelo a stoupalo tak, že bylo nepolapitelné jako had.

První pilot, který to pocítil na vlastní kůži, byl poručík George Whitemann při japonském útoku na Pearl Harbour 7. prosince 1941 a své poučení zaplatil životem.

Za ním, následovali další jeho kamarádi a platilo se spoustou prolité krve a slz.

Jeden za druhým byli spojenečtí piloti sestřelováni při hledání vhodné taktiky proti tomuto mrštnému meteoritu.

Byla to podobná situace, v jaké byla Luftwaffe se svými Messerschmitty 109 proti obratnému Spitfíru.

S ohledem na pověst Spitfíra - pověst plně zaslouženou, protože to bylo nádherné bojové letadlo, které piloti milovali - RAF rychle poslalo z Anglie do Darwinu australskou letku.

Tato elitní jednotka vybavená Spitfíry IX A, které velel známý zving-commander "Killer" Caldwell, měla samé zkušené piloty, kteří bojovali s Luftwaffe po celý rok, a přišla do Austrálie s plným vybavením, včetně prvotřídního radaru.

Situace byla kritická a přesně podle hesla: "Uvidíme, jak se věci vyvíjí."

A bylo to vidět velmi rychle. Australští piloti nedbali varování nešťastných amerických pilotů vybavených P 40 a byli přesvědčeni, že jde o pesimismus a o narušenou sebedůvěru.

2. května 1943 jednadvacet japonských bombardérů, doprovázených třiceti Zery, provedlo nálet na Darwin. Zásah dvaatřiceti Spitfirů, řízených anglickou kontrolou, byl vynikající. Jenže po souboji museli vzít na vědomí, že bylo ztraceno třináct Spitfirů, aby byl zničen jeden bombardér a pět Zer.

52

Nadšení australských stíhačů poněkud ochladlo.

30. června 1943 dvacet sedm Betty doprovázených třiceti Zery přiletělo znovu. Zásah byl opět perfektní, ale na osm japonských bombardérů a dvě stíhačky se šest ze čtyřiceti nasazených Spitfirů nevrátilo. Australanům začínalo docházet, jak se věci mají, protože tentokrát se Zerům vyhýbali, jak jen to šlo, a soustředili se plně na bombardéry.

Přes všechny své zkušenosti se většina nejlepších spojeneckých stíhacích es nechala unést tímto podceňováním.

Bohužel, u stíhačů je první chyba obvykle zaplácena životem.

Velký Tommy Mac Guire, po odchodu Borga eso z Pacifiku - se svými třiceti osmi sestřely (z toho dvaceti Zery, byl stejný jako ti ostatní.

7. prosince 1944, přesně tři roky po smrti Whitemana, vedl Mac Guire hlídku čtyř P 38 "Lightning" na volné stráži nad nepřátelská letiště Cebu a Los Negros. Jeho číslem byl major Rittmayer, 14 sestřelů.

Ve dvou tisících stopách (asi 600 m~ nad Los Negros uviděli Zero s krásně lesklým černým nátěrem a dvěma jasně červenými slunci na křídlech, jak se plíží mezi kopci.

Toto nepřátelské letadlo, jak bylo následujícího dne při vyhodnocování zjištěno, právě ostřelovalo americký rychlý torpédový člun, který v moři hledal sestřeleného pilota, a zřejmě se vracelo po vystřelení munice.

Všechny čtyři Lightningy střemhlav zaútočily. Zero klidně čekalo, až budou na dostřel, pak provedlo ostrou zatáčku doleva a dostalo se za ocas Rittmayerovi. Dobře mířená dávka zapálila jeden z jeho motorů. Překvapený Rittmayer volal o pomoc a Mac Guire přispěchal. Zero prudce zatočilo doprava a vystřelilo. Mac Guire dopadl na zem v plamenech.

Looping, poslední dávka a Rittmayerův Lightning se zřítíl v troskách na nepřátelské letiště.

Přestože už spotřebovalo všechno střelivo, točilo se Zero

53

klidně dál v kole se dvěma zbývajícími Lightningy, které nebyly s to je zasáhnout, a když vystartovalo šest Zer na pomoc kamarádovi, přerušili Američané boj, šťastní, že si zachránili v tomto dobrodružství alespoň kůži.

Díky Bohu nebyli všichni japonští stíhači tak kvalitní.

Jeden z pilotů, který sloužil v RAF pod mým velením na Tempestech, typický Australan Bay Adams (viz "Velký cirkus" mi vyprávěl o svém prvním souboji se Zery

6. července 1943 nad Darwinem.

Byl členem formace dvaceti čtyř Spitfirů, kteří startovali proti obvyklému náletu, prováděnému pravidelně dvakrát týdně dvaceti sedmi bombardéry, doprovázenými jednadvaceti Zery. Podle pokynů se vrhli přímo na bombardéry a deset jich sestřelili bez vlastních ztrát, zbytek odhodil bomby. Po tomto splnění úkolu se chtěly Spitfiry odpoutat a vyhnout se boji se Zery, ale velmi agresivní doprovod reagoval prudce a oni museli rozrušeným Zerům čelit.

Bay, který právě roztřískal jednu Sally, se dopustil neopatrnosti a hnal se za Zerem, které mírně klesalo. Sotva chtěl Spitfire zahájit palbu při pěti stech kilometrech v hodině, Zero udělalo perfektní looping o poloměru dvou set metrů a dostalo se strnulému Bayovi do zad; ten se naštěstí zcela reflexivně otočil na záda a unikl střemhlavým letem na plné pecky ze sedmi tisíc metrů až těsně nad moře.

Toho dne bylo sestřeleno sedm Spitů a k těm deseti sestřeleným bombardérům se přidala jenom dvě Zera.

Těchto několik příkladů snad jasně prokázalo, že Zero bylo úctyhodným protivníkem v rukách pilota středních kvalit.

Co tedy bylo tajemstvím japonských inženýrů, kteří Zero konstruovali?

Plukovník Hayward ze střediska pro letové zkoušky ve

54

Wright Fieldu dává odpověď jedinou větou:

"Zero? - To je lehké turistické letadlo vybavené motorem o

1300 koních!"

Vskutku, vážilo jenom 1780 kg, zatímco Spitfire IX se stejnými rozměry a s motorem jen o málo silnějším měl hmotnost 2995 kg!

Přitom obě letadla měla jako hlavní výzbroj kanony ráže 20 mm a rovnocennou zásobu střeliva.

Ve srovnání s dvěma standardními americkými stíhačkami z roku

1944 - P 47 Ga P 38 G - Zero z roku 1942

vystoupalo do 3000 m přesně za tři minuty a pod přímo fantastickým úhlem 45°, zatímco obě americké stíhačky na to potřebovaly čtyři minuty.

Mustang P 51, nejrychlejší stíhačka US Army z roku

1944 s motorem 1950 koní, byl ve výšce 7000 m rychlejší jen o 105 km~hod. než Zero. Ostatně v roce 1944 byla v první linii Zera nahrazena stíhačkou Georges, která hravě dosahovala rychlosti 680 km~hod.

Skutečné tajemství Zera bylo v jeho konstrukčním pojetí.

Místo, aby bylo sestaveno z několika dílů - křidel, trupu, ocasních ploch, motoru atd., které se pak sestaví do jednoho celku, byla konstrukce Zera "integrální", to znamená, že výrobně tvořilo jeden celek, nebo přesněji řečeno dvě integrální části.

Motorové lože a kabina s pilotním prostorem byly v celku s křídly s dvěma průběžnými, nedělenými nosníky. K tomuto celku se pak připojil druhý, tvořený zadní částí trupu a kormidly a obě části byly spojeny přírubou s osmdesáti svorníky.

Všichni inženýři by vám řekli, že z hlediska racionální organizace výroby to byl nesmysl. Je to možná pravda, ale v

každém případě v samotné továrně v Nagoji bylo během tří let vyrobeno sedm tisíc Zer.

Takto docilená úspora hmotnosti dosahovala asi 45% a přitom konstrukce byla současně pevná a velmi lehká. Speciální lehké kovy, v jejichž výrobě se Japonci stali mistry, byly použity s mezním využitím pevnosti.

Hvězdicový čtrnáctiválcový motor Nakadžima Sakaé, opět jedna odvozenina našeho starého dobrého GnomeRhone K-14, který málem způsobil, že jsme začali věřit, že už jen my sami nejsme schopni dát do provozu svoje vlastní motory, přešel za léta 1940 až 1943 z výkonu

1020 k na 1315 k při startu.

Byl vybaven dvoustupňovým kompresorem, inverzním kárburátorem a třilistou vrtulí Micubiši - Hamilton o průměru 3 m 10 cm. S touto poslední verzí motoru dosahovalo Zero rychlosti 544 km~hod. ve výšce 6000 m (výsledky zkoušek ve Wright Field s ukořistěným letadlem ve víceméně dobrém stavu).

Musíme mít stále na paměti, že šlo o námořní stíhačku pro letadlové lodi, která měla rychle všechno smést, dříve než se protivník zmůže na odpor. Neměla ani chráněné samosvorné nádrže ani pancéřovou ochranu pilota. Byla to doslova ohnivá past.

Zatímco hmotnější spojenecká letadla dobře snášela i těžké poškození a ještě byla schopna zachránit vzácnou kůži pilota, Zero představovalo sice celek velmi odolný proti všem prudkým a sevřeným obrátům - snášelo přetížení 12 g - ale nedokázalo odolávat zásahům střel, nádrže s benzinem snadno vzplanuly a letadlo se pak doslova trhalo ve vzduchu jako hedvábný papír.

Technika boje proti takovému stroji spočívala v držení se mimo dostřel a ve snaze vést boj na vertikále a vyhýbat se kroužení na horizontále. Focke Wulfy používaly proti nám stejnou taktiku, když jsme měli Spitfiry, ale rychlost naší stíhačky nám umožňovala udržovat škody v rozumných mezích. Jakmile si spojenecký pilot dobře osvojil manévr a přežil střetnutí, mohl vždy proměnit vyšší hmotnost svého stroje v rychlost, nepřijmout boj v horizontálních zatáčkách a nakonec Zero sestřelit. Po56

tom už stačila jedna dávka z 20 mm kanonu nebo 13 mm kulometu.

Hlavní charakteristiky Zera byly velmi ortodoxní rozpětí 11 m a délka 9 m 3 cm. Nosná plocha 22 m² poskytovala velmi nízké měrné zatížení křídel, asi 100 kg/m², zatímco například můj Tempest měl 269 kg/m².

Konstrukce Zera byla velmi pečlivá, pilotní prostor velmi pohodlný, i když svými rozměry pro běžného evropského pilota trochu těsný.

Přístroje byly dobře rozmístěny a na dosah ruky. Vybavení bylo kvalitní a většinou šlo o přístroje vyráběné podle americké licence. Jedinou výjimkou byla měřidla paliva, která byla dost nespolehlivá, a to bylo pro piloty létající nad mořem velmi nepříjemné, a hydraulický systém byl chronicky netěsný.

Výzbroj tvořily dva odlehčené Oerlikony ráže 20 mm umístěné v křídlech se stovkou nábojů v zásobníku a dále dva kulomety ráže 7,7 mm pod kapotou motoru, každý se 600 náboji.

Závěsy pod křídly umožňovaly nést buď dvě fosforové pumy po 60 kg s barometrickým detonátorem pro vzdušné bombardování sestav létajících pevností, nebo pro Kamikaze - dvě pumy po 250 kg, ovšem pevně zavěšené bez možnosti odhozu. S tímto nákladem bylo samozřejmě zakázáno dělat obraty se záporným g.

Zero mělo tři vnitřní palivové nádrže s celkovým obsahem 780

litrů a jednu rezervní odhazovací - bylo první stíhačkou na světě takto vybavenou - která měla obsah

470 litrů a byla zavěšena mezi nohama zatahovacího podvozku.

Díkk tomu mělo akční rádius asi pět set kilometrů a to v té době bylo mimořádně mnoho.

Byla vyráběna i speciální verze Zera pro japonskou říšskou armádu. Aby se zvýšila rychlost bočních manévřů, byly konce křídel zkráceny (podobně jako u Spitfiru V.D.) Jeho první kódový název byl Hap, podle generála Henryho - "pro-své-přátele-Hap" Arnolda, vrchního velitele amerického letectva.

Zajímavá historka nám vypráví, že to nebylo nadlouho: jednoho dne na schůzi hlavního štábu ve Washingtonu jeden důstojník popisoval bitvu u Leyte před skupinou rozveselených generálů a vysvětloval, že byla sestřelena spousta Hapů.

Arnold vyletěl a vztekle se zeptal, kdo tak tohle letadlo pojmenoval. Důstojník se zarazil a neuměl odpovědět nic chytřejšího, než že tento nevhodný název má být právě změněn, a aniž věděl, jestli byl Arnold opravdu pořádně nahněvaný nebo se jen tak tvářil, rychle telefonoval do TAIU, aby název honem změnili.

Hap se proto změnil na Hamp, ale ještě o dva roky později v Den příměří se tomu lidé z TAIU upřímně zasmáli.

59

Kapitola III

Jeden den na Maltě

1942

"Když jsem si do svého deníku poznamenal: 'Divná válka a divný způsob, jak ji zahájit,' měl jsem na mysli celé to obrovské plýtvání penězi, materiálem a lidskými životy - všechnen ten chaos přehmatů a nepořádků.

Kdybychom se byli připravili na válku včas, byla by její cena představovala kapku vody místo celého oceánu.

A tak my, vojáci, kteří na začátku máme jen to, co nám k obraně této země milostivě bylo dáno jako almužna, máme neúspěchy a politici žádají naše hlavy, protože musí být nalezeni viníci."

Maršál letectva Sir Hugh Lloyd, velitel RAF na Maltě v roce 1941.

"Doufám, že poučení z Maltý nebude nikdy zapomenuto.

Doufám, že už nikdy dosavadní chronický nedostatek předvídatosti demokratických států nedonutí naše hrdinné děti nastoupit k tak nerovnému boji a v tak obrovské míře překračovat ty nejzazší meze lidské vytrvalosti . . ."

Maršál Tedder, vrchní velitel RAF.

Potkal jsem podporučíka George Beurlinga, DSO, DFC, DFM nad Bar poprvé v Catfosu koncem července

1944.

Právě jsem 7. července skončil operační túru letky s úkolem krýt vylodění v Normandii.

Catfos byl vysokou školou střelby, kde RAF shromažďovala piloty, kteří měli určitou zkušenost a nějaké sestřely, aby se pokusila vypracovat nové metody střelby a boje, nové zbraně a miřidla.

Dorazil jsem tam ráno se skupinou dalších pilotů, kteří přišli ze všech končin nebe, kde jen se bojovalo. Uložil jsem si své věci v pokoji, který mi byl přidělen, a šel jsem do důstojnické jídelny na oběd.

V koutě prázdné místnosti, natažen, nebo lépe řečeno omotan kolem křesla seděl mládenec v battle-dressu, bez hodnostního označení, bez vyznamenání, a kolem krku měl pár starých dámských punčoch . . .

Na můj trochu zdrženlivý pozdrav - co tady k čertu dělá tenhle trochu drzý vojín - odpověděl neurčitým zaskuhráním, ze kterého jsem vycítil stopy nenapodobitelného kanadského přízvuku.

Zabral jsem se do četby posledního čísla Punche a pak, unaven cestou, jsem pěkně usnul, abych byl po chvíli probuzen křikem:

"Who are you? - Stand up! - What the bloody hell do you think you are doing here ? "16

Byl to nový příchozí, také v battle-dressu, a jeho hodnostní označení bylo zakryto bundou Irwing Jacket."

Irwing Jacket byla kožená bunda s beránkem uvnitř, určená pro letce, kterou vyráběla známá firma Irwing, dodávající hlavně padáky.

Viděl jsem ho zezadu a zprvu jsem nerozeznal hlas tohoto dozorčího důstojníka.

Aniž se pohnul o jediný milimetr, můj milý vojín jen zvedl hlavu a odpověděl pouze dvěma slabikami, loo které však v angličtině znamenaly velmi mnoho. Kdo jste? - Vztyk! -

Kde si k sakru myslíte, že jste?

60

Po této odpovědi dozorčí doslova vyletěl a to už mi bylo jasné, že slyším hlas group/captaina Malana, DSO, DFC s dvaatřiceti sestřely, který byl velitelem základny v Biggin Hill, když jsem ještě létal v peruti Alasko, a který byl teď zřejmě velitelem Catfosu.

"Out with you and come back ondy properly dressed!"

Vypadněte a vraďte se, až budete náležitě oblečení!

Bylo jasné, že velitel je pořádně rozzuřený.

Tentokrát Kanadčan pochopil, že má co do činění s velkou šarží, a s neuvěřitelně drzým úsměvem se pomalinku zvedl, zpod křesla vylovil neforemnou, olejem promaštěnou brigádyрку s přelámaným štítkem, a šouravým krokem a s rukama v kapsách odešel.

Vstal jsem také a Malan, když se otočil, mne spatřil, šel ke mně a podával mi ruku:

"Halo, Clostermane! Jsem rád, že vás vidím. Víte, kdo je to individuum? Je to Beurling, víte přece který, ten chlápek z Malty. Já už pochopil ty jeho způsoby divoké kočky. On jednoduše čekal na to, aby mu nějaký důstojník skočil na špek a aby ho pak mohl omráčit tím, že mu pohrdlivě řekne: 'I am Beurding and blast you!'

Já sem Beurling, jděte se vycpat!

Tenhlekousek předvádí každé ráno už celý týden v čekárnách Ministerstva letectví. Tentokrát má ale smůlu, padl na mne, a já sundával Němcoury, když on byl ještě stíhačem : v kojeneckém prádélku.

Ostatně, je to pro něho dobrá lekce a je dobré, že k tomu došlo hned první den se vši diskretností, alespoň hned ví, na jakou notu se u nás tancuje. Ale nesudte podle ` vnějšího dojmu, je to vynikající chlápek!"

Rychle jsem pochopil, proč chtěl Malan ukázat pilo- ` tům pevnou ruku hned na začátku, protože v Catfosu se sešla neuvěřitelná smečka tvrdých hochů od stíhačů ze . všech končin světa.

61

- Kingaby, DSO, DFM s dvěma Bar, který sestřelil osmdesát Messerschmittů 109 během tří měsíců bojů o Londýn, - "Timber" Woods, DSO, DFC z Malty, - Joe Charlas z Biggin Hillu, - dva čeští noční stíhači, dohromady s pětadvaceti sestřely, - Salsky, DSO, DFC a dva Bar, Polák, a Američani, mezi nimi Richard Bong z Pacifiku.

Se svým skromným DFC jsem se uprostřed téhle sestavy cítil dost trapně.

Američan Bong a Beurling se nápadně lišili od ostatních.

Angličan, stejně jako cizinec odchovaný v RAF, má totiž v sobě jisté rozpaky z provádění vylomenin a také mlčenlivou britskou skromnost.

Bong, který jako pilot Lightningu dosáhl nad Japonci třiceti sedmi vítězství, přišel týden předtím ze Spojených států pevně rozhodnutý, že ukáže chudince RAF, jak se sundávají nepřátelská letadla.

Z Bonga a Beurlinga vznikla rychle nerozlučná dvojice, protože měli mnoho společného. Oba byli elitní střelci; vynikající piloti a oba o sobě měli velmi vysoké mínění.

Vím moc dobře, že se tu jedná o chronickou chorobu stíhačů, ale tihle dva projevovali její příznaky způsobem až moc nápadným.

U Beurlinga to bylo dáno mladistvou bujností a také tím, kolik neuvěřitelných překážek musel překonat, aby se mohl stát pilotem.

U Bonga to bylo prostě vrozené.

Povahy, které jsou si podobné, se dávají dohromady, takže jsem se k nim brzy přidal a vzniklo trio. Jaques, který dorazil o pár dní později, se také přidal do našeho spolku a brzy jsme byli známi jako "čtyřčata z Catfosu".

Naše jednostranná konverzace, točící se výhradně kolem letadel, kanonů, střelby, taktiky a soubojů, doprovázená výmluvnými pohyby rukou, to vše způsobovalo, že kolem nás bylo neustále prázdko.

Pokaždé, když si znovu pročítám poznámky, které jsem si tehdy zapsal, nemohu se ubránit dojetí protože všechny zachycené hovory se hemží cennými údaji a neuvěřitelnými podrobnostmi o Maltě a o Pacifiku.

Bong se zabil počátkem roku 1945 při cvičném souboji na Shooting Staru v USA, když předtím ještě dosáhl v Pacifiku tří dalších vítězství. Bong byl jediným spojeneckým pilotem, snad kromě "Killera" Galdwella, Australana, který má čtyřicet homologovaných sestřelů.

Beurling - "Screwball", jak mu říkali kamarádi, se zabil v roce 1947 při startu z Říma na starém letadle z přebytků americké armády, nacpaném municí určenou pro Izrael v období Palestinské války.

Neměl jsem po válce ponětí, kam se poděl, a jen velkou náhodou se mi před dvěma lety dostala do rukou fotografie z časopisu Images du Monde z 3. června 1948.

Jsou na ni ještě kouřící zuhelnatělé trosky letadla a po přečtení textu mi bylo všechno jasné. Měl jsem z toho téměř slzy v očích.

Chudák George, měl niternou potřebu dobrodružství a nebezpečí a nebyl schopen se přizpůsobit civilnímu životu.

Neznal jsem ani Navarru, ani Nungessera

2. Slavní piloti z 1. světové války, pozn. překl. které jsem hluboce obdivoval, ale to, co jsem o nich věděl, mi potvrzuje, že Beurling byl pilotem, kterého by z té druhé války nepochybně byli měli nejraději.

Právě k uctění jejich památky jsem napsal historii prvního seznámení tohoto mladého Kanadana s Maltou, kde během dvanácti dnů vzdušných soubojů zničil dvacet sedm italských a německých letadel.

63

Jako spousta dalších pilotů RAF se i Beurling přihlásil ke službě na Maltě jako dobrovolník. Všichni, kteří tam měli jít, nazývali Maltu "rájem stíhačů", a protože jen moc málo z těch, kteří tam šli, se vrátilo, aby mohli vyslovit svůj názor na toto tvrzení, zůstal tenhle název nadále nezměněn.

Malta, malý ostrůvek o dvou stech čtverečních kilometrech, izolovaný v důsledku porážky Francie v roce

1940 a také díky nedostatku strategického vidění velitelů v Severní Africe, byla bolavým trnem v těle Osy.

Bodání trnu přerostlo v hněsavý vřed a Afrika Korps, přes všechno Rommelovo nadání, na něj zahynul.

Význam Maltu jako strategické základny byl v jejích ofenzivních možnostech, vyplývajících z výhodné polohy v polovině cesty mezi Afrikou a Itálií. Stav letectva tam byl vždy dost hubený, ale těch asi dvacet torpédonosných Blenheimů a Beaufortů, osm Glennů a průzkumných fotografických letadel a třicet Wellingtonů pro noční bombardování, to vše rozptýleno kolem devíti kilometrů ranvejí v Luqa a v Safi a schováno v podzemních krytech - to Němce v Libyi doslova dusilo.

Těchto pár letadel, vedených houževnatými, mimořádně odvážnými posádkami, které snášely třicetiprocentní ztráty při jednom úkolu a stále byly nově doplňovány, dokázalo potopit za sedm měsíců roku 1941 56% veškeré německé a italské tonáže obchodního loďstva ve Středozemním moři.

V červnu 1941 bylo potopeno 34 000 tun, 25 000 tun bylo vážně poškozeno a prakticky nepoužitelných a 27 500 tun poškozeno.

V červenci 1941 83 000 tun potopeno, 64 000 tun vážně poškozeno a 37 000 poškozeno.

V srpnu 1941 bylo 129 000 tun potopeno, 28 800 vážně poškozeno a 25 000 poškozeno.

Ciano v té době zapsal do svého deníku:

64

"Tato Rommelova kampaň se stává bláznovstvím. Naše obchodní loďstvo při tomhle tempu nevydrží ani rok."

Ve zprávách z námořních porad Führera, přeložených britskou Admirálitou, lze na str. 1231 nalézt toto přiznání admirála Dēnitze ze září 1941:

"Dokonce i s veškerou tonáží španělskou a s loděmi, kterých se můžeme zmocnit obsazením jihu Francie, dokonce i při zesílené činnosti italských loděnic nebudeme schopni udržovat novou Rommelovu kampaň ještě další rok. Je třeba zničit Maltu."

9. listopadu 1942 Vysoký říšský komisař pro obchodní loďstvo řekl (str. 1412);

"Maršál Rommel mne informoval o devastaci námořní dopravy ve Středozemním moři, kde panuje otřesný nepořádek, způsobený letectvem na Maltě."

Ve stejné době pak Rommel Hitlerovi:

"Já sám jsem upozornil maršála Kesselringa na tragické důsledky pro dopravní možnosti mezi Itálií a Afrikou, ; jestliže se nepodaří získat převahu nad Maltou."

Němci a Italové se snažili. Po dva roky byla Malta : drcena bombardováním. Dva Flieger Korps, tedy 600 letadel Junkers 88 a Messerschmitt 109, bylo shromážděno pod velením Kesselringa na Sicílii, ve vzdálenosti pouhých 120 km od Maltu, která se stala doslova "lapačem bomb". Skutečně, pro těch "tři sta tisíc zajatců na Maltě", jak je nazýval německý rozhlas, neexistoval žádný únik. Obyvatelé Londýna, rozloženého na tisíce pěti stech čtverečních kilometrech, mohli být případně evakuováni, Maltané tuto možnost neměli.

Vztahy mezi Kesselringem a Rommelem byly stále napjatější.

Rommel doufal, že Malta bude rozdrcena za tři měsíce a netrpělivě čekal začátkem roku 1942 na uvolnění těch šesti set letadel držených na Sicílii, které by pak v jeho prospěch změnily situaci v Libyi.

Vyhladovělá Malta, bez benzínu, bez potravin, bez

65

municí a s protiletadlovými kanony zcela opotřebovanými, mohla ráno poslat do vzduchu ke své obraně dvanáct až osmáct Spitfirů. Tento počet obvykle klesl kolem šesté hodiny večer na čtyři letadla. Často dva dny za sebou měla Malta jen pět letuschopných Spitfirů.

Němcům se přes zoufalé úsilí nikdy nepodařilo zabránit torpédonosným letadlům v jejich činnosti. Nikdy nebyli Němci schopni uskutečnit na Maltě výsadek, podobně jako na Krétě, a přitom stačilo překonat vzdálenost pouhých 120 km a bojovat s posádkou pouhých čtrnácti tisíc špatně vyzbrojených vojáků.

Co si o tom myslí naši velitelé v Severní Africe, když hledají, jak ospravedlnit svoji nečinnost - a to je slabé slovo - tváří v tvář možnému vylodění Němců na Maltě?

Na druhou stranu bylo možné zásobovat Maltu letecky, ovšem jen po troškách. Každý pokus prorazit s konvojem až k obklíčenému ostrovu vždy skončil katastrofou.

Jen letiště v Takali bylo v březnu 1942 zasypáno dvaatřicetkrát větší tonáží bomb, než kolik bylo shozeno na město Coventry, nejvíce bombardované v Anglii.

Údržba letadel obrany - a od motoru až po drak je na Spitfiru téměř pět tisíc součástek - byla každodenním problémem. Díra v trupu od granátu ráže 20 mm u stíhačky, která takový zásah přežila, se stávala skutečnou národní kalamitou. Mechanici pracovali ve dne v noci v hrozných podmínkách, a piloti vyčerpaní, zničení tak zvanou "Malta dog", zvláštní prudkou dyzenterii, vyvolanou ostrovní zeleninou, museli vzlétat do boje až pětkrát za den.

Naštěstí stejně jako při bitvě o Británii v roce 1940

skvělá organizace radarového průzkumu a železná kázeň v jednotkách umožňovaly s maximální účinností využívat těch několika málo letadel. zAutor má na mysli velitele francouzských vojsk uznávajících Petainovu kolaborantskou vládu ve Vichy. Pozn. překl.

66

Kesselring byl nucen prohlásit:

"Nikdy jsem nedovedl pochopit, kde a jak maltská RAF ukrývala svých osm nebo deset perutí Spitfirů."

Osm nebo deset perutí! Kdyby byl tušil, že tam byla jediná perut' Hurricanů a dvě Spitfirů, tedy devadesát letadel, ze kterých bylo jen 15% letuschopných!

Protože posily stíhacích letadel nemohly přiletět přímo vzduchem vzhledem k jejich příliš malému doletu, bylo nutné je dopravovat na palubě letadlové lodi až do vzdálenosti dvou set kilometrů od ostrova. Anglie při těchto operacích ztratila letadlovou loď "Eagle", potopenou ponorkou při své třetí cestě, a loď "Illustrious", která byla při čtvrté cestě poškozena tak těžce, že musela být dopravena do USA k opravě. Wasp, americká letadlová loď, uskutečnila tři plavby a rychle toho pak nechala, protože to bylo v době, kdy tyto lodi měly v Pacifiku hodnotu zlata dvojnásobku své hmotnosti.

Když 1. ledna 1943 vítězně skončila bitva o Maltu, bylo za ni zapláceno osmi sty čtyřiceti čtyřmi Spitfiry a životy pěti set osmnácti pilotů RAF.

Kesselring tam ztratil tři sta devadesát Junkersů 88, čtyři sta tři Messerschmitty 109 a sto čtyři Junkersy 87.

Italové se na celkovém skóre podíleli sto třiceti sedmi Macchi 202, třemi sty třiceti třemi CANT Alcyone a Savoia 79 a dále různými typy od Reggiane 2001 až po třímotorový hydroplán.

V polovině roku 1942, v období posledního beznadějného úsilí Kesselringa a italské Regia Aeronautica, v osudné hodině Malty a tedy i bitvy o Středozemní moře, viselo jen na nitce, zda "Screwball" Beurling také vstoupí do akce.

Malta, "Ráj stíhačů"

9. června 1942

Eagle, doprovázený pouze dvěma torpédovkami,

67

plnou rychlostí na Maltu a nechává za sebou pomalejší konvoje.

Je pět hodin ráno a slunko stoupá nad obzor. Paluba letadlové lodi je zaplněna Spitfiry V., vybavenými pomocnými odhazovacími nádržemi.

Piloti naposledy kontrolují své stroje. Jsou to Spitfiry V. TC v tropické úpravě, vyzbrojené čtyřmi 20 mm kanony, nepodařená verze, o kterou velitelství stíhacího letectva v Anglii moc nestojí a pro Maltu ji vyškábalo ze dna svých šuplíků. Vem to čert, jsou to alespoň nová letadla a v této těžké době, kdy všichni žebrají o stíhačky - od Moskvy až po Londýn, od Austrálie až po Aljašku a od Libye až po Karibské ostrovy - mají piloti pocit, že jim štěstí přálo.

Přesto se jim trochu svírá žaludek, žádný z nich totiž dosud nestartoval z paluby letadlové lodi.

Zatímco se připoutávají, končí mechanici s ukládáním jejich skromných zavazadel do zásobníků pro kulometnou munici a munici dvou kanonů - ostatní dva jsou nabitý.

Důstojník námořního letectva, který létání řídí, dává tlampačem pilotům poslední rady pro start a pro navigaci a také kursy, časové údaje a vlnové délky.

V 6.05 hod. první Spitfire startuje.

Velitel paluby dává žlutým praporem Beurlingovi pokyn ke startu. Přišla jeho chvíle. Trochu napnutý pomalu přidává plyn a stojí na brzdách. Jakmile se ocas zvedl a Spit se chvěje jako kůň s přitaženou uzdou, povolí brzdy.

Tažen patnácti sty koní, sotva kus popojede a s pomocí protivětru o rychlosti 50 km/hod. a k tomu padesáti uzly rychlosti lodi je bez problémů ve vzduchu.

Je 6.30 hod. Poslední Spitfire se odlepil a Eagle se ihned obrací zpět, je totiž jenom padesát kilometrů od alžírských břehů a hemží se to tu navíc ponorkami.

Letadla jsou už ve formaci a všech dvaatřicet se vzdá

luje s kursem na východ na dlouhých dvě stě čtyřicet minut letu na Maltu.

Krásně modré moře bez jediné vlnky, fialová čára pobřeží Tunisu vpravo, světlá skvrna Lampedusy, a tam vlevo pod bouřkovou frontou, která se právě tvoří, je Sicílie se čtrnácti letišti přecpanými Messerschmitty.

Jak se blíží Malta, je stále častěji ve sluchátkách slyšet útržky hovorů a také začíná interference od německého radiolokátoru; drnčí pilotům do uší jako zvonek starého telefonu.

Formace je v sedmi tisíci metrech a i přes to, že svítí slunko, je citelně chladno.

Ještě patnáct minut letu, Malta volá:

"Hudlo, Condor Leader, this is Toimber calling, steer o eight one and hurry up. Do not answer, repeat DO NOT

ANSWER. Out. "22

Něco se zřejmě děje a Woodhall, řídící letového provozu, se zřejmě nervuje, protože asi na obrazovce radaru zjistil na Sicílii přípravu nepřátelského přepadu. Teď to bude rychlostní závod, aby Spity nenapadla při přistávání Luftwaffe. Ta je v plné pohotovosti, oči upřeny na obrazovky radarů.

Už je tu Malta.

Vypadá jako velký oválný stůl, šedý a zelený, usazený na bílých útesech stojících v moři, na severozápadě provázený dvěma malými ostrůvky Comino a Gozo.

Formace se rozpadá na skupiny po čtyřech, které prudce klesají. Začínají se rýsovat podrobnosti - neklidný záliv Marsa Xlokh, hluboký zářez přístavu Valetty opásaný stěnou plochých domů, síť oví živých plotů a kamenných hrází, dělicích vyprahlá pole na malinké pozemky.

V délce pak leprozní jizva, posetá krátery bomb hlavní letiště.

ZzHaló, veliteli Kondorů, volá vás Timber. Zatočte na kurs jedna nula osm a pospěšte si. Neodpovídejte, opakují NEODPOVÍDEJTE!

69

Beurling odsunul kryt kabiny a zatímco první sekce s vysunutými podvozky a klapkami točí na přistání, obhlíží si okolí.

Protože je zvyklý na úhledné uspořádání anglických letišť, dívá se překvapeně na rozsáhlou plochu dlouhou přes osm kilometrů, ze které ve všech směrech vystupují krátké dráhy a zakroucené pojízdné cesty, ztrácející se v podzemních úkrytech pro letadla.

Tohle neuvěřitelné letiště ve skutečnosti vzniklo spojením tří letišť - Luqa, Safi a Hal Far, propojených dvěma štěrkanými pruhy, které umožňují, aby letadla startovala a přistávala prakticky kdekoli, přesněji řečeno na úsecích, které zbyly po posledním nepřátelském náletu.

Ať jsou německé nálety sebeprudší, zůstane nakonec vždycky nějaký úsek použitelný pro provoz. V zásobě jsou připraveny obrovské haldy šterku, kterým se nové krátery zasypávají okamžitě po skončení poplachu. Po celém obvodu, pokud tam neční skály, ve kterých jsou vytesány hangáry, je spousta úkrytů s tlustými stěnami, které chrání letadla před střepinami.

Všude se válejí ohořelé trosky křidel a trupů.

Šest Spitfirů startuje, aby kryly přistávání nově přichozích.

Na celém letišti se to hemží mužstvem.

Beurling váhá, kam má přistát. Spokojí se s tím, že následuje všeobecný pohyb a nakonec sedne na hrbolatou dráhu, na jejímž konci stojí skupina vojáků, kteří zvedají ruce a mávají. Dva z nich se za jízdy zavěsili na konce křidel, třetí vyskočil na stupačku na křídle, chytil se ho za rameno a udává mu směr.

Ve vichru od vrtule mu ten chlápek řve do ucha, aby si pospíšil - Němci se už blíží!

Konečně je v jakési zaježí noře, vytvořené stovkami plechovek naplněných pískem.

Ještě než se nadechl, je obklopen divnou bandou individuí všelijak mávajících rukama, špatně oholených a na 70 vlečených do nejružnějších rozedraných uniforem od námořnictva, RAF nebo pěchoty.

Mechanik, který ho vedl, vypnul zapalování. Tři ostatní pořízkové chytli ocas Spitfira a otočili letadlo čelem k letišti. Ostatní muži potácivě přicházejí a nesou kanystry s palivem.

Vyděšený Beurling je doslova vyhnán z kabiny pilotem, který ihned usedá na jeho místo. Popostrkovan všemi těmi zdívočelými chlapy se ocitl v ochranném okopu vybudovaném na dně úkrytu. Jeho věci, které tak pečlivě uložil do zásobníků na střelivo, poletují vzduchem na všechny strany.

"Hurry up! Hurry up!"

"Pospěšte si, rychle, rychle!"

Je slyšet stále jen tohle.

Zbrojíři přibíhají, šroubovák mezi zuby, ruce plné pásů se střelivem pro kanony a kulomety. Radista se sluchátky na uších už otevřel kontrolní otvory na trupu, vyměnil krystaly radiostanice a zkontroloval přívody od baterie.

Prázdná tlaková lahev na kyslík je vyměněna za plnou, která už byla v koutě připravena.

Rychle! Pilot je netrpělivý a bouchá dlaní na trup.

Beurling, vyvedený z míry, si mechanicky zapálil cigaretu, ale tu mu ze rtů okamžitě vytrhl nějaký neurvalec a křičel na něj nevybíravé kletby; než se Beurling zmohl na protest, už odběhl zase ke své práci. Benzin vskutku přetéká z trychtýře s jelenicovou kůží, do kterého šňůra vojáků nalévá jeden kanystr benzinu za druhým.

Vmžiku je sundána přídavná nádrž.

"Hurry up, for Christ sal-e!" 23

V dálce už totiž duní salvy baterií Boforsů - buch! buch! buch! buch! buch! Vždy pět štěknutí z jednoho zásobníku.

Protiletadlovky! Nepřítel se tedy blíží!

=Pospěšte si, proboha!

71

Tým obsluhy freneticky finišuje.

Ze všech stran letiště se ozývají basové hlasy motorů Merlin, které nabírají otáčky.

OK.? Kontakt!

Spitfire, v okamžiku osvobozený od hrozu mužů, kterými byl dosud ověšen, natáčí motor a zvedá uragán prachu, v němž poletují Beurlingovy košile, prádlo a toaletní potřeby, padají na zem a kdekdo po nich šlape.

Letadlo vyjíždí z úkrytu díky pilotově energické práci s plynovou pákou a brzdami, směrovka se prudce vychyluje ze strany na stranu. Na křídle leží na břiše zbrojář, jednou rukou se přidržuje náběžné hrany a druhou pečlivě utahuje

šrouby panelu kulometu, je tam ještě další, ten teď všechno hází na zem, končí práci a seskakuje z křídla v okamžiku, kdy Spitfire dává plný plyn a startuje.

Zbrojír se kutálí po zemi a chyběl jen milimetr, aby ho omráčila výškovka.

Beurling teď zůstal osamocen. Dav divochů se vypařil.

Vylézá ze svého okopu a míří k otvoru úkrytu, kde vráží do tří pilotů, kteří s ním připluli na Eaglu a jsou stejně omámeni jako on. Strhli ho ke společnému úprku směrem ke krytu.

Byl nejvyšší čas.

Vzduch se chvěje mohutným hukotem velké formace a už je slyšet útočící Spitfiry.

Jasný klapot kulometů se míchá se zalykavým basem dvacetimilimetrových Hispanek.

Pozor!

Má sotva čas se otočit a vidí šest Messerschmittů 109, jak překvapivě přilétají těsně nad vodou, přeskakují skálu Hal Far a přelétávají za stálého postřelování celého letiště rychlostí sedmi set kilometrů za hodinu.

Beurling poprvé viděl stodevítky. Když byl v 222. peruti, setkával se nad Francií pouze s Focke Wulfy 190.

Jedna ze stodevítek prolétla deset metrů od něho

72

a ohlušující rámus motoru se mísí se svištěním čtyřicetimilimetrových granátů protiletadlovek, které pálí vodorovně a kropí letiště střepinami.

Beurling v té chvíli dostal herdu do zad, která ho povalila na břicho do okopu. Jeden z kamarádů se tak postaral o jeho bezpečnost. Zvedá hlavu, pozoruje, co se děje.

Junkersy 88 - je jich asi padesát, doprovázených šedesáti Messerschmitty 109 - přecházejí do piké a bombardují. Jeden za druhým klesají pod úhlem 65° a vytvářejí zdánlivě nekonečnou šňůru, směřující k letišti.

Hluboký zvuk motorů se mísí s ostrým crescendem, země se otřásá a do zákopu se sypou praménky písku.

Paraboly černých bomb padají, doprovázené hlukem projíždějícího rychlíku. Junkersy 88 vyrovnávají v pěti stech metrech a proti obloze se rýsují lomené plochy přední kabiny a dlouhé válcové kapoty motorů.

Ohlušující rány výbuchů - hroudy hlíny - střepiny, které kosí všechno kolem, létají a kňučí, prudce roztočené jako smrtící káči.

Každý výbuch se zemí šíří vlnami otřesů a Beurling má pokaždé pocit, jako by ho někdo kopl do žaludku.

Kolem padá déšť prázdných 20 mm nábojnic a při dopadu na plechovky úkrytů zvoní. Jedna zasažená osmaosmdesátka pokračuje v střemhlavém letu a padá s hrozným rachotem mezi dva parkující Wellingtony, které okamžitě vzplanou.

Zvedají se oblaka prachu, mísí se s kouřem a pachem horké oceli, síry a korditu, padá déšť střepin z protiletadlovek.

Temná rána, následovaná vzápětí dvěma dalšími. Další Junkers 88, jehož trosky se v plamenech řítí k zemi.

Čtyři padáky se kolébají nepochopitelně tiše ve všem tom kraválu.

Minuta relativního klidu, ve výšce tři tisíc metrů však

73

dál zuří bitva. Letadla se točí v kruzích a střelí, křídla odrážejí záblesky slunce, hrčí kulomety. Občas některé letadlo vylétne z kruhu a táhne za sebou bílou stuhu; tentokrát je to Spitfire; a ta ohnivá koule, která dohasíná v moři ve sloupu zpěněné vody, to byl Me 109.

Nebe je prošívané černými obláčky vybuchujících protiletadlových granátů, které se objevují vždy po skupinkách jako kbelíky černého uhlí, vysypané do vzduchu bateriemi Boforsů.

Přilétá nová vlna bombardáků. Dva Junkersy 88 pronásledované Spitfiry opouštějí s hořícími motory formaci a strmě klesají nad moře.

Velmi vysoko na nebi nad celou tou rvačkou v dokonalém přehlídkovém tvaru letí italské Canty. Nikdo se o ně nestará, a přitom jejich perfektně vyrovnané salvy bomb, které zázrakem prolétávají propletencem letadel, aniž by některé zasáhly, dopadají přesně na průsečík drah ve tvaru X v Safi.

Piloti, kteří právě dorazili na Maltu, pokryti prachem, otřesení sériemi výbuchů bomb, s hlavami vtaženými mezi ramena před krupobitím kamení a střepin, jsou zcela ohromeni.

K sakru, tohle tedy je válka!

Za deset minut všechno skončilo. Spitfirům dochází benzin i střelivo a nalétávají na okruh k přistání. Pět Hurricanů, které přiletěly z letiště Takali na druhém konci ostrova, přelétá nad Lucou a kryje přistávání kamarádů a jejich rychlé rozptýlení do úkrytů.

Beurling se vrátil do krytu, posbíral si věci a čekal na návrat svého stroje. Nepodařilo se mu najít ani holicí strojek, ani kartáček na zuby, asi zůstaly v zásobníku v křídle.

Stíhačky přistávají. Dvě, jejichž podvozek je poškozen, kloužou po břiše, a třetí, které chybí dobrý čtvereční

74

metr křídla, se staví na vrtuli a převrací se na záda.

Prakticky vždy jedno ze tří letadel, jejichž přistávání sleduje, je více nebo méně poškozené.

Vypadá to slibně, čekají ho pěkné věci.

Jeden pilot se vrací, vyčerpaný, oči zarudlé krví a s padákem hozeným přes rameno ho oslovuje:

"Nemá cenu, abys čekal na svou mašinu. Normana Lee, který s ní letěl, sundali. Pojd', pospěš si, nebo zmeškáš autobus do kantýny a šlapat těch osmikiláků pěšky, Good headth, chum!"

Jídelnu tvoří starý křídlový lom, něco jako zakouřený tunel dlouhý asi sto metrů, ústící na malou cestu na útesu.

Klenba je provrtaná větracími komíny, jenže přes den je nedostatek elektrického proudu k pohonu ventilátorů, vzácná energie je rezervována pro slabé žárovky a čerpadla na vodu.

Vzduch je nasycen tabákem, potem a pachem kuchyně.

Stravuje se tady a spí jak se dá přes sto padesát poddůstojníků ze stíhacích a torpédonosných perutí. Jejich obytný barák byl už třikrát bombardován a teď to tam vypadá jako v cikánském táboře, s vlnitým plechem položeným na troskách zdi, kde se v létě dusí vedrem a v zimě mrznou na kost.

Zimou se ostatně ani moc nezneklidňují, protože pro všechny tu platí otázka: vydrží vůbec Malta do podzimu?

Skromný oběd se skládá z pěti scvrklých oliv, plátku dušeného hovězího, 125 g chleba, tři sotva zralých suchých fíků a hrnečku čaje. Piloti mají kromě toho nárok na dvě sběračky polévky z nastrouhané mrkve pokropené olejem z tresčích jater, to kvůli potřebným vitaminům, a nakonec ještě na tabletku sulfonamidu proti průjmům.

Beurling byl ještě příliš ořesen svým pohnutým příletem, než aby měl chuť na jídlo. Kromě toho všechno v jídelně páchlo benzinem a petrolejovými sazemi a bylo

75

mu z toho nanic. Protože na Maltě nebylo uhlí, v kuchyňských sporácích se topilo opotřebovaným olejem z leteckých motorů.

Havarované letadlo je tu požehnáním, protože díky jemu je možné dva - tři dny podávat teplé jídlo.

Chudák "Screwball" - sotva před šesti hodinami jedl vydatnou snídani na velkých stolech z leštěného dubového dřeva a na honosném stříbře, používaném na letadlové lodi, v sále s klimatizací. Byla to opravdu rekreační plavba.

Teď padl rovnýma nohama do jiného světa. Fighters Paradise! - možná ráj letadel, to ano, se všemi těmi Ju 88 a rváčskými Me 109, ale určitě ne ráj pozemský!

Usedl na rozviklanou židli vedle Novozélandčana Hesslyna,

3ihoafričana Buchanana, vedle Gila Gilberta a Willieho Kida a dalších přátel ze své skupiny, kteří už usedli ke stolu s několika starousedlíky.

Kontrast mezi čistě oholenými a odpočatými obličejí, novými battle-dressy, které cestující na Eagln vyfasovali na Gibraltaru, a mezi osm dní neholenými tvářemi - na ostrově totiž neseženeš jedinou žiletku - špinavými košilemi a kalhotami z ošoupané látky starousedlíků je šokující.

"Když minulý měsíc přišel mezi nás Tedder" - vypráví Mickey Buller, který má za sebou už čtyři měsíce na Maltě a má sedm sestřelů, jeden DFM a pořádný průjem - "byl zděšený. Měl jsem dojem, že vytáhne peněženku a dá nám každému deset šilinků, abychom si koupili čistou košili!"

Je 15.20 hod.

"Screwball" je už ve zvýšené pohotovosti usazen v kabině.

Dvanáct Spitfirů 249. perutě je seřazeno na konci dráhy a připraveno vyrazit při prvním signálu.

Řídicí středisko zjistilo na Sicilii radioprovoz, který nasvědčuje přípravě náletu.

76

Slunce omračuje piloty, kteří se v plechových kukaních doslova pečou. Mechanici, než zalehnou do stínu křidel, pokládají na kryty kabin namočené plachty, aby piloty trochu ochránili. V přehřátém vzduchu, který stoupá vzhůru v tisících vlnicích se sloupcích, jako by všechno t ancovalo.

Několik stovek Malt'anů a vojáků, zbrocených potem, pracuje na opravě škod způsobených náletem z dnešního rána. Přestože pracují s primitivními prostředky, je dráha opravena velmi rychle.

Hrozně vedro! Přitom v sedmi tisíci metrech bude patnáct stupňů pod nulou, ale copak člověk na sobě snese kombinézu nebo teplé letecké boty?

Beurlingovi se trochu točí hlava a připomíná si všechny poslední rady svého squadron leadera Granta a rady Beverly Hilla, svého velitele letky, rady jistě potřebné, protože tady boj probíhá vždycky v poměru jeden ku deseti.

A právě teď pro něj všechno začíná, teď konečně bude sklízet úrodu všech těch letových hodin, které si jako chlapec vyžebroval v Kanadě. Všechny těch letových hodin, pro které opustil studia, dřel se jako pes deset hodin denně při prodávání novin ve sněhu a mrazu, s prázdným žaludkem, aby ušetřil deset dolarů, které zaplatil za šedesát minut letu na starém Rambleru o sto dvacetí koních.

Pro tento okamžik na Maltě pracoval jako nádeník na vetché chilské nákladní lodi, aby si vydělal na cestu do Anglie. Kvůli souboji, ke kterému za chvíli dojde, musel tohle všechno snášet, studovat teorii střelby, a zatímco ostatní kamarádi se procházeli s děvčaty v Buxton-on-sea, on se nechal ponižovat od instruktorů pro navigaci a matematiku, kteří si dělali legraci z jeho chatrných znalostí sotva na úrovni základní školy.

Teď pro seržanta Beurlinga přišla hodina pravdy v ringu odpovídajícím jeho představám.

77

Mechanik ho probudil křikem: "Scramble Gozo twenty thousand feet!"=^ Kryt z plexiskla se nad ním uzavřel; v Luqa se totiž musí startovat se zavřenou kabinou kvůli spoustě zvěřeného prachu.

Zelená raketa z karavany ještě nedopadla na zem a motory dvanácti Spitů se už točí.

Za chvíli už Spitfiry ve velké spirále stoupají. Tři sekce po čtyřech strojích ve velké vzdálenosti od sebe, to je slavná Maltská formace, při které se čtveřice křížují po každých 360 stupních.

Beurling letí jako číslo Beverley Hilla a jeho dokonalá pilotáž ho udržuje přesně, ale nenásilně padesát metrů od velitele sekce.

Piloti začínají hledat nepřítele - metodický pohled doprava, nahoru, doleva, rychlé ohlédnutí dozadu, pak zakolébání křídly k odkrytí pohledu dolů na moře.

Stoupají. Malta dole vypadá jako malá placka bez reliéfu, která se celá schová pod jedním křídlem.

Vůně spáleného oleje, oxidu uhelnatého, gumy a také hořká chuť nejasné úzkosti.

"Salmon Leader, Timber calling, ~0 plus big boys at

18 D00 and ,~0 plus fighters fifteen miles out above. Gain angels quickly! "a5

Sedesát proti dvanácti, to je na Maltu dobrý poměr.

Obvykle musí čelit ve čtyřech padesáti.

Budou mít dost času k získání výškové převahy nad německým doprovodem? To bude rozhodující, protože jinak by rvačka byla těžká. Na nebi není ani stín nějakého cirru, do kterého by bylo možné v nouzi uniknout a schovat se.

Z4Start, Gozo ve dvaceti tisících stop! a6Salmon leader, volá Timber, 20 velkých německých chlapců v 18 000 stop a 40 stíhačů nad nimi, vzdálenost 15 mil. Rychle stoupejte!

78

"Aircrafts 11 o'clock sdightdy bedow Sadmon!"26

Trochu tlaku nohou na směrovku, aby se vychýlil klenutý předek Spitu a uvolnil rozhled, a vskutku, několik šipek se rychle blíží směrem k Salmonům. Bombardéry.

A nepřátelské stíhačky?

Tady jsou - dva jiskřící roje, ještě daleko, výš - roztroušené protáhlé tečky.

"Salmon Red going down - Blue and yeddow top cover. "2~ Kupředu! ta Letadla v 11 hodin trochu pod Salmonem!

x~Salmon červený dolů, modrý a žlutý kryt nahoře.

Šipky se rozložily každá na pět siluet Junkersů 88, které klidně pluly o tisíc metrů níž, a na ně střemhlav útočí čtyři Spitfiry z červené sekce.

Beverly Hill, následován Beurlingem a šesti dalšími Spity ve formaci dine astern, provedli pěkně sevřenou zatáčku o 360°, a rozevírají formaci do vějíře, aby přehradili cestu Messerschmittům 109, které se sypou z nebe jako roj sršňů.

Vzniká pocit něčeho neodvolatelného . . . Dlouhé žluté trupy se zelenými skvrnami, opásané černými kříži . . . hranaté kabiny a jemná křídla posazená hodně vpředu . . . kondenzační čáry, na konci křídel u těch prvních, kteří už vyrovnávají a točí vertikální zatáčku a čumákem nahoru, vzepření o vychýlená kormidla.

Teď půjde každý na svou pěst.

Ruku zaťatou na plynové páce, vzepřený o opěradlo, hlavu skloněnou vpřed, "Screwball" se bokem blíží " k Messerschmittům a přetíná jejich řetěz, jehož druhý ,;; článek ihned reaguje únikem nahoru.

Vmáčkнутý odstředivou silou do sedačky zatáčí za sto-`; devítkou, která chvilku váhá, kolébá se z křídla na křídlo - otřesy od kanonů, mimo, příliš velká oprava. Pak svíčka, poloviční překrut, potlačení a pikuje na zádech, zuby

79

zaťaté, směrem k další stodevítce, která nastavuje bok a křídélky točí spirálu.

Tentokrát míří pečlivě, jemnou prací nohou a kniplu, ale ve zlomku sekundy, kdy chce zahájit palbu, Me 109 sklouzne vykopnutím nohy do opačné zatáčky a jako se boxer vyhýbá direktu nováčka, Němec uniká. Mizící přelud černého kříže a pak už nic.

Beurling si dopřává hluboký doušek kyslíku, udělá souvrat, aby znovu nabral výšku, a v okamžiku, kdy vyrovnává Spitfira, který visí na mezi pádu, zahlédne v koutku zpětného zrcátka záblesky . . . mizejí . . . znovu se objevují.

Divoký únik, který ho vrhá na stěnu kabiny, skluz a tentokrát zas překvapený protivník prolétává deset metrů před ním. Je to Macchi 202, velmi elegantní, se zakulaceným hřbetem a malinkými křídly s černými fasciemi na bíločerveném kotouči kokard. Italský stíhač se zavřeným plynem - z výfuků šlehají modré plameny - se snaží otočit na záda a napravit tak svou chybu.

Prudkým pohybem otáčí Beurling Spita a zaměřuje na nepřítele, který teď prakticky visí ve vzduchu.

Zpětný ráz kanonů zbrzdil Spitfira na pádovou rychlost, ale Macchi už byl zasažen. Granáty, zřejmě jen z jednoho kanonu, protože vzdálenost k cíli je příliš krátká, než aby mohly zasáhnout oba, roztrhly trup těsně za pilotem a u kořene křídla došlo k výbuchu.

Macchi ještě okamžik zůstal viset, zatímco padající Spitfire do něho má,lem narazil, pak sklouzne po křídle, padá do vývrtky, točí se a táhne za sebou glykolový kouř.

Uprostřed vířících letadel klesají těsně u sebe tři padáky; je to posádka jednoho Ju 88.

Nad Beurlingem kličkuje řada letadel, střídavě vždy jeden Messerschmitt s jedním Spitfirem, motají a honí se kolem jedné formace pěti Junkersů 88, kteří se zatím neodvažují přejít do střemhlavého letu a bombardovat.

80

Pět šedivých Messerschmittů těsně za sebou v krásném oblouku klesá jako ostří šavle na Hurricany z Takali, které, zavěšeny na vrtulích, šplhají nahoru, aby se zapojily do boje.

Beurling se snaží je upozornit, ale zbytečně. Jsou zřejmě na jiné frekvenci, pokoušejí se napadnout protivníky, ale je už pozdě.

Krátké záblesky mauserů, světla stopovek a jeden Hurricane padá na záda, ve snaze nalézt rovnováhu tápe jako slepec, padá těžce poškozený a táhne za sebou černý kouř.

Messerschmitt, který střílel, je ihned pronásledován Spitfirem, který vztekle páli a z křídel mu padají lesklé prázdné nábojnice.

Beurling zatáčí, aby nábojnice minul, a pak točí doleva, aby se vrátil nad Maltu. Stále na plný plyn se řítí rychlostí 800 km/hod. za skupinou Junkersů 88, které střemhlav klesají k cíli. Aerodynamické brzdy mají vysunuté a tak je rychle dohání.

Mrknutí do zpětného zrcátka - nikoho tam nevidí.

Nakloněn v dokonalé pronásledovací křivce dohání posledního Junkerse a stopovky střel ze zadního kulometu poletují kolem Spitfira jako hejno jisker. Je to poprvé, co "Screwball" střelil na bombardér.

Muška jeho kolimátoru klouže po hřbetu prosklené kabiny, vystupující ze štihlého trupu, zakončeného směrovkou .

. . motory Jumo s protáhlými válcovými kapotami . . . lichoběžníkové křídlo, deformované vysunutými brzdami . . .

Trochu větší opravu, vzdálenost 65 - náraz nepřátelské kulky - není to vážné, je to ráže 7.7 . . . deset stupňů, maličko

potlačit.

Teď střílí Beurling přesně. Proud kouře následovaný dlouhými plameny; soustředěné jako z hořáku letovací lampy ohrožují kormidla.

81

Dva zasklené panely kabiny odlétají do vzduchu. Così tmavého vypadává ven, pak znovu - posádka vyskakuje.

"Help! Cant land - one o nine patrolling Hal Far. "2~ To je hlas Willieho Kida!

Má zřejmě suché nádrže a pokouší se přistát, ale stodevítka hlídají nad letištěm a brání mu v tom. Pokusit se o přistání, dokud tu jsou, se rovná sebevraždě.

Beurling nechá plavat Junkerse, který šťastně uniká, obrací se na záda a střemhlav klesá kolmo k hladině moře.

Vyrovňuje těsně nad vodou, tiskne se ke skalám, aby se ukryl, a spěchá na pomoc Kidovi. Ostatně ani on už nemá benzinu nazbyt.

Míjí vrak lodi, ztroskotané na skaliskách - Hal Far tedy není daleko.

Najednou čtvrtí odkud vyletují vločky rozprasků protiletadlovek a visí nad skalami. Tři stodevítka se vyřítily zpoza skal, Beurlinga nevidí, protože je ve stínu, dva metry nad pláží. Zatáčí zpět k letišti a nastavují hřbety.

Beurling vyráží za nimi, nadbíhá si zatáčku a spouští palbu na prvního. Je to obtížná střelba při opravě téměř šedesáti stupňů. Krátká dávka, a Messerschmitt padá k zemi a naráží do trosek jakési kaple.

"Try to keep Safi strip clean while I glide in! "29

"OK..

Snaží se krýt Willieho po dobu třiceti kritických sekund přistávání. Až už bude na zemi, Boforsy se postarají o zbytek.

Kolem Safi je teď opravdová korida. Zdivočelé Messerschmitty létají těsně nad zemí a nutí zoufalého Spitfira s vysunutým podvozkem točit se v kruhu vertikální zatáčkou tak ostro, aby ho stodevítka nemohly napadnout.

Je to zřejmě Willie.

Pomozte! Nemohu přistát, stodevítka hlídají Hal Far. z9Pokus se udržet dráhu v Safi čistou, pokud tam budu nalétávat!

82

"All right, Willie. Slip in, her I come. "3~ V pořádku, Willie, vklouzni tam, už přistávám!

Ubohý Willie všechno pochopil a bez váhání jde na to. Jestli oba manévry nebudou dokonale časově sladěny, bude ztracen, protože stodevítka ho určitě neminou.

Klesá ostro glizádou, vykopnutím nohy v poslední chvíli srovnává a už si Spitfire sedl.

Beurling přilétá jako meteor do prostoru letiště, prošípovaného stopovkami protiletadlových granátů, a letí čelně proti Me 109, který je už v ose dráhy a chystá se postřelovat pojíždějící Willieho letadlo. Překvapený Němec prudce uniká a obě stíhačky se mýjejí o několik metrů rychlostí přes tisíc kilometrů za hodinu.

Výbuch. Rána jako palicí do šije - kabina Beurlingova Spitfira je plná dýmu a na pancíři nádrže mezi jeho hlavou a motorem jsou dva dlouhé šrámy po průbojných granátech. Messerschmitt ale nemůže Spitfira pronásledovat, protože ten prudce zatáčí a křídlem se otírá o krátery bomb. Messoun přerušuje boj.

Vracejí se čtyři Spitfiry, vyzvané kontrolou, aby vyčistili prostor letiště. Stodevítka se schovávají za skály a zdrhají nad moře, směr Sicílie.

Oběma rukama Beurling prudce odsouvá kryt kabiny, vysouvá podvozek, přivírá motor, vrtuli dává na malé stoupání, klapky vysunuty, všechny kontrolky svítí zeleně . .

. pozor na krátery, které Junkersy štedře rozesely po dráze.

Spitfire vrávoravě roluje na svých krátkých a blízko sebe postavených nohách - šlápnutí na brzdou, aby se vyhnul ještě hořícím troskám jiného Spitfira a konečně je tu úkryt a mávajících mechanik.

Uf! To tedy byla partie! Je úplně propocený, pot mu teče z čela do očí, za krkem, pod lopatkami . . .

První let na Maltě: dva jisté sestřely - jeden Me 109

a jeden Ju 88, jeden sestřel pravděpodobný - Macchi 202.

83

O hodinu později s letadlem znovu doplněným Beurling vzlétl s jinou sekci proti formaci třiceti Stuk Ju 87, doprovázených sto deseti Messerschmitty.

Luftwaffe chce za každou cenu potopit loď Welshman, která právě připlula a je plná benzinu a munice pro protiletadlovky.

Všechny Spitfiry a Hurricany na ostrově, schopné letu, startují. Nad přístavem la Valette došlo k hroznému střetnutí, ke kterému se nešikovně přpletlo třicet Macchi 202.

Stuky řízené elitními posádkami bez zaváhání prolétávají palebnou přehradou protiletadlovek pronásledovány Spitfiry, na které se zase vrhá lavina nepřátelských stíhaček.

Beurling sundal jeden Me 109 a pátil z boku na malou vzdálenost na Ju 87, který právě shodil velkou pětisetkilogramovou bombu.

Byl tak blízko svého protivníka, že kabina Stuky, utržená jeho střelbou, mu vlétla do vrtule.

Záchranný člun v zátocě, který byl přímo pod místem souboje, rychle vyrazil na pomoc, ale Beurlingovi se podařilo vyrovnat a přistál na břicho na malém poličku v blízkosti majáku.

Ten večer, nehledě na pach benzinu a nepohodli jídelny, se "Screwball" Beurling, který předvedl svou neporovnatelnou pilotní virtuozitu stíhače už prvního dne, s chutí najedl a spal jako špalek.

Svou partii vyhrál a oběti v mládí přinesené létání nebyly zbytečné.

85

Kapitola IV

Admirál Jamamoto Květen 1940 - Beringovo moře Japonský člun lovicí tuleně se potopil, zastížen tornádem poblíž ostrovů Svatého Matěje.

Po třech dnech jedna norská velrybářská loď vylovi-, la tělo japonského kapitána, nesené na hladině moře záchranným pásem.

Listiny a doklady totožnosti nalezené u utonulého byly pečlivě uloženy s tím, že po skončení lovu budou odevzdány úřadům v Nacknecku. Norové především našli knihu - na první pohled jakousi matematickou příručku.; nebo logaritmické tabulky - která, kupodivu, byla vázána ; v deskách z olova, potaženého látkou. ' Tělo zašité do zatíženého pytle bylo vráceno moři : a norský kapitán přečetl modlitbu za mrtvé.

O osm dní později, když se setkali s americkým hlídkovým člunem, zastavili ho a předali veliteli osobní doklady,,~ hlášení a onu knihu.

Když skipper hlídkového člunu, záložní důstojník USA ;

Navy, tu slavnou matematickou příručku uviděl, vyskočil ~ ze židle, nechal hlídkování a jel plnou rychlostí do Dutchu Harbour, kde se právě budovala velká námořní základna.

Ta malá knížka totiž nebyla nic jiného než primární šifra Říšského japonského námořnictva.

To, že tak vzácný dokument byl nalezen u prostého lovce tuleňů, nebylo nic překvapivého. Posádky japonských člunů, které lovily tuleně nebo velryby, stejně jako posádky ruských šalup, byly prošpikovány aktivními důstojníky, kteří fotografovali a prováděli sondáže i v těch nejmenších přístavech Aljašky.

"Tento nález," psal později Frank Knox, státní sekretář námořnictva USA, "pro nás znamenal tolik jako celá jedna bojová flotila navíc."

Na základě této šifrovací příručky, společné pro letectvo, námořnictvo a ministerstvo zahraničních věcí (zajímavé bylo, že šifra armády byla úplně jiná a ani největší odborníci nebyli schopni ji rozluštit) mohli Američané sledovat všechny úmysly a činy Japonců.

Speciální oddělení, pověřené výhradně prací s touto šifrou, bylo po vyhlášení války zřízeno přímo v Bílém domě a měl do něj přístup jen prezident Roosevelt a Cordell Hull.

Prezident Spojených států tak mohl, ještě dříve než japonský vyslanec ve Washingtonu, znát všechny pokyny z Tokia pro diplomatické služby v době tragických týdnů října a listopadu až do 7. prosince 1941.

A tak - dějiny to jednoho dne posoudí - měl prezident zřejmě určité údaje i o útoku na Pearl Harbour už od 28. listopadu. To je však jiná záležitost.

Pomocí této šifry byl organizován nejzajímavější hon na muže v celé válce v Pacifiku. Mužem určeným k likvidaci byl admirál Isoroku Jamamoto, vrchní velitel Říšského japonského námořnictva.

Jamamoto, skutečný génius námořní taktiky, kterého dějiny řadí vedle Toba a Nelsona, byl duší japonských ozbrojených sil.

86

Byl velmi mladý - nebyl ještě ani padesátník - znal důkladně Spojené státy a byl vždy proti válce, jak si ji přáli Todžo a Nacuoko. Jako intimní přítel prince Konoya mu Jamamoto začátkem roku 1940 řekl:

"Jestliže přese všechno budu muset bojovat, bude nutno konflikt skončit za půl roku nebo rok. Nemohu převzít odpovědnost za válku proti Spojeným státům, která by trvala roky. Jsem proti tripartitnímu paktu a byl jsem proti vždy. Ted' je však už příliš pozdě. Doufám, že se vaše vláda vyhne válce proti USA."

Když pak viděl, že k válce musí dojít, vypracoval všechny ty obdivuhodné plány akcí, které Japonsku měly umožnit vyhrát bitvu o Pacifik za dvanáct měsíců. Z jeho admirálské lodi, skvělé Jamato, byl 2. prosince vydán povel Niitaka jama nabore, kterým byl zahájen útok na Pearl Harbour.

Velikost jeho génia se Američanům předvedla zejména při bitvě o Guadalcanal.

Guadalcanal je malý ostrov ztracený v Šalamounově souostroví dva tisíce kilometrů severně od Austrálie.

Dva tisíce hektarů smrduté džungle, mazlavého bahna páchnoucího malárií, to vše ohraničeno ubohou clonou kokosových palm podél bažinatých pláží.

Tropické peklo, kterému se lidé vyhýbali již od 7. února 1568, kdy tam Don Alvaro Medanda vztyčil vlajku Jeho nejkatoličtějšího Veličenstva.

Má však přijít den, kdy si toho pekla do sytosti užije hodně mužů . . .

4. července 1942 musela jedna Létařská pevnost, která se vracela z průzkumného letu nad Tulagi, kvůli bouři ! odbočit z původní trasy a přeletěla Guadalcanal ve výšce sedmi tisíc metrů.

Pozorovatel při přeletu pořídil z pilnosti pár náhodných snímků.

Vývolané negativy působily ve štábu admirála Ni87

mitze, amerického vrchního velitele v Pacifiku, jako výbuch bomby.

Zpravodajští důstojníci se museli neodkladně dostavit k vyhodnocení fotografií. Japonci totiž diskrétně vylodili svá vojska na Guadalcanalu a zahájili výstavbu letiště.

Toto skromné letiště, jednoduchá dráha vysekaná v džungli sekerami a mačetami, mělo změnit všechny americké plány.

7. srpna 1942 se jedenáct tisíc mužů americké námořní pěchoty překvapivě vylodilo na výběžku Lunga a už

8. srpna večer padlo letiště do jejich rukou a bylo pojmenováno na Henderson Field.

Dobyť celého ostrova už bylo v podstatě otázkou několika dní a nikdo nemohl tušit, že tato malá operace třetího řádu přeroste v řadu rozhořčených pozemních, leteckých a námořních bojů.

Jamamoto americkou operaci poklidně sledoval z ostrova Truck, kam se hned přemístil na palubě Jamata:

Nechal Američany, aby se angažovali až do konce a pak odstartoval bitvu. Bylo to pro něho bojiště, o kterém snil, vhodné pro opotřebovací válku proti americkému námořnictvu, uprostřed této spousty ostrovů, kde se jeho

jednotky a plány uplatní s naprostou jistotou na úspěch.

Než byl 7. února 1943 v 16.15 hod. zabit poslední japonský voják na Guadalcanalu, podstoupilo americké námořnictvo ve vodách tohoto prokletého ostrova šest velkých námořních bitev.

Šest námořních bitev, z nichž čtyři znamenaly prohru a dvě byly nerozhodné.

Během těchto bitev u Sava - 9. srpna 1942, u východních Šalamounových ostrovů - 24. srpna, u mysu Naděje - v noci z 11. na 12. srpna, u ostrovů Santa Cruz - 26. a 27. října, u Guadalcanalu - v noci z 12. na 13. listopadu a u Tassafarongy - 30. listopadu, ztratilo americké námořnictvo dvě ze svých cenných letadlových lodí, Wasp

88

a Hornet, šest těžkých křižníků, dva lehké křižníky a čtrnáct torpédoborců, nepočítaje v to několik těžkých plavidel vyražených z boje.

Ve všech těchto bitvách, přes početní převahu, mohutnost dělostřelectva, radarů a hlavně námořního letectva - díky kterému byly ztráty vždy omezené - měli nad americkým námořnictvem taktickou převahu Japonci, kteří přesně plnili Jamamotovy příkazy.

Tak například u Tassafarongy americká operační skupina 67, jejíž letecký průzkum ji předem upozornil na blížící se Japonce, připravila léčku z pěti těžkých křižníků a šesti torpédovek japonskému konvoji složenému z pěti torpédoborců. Tyto japonské lodi byly ve značné nevýhodě, protože převážely pěchotu natlačenou na palubách a všechny lodní komunikační cesty měly zablokovány bednami s municí a pěti tisíci sudy s benzinem pro obklíčené jednotky na Guadalcanalu.

Po třiceti minutách prudkého nočního souboje byl těžký americký křižník Nortleampton potopen a další čtyři - Portland, Minneapolis, New Orleans a Pensacoda - byly vyraženy z boje. Portland a Minneapolis, rozlomené prakticky na dvě části, byly zachráněny pouze záchratem.

Japonci v souladu s plánem, který Jamamoto předem připravil, neměli při vlastním boji žádné ztráty.

Jamamoto se v Pacifiku stal pro americké admirály doslova noční můrou, podobně jako v Libyi Rommel pro generály anglické.

Odposlouchávací služby amerického námořnictva jsou umístěny v Dutch Harbour v podzemních betonových bunkrech. Nad skalami se tyčí do stometrové výšky sedm obrovských kovových antén, které se Japonci tak často snaží zničit.

17. dubna 1943 v 6.36 hod. byla zachycena japonská šifrovaná zpráva vyslaná z Trucku. Protože obsahovala

89

krycí jméno Jamamota, jméno admirálské lodi Isaroku Jabyla odeslána s top priority (nejvyšší předností) do Washingtonu.

Od antény k anténě je zpráva předávána silnými vysílačkami námořnictva z Kiska do Kodiaku, z Kodiaku do Elmendorfu, kde je hlavní štáb aljašského velitelství obrany, z Elmendorfu do San Franciska, kde je hlavní štáb západního velitelství obrany a odtud konečně do Washingtonu.

V Arlington Hall se experti na kryptografii okamžitě zabývají skupinami čísel 28743253 54178932 72918367.

V sousedním sále technici IMBC dokončují montáž prvního elektronického mozku, který za několik měsíců bude dělat všechnu tuto práci místo lidských kryptografů. Na vstupu se pouze vloží základní prvky japonského kódu, na druhém vstupu zachycené šifrované zprávy a stroj sám během několika minut přeloží zprávu do otevřené řeči.

Rozluštěný text zachycené zprávy byl předložen v 11 hod. dopoledne kanceláři Franka Knoxe, ve chvíli, kdy se vracel z porady v Senátu. Státní sekretář si přečetl zprávu - běžnou zprávu udávající časový harmonogram Jamamotovy cesty na leteckou inspekci. Protože šlo o čistě rutinní záležitost, bez taktického nebo strategického významu, odešel Knox na oběd.

U stolu šéf jeho kabinetu najednou učinil nevinnou poznámku - šlo o klasický komentář na téma, jak by bylo možné vyřešit války soubojem mezi vojenskými veliteli: žádný šéf - žádná válka. A to dalo do pohybu podivuhodnou operaci nazvanou Vangeance.

Co kdyby se podařilo napadnout Jamamota stíhačkami a sestřelit ho? To by mohlo změnit průběh války v Pacifiku!

Knox okamžitě zbucoval generála Arnolda, náčelníka štábu amerického letectva, který zavolal plukovníka Charlese Lindbergha, odborníka na dálkové lety na P 38, a také Francka Meyera, zkušebního inženýra od firmy Lockheed.

Po rychlém zhodnocení map a změření vzdáleností se jevilo jako reálné, při použití stíhaček P 38 z Guadalcanalu, napadnout Jamamota nad letištěm v Kahili následujícího dne,

18. dubna v 9.45 hod. Ovšem pouze s podmínkou, že se podaří včas dodat na Guadalcanal speciální přídavné nádrže.

V 15.35 hod. byly přenosem přes Pearl Harbour vyslány dvě zprávy podepsané osobně Frankem Knoxem.

Jedna byla určena pro generála Kenneye, velitele leteckých sil na jihozápadě Pacifiku v Austrálii a týkala se přídavných nádrží. Druhá byla předána přímo do Fighter Control Center na letišti Henderson Field na Guadalcanalu.

Zpráva určená pro Kenneye byla předána do skladu

13. letecké armády v Port Moresby. Tři hodiny nato odstartovaly tři čtyřmotorové Liberatory z Milne Bay na Henderson Field. Vezly osmnáct přídavných odhazovacích nádrží o obsahu 310 galonů (1173 litrů a osmnáct nádrží o obsahu 165 galonů (624,5 litrů).

Zpráva pro Henderson Field dorazila v 16 hod., ale japonský nálet na letiště s tragickými následky způsobil, že její předání majoru Mitchellovi, veliteli 339. perutě stíhaček P 38, se zdrželo až do 17 hod.

Henderson Field - 17. dubna 1943 15.10 hod.

Hendersonovo letiště, poseté spleť trosk japonských a amerických letadel, je plné zápachu tisíců mrtvol, které se rozkládají v okolním lese.

Do toho se mísí těžký bzukot komárů, přenašečů malárie.

Dusné, jedovaté ovzduší rozkládající se přírody. Samotný vzduch je nositelem nemoci a smrti.

Písek na plážích - panenský prach z korálů vyblýlený

91

staletým působením klidného slunce - je ted'rozrytý, zježený beztvarymi hromadami železného šrotu a prázdných nábojnic, zčernalý od oleje, nafty a krve.

Drásavé kvílení sirén z Canning Fieldu na druhé straně hory umlklo.

Prach od startujících stíhaček Vought "Corsair" pohotovostní skupiny námořnictva je unášen větrem ke kokosovým palmám, jejichž kmeny jsou rozsekány střepinami.

Poslední džíp se ukrýl pod kamufláž z palem a muži zalehli do okopů.

Hlavně Boforsů protiletadlové obrany se kývají na dobře promazaných ložiscích lafet a obsluha mhouří oči pod stínícími štítky, jaké používají tenisté.

Na ostrově panuje naprosté ticho.

Velká plocha modrého nebe vpravo tvoří rámec vrcholku hory Popomanasin, na jejímž úbočí ještě doutnají požáry.

Nad mořem v obrovském kumulonimbu, který se zvedá až do výše osmi tisíc metrů, vřou blesky a bouře.

V zálivu Lunga bezmocně čekají rozptýlené obchodní lodě, zatímco destroyery s turbínami stále pod parou křižují ve vodách pokrytých skvrnami nafty a různými troskami.

Pak bez jakéhokoli přechodu zazní řev dvanácti motorů Pratt a Whitney Corsairů, které zoufale šplhají do výšky, a tlumeně, ale nezadržitelně a stále hlasitěji doléhá chvějivý hukot nepřátelských letadel.

Sedmadvacet lesklých bodů se blíží - dokonalá formace bombardérů - a kolem nich v azuru tancují téměř nepostřehnutelná Zera doprovodu, která občas prozrazují odlesky jejich křídel.

Piloti 339. perutě pozorují nálet opření o stěnu úkrytu z rýžových pytlů naplněných pískem, nebo usedli na svazky dřeva, které tvoří protistřepinovou clonu kolem

92

Nervózní a sarkastické komentáře chlapů od námořní pěchoty o protiakci jejich stíhaček, obličej vyčerpané dyzenterii a oteklé od útoků komárů, prudká gesta, svědčící o nervovém vyčerpání peklem Guadalcanalu.

Major Mitchell, velitel perutě, má triedr přitisknutý k očím a informuje své piloty o průběhu akce.

"Dneska jsou to Sally, jsou v sedmi tisících, třicet Zer doprovodu v osmi tisících, Bauerovi hoši nepřiletí včas k zásahu díky těm pitomcům z Fighter Controdd, kteří vyhlásují poplach vždycky pozdě. Sakra, jestli se marínáci na celou věc včas nevyfláknou, tak jsou v loji.

Bože, ti volové! Právě na ně Zera parádně pikujou!"

Major křičí, jako by ho kamarádi tam nahoře v kabinách svých mašin mohli slyšet.

To už rachot bomb rve vzduch. Mezi loděmi se zvedají sloupky vody, pak zazní výbuch a vyroste houba kouře nad nákladní lodí; ta vyletí do vzduchu.

Řev motorů a přerývaný klapot kulometů - Corsairy se nechaly pěkně nachytat japonskými Zery. Není naděje, že by se z toho mohly vymotat, když proti nim jdou ty ďábelské stíhačky, tak lehké, že vytočí přemet na poloměru sto padesáti, metrů, a když to roztroubí, tak stoupají vertikálně do dvou tisíc metrů!

Corsairy jsou v pasti. Ani větší rychlost ve střemhlavém letu a větší hmotnost jim nepomohou, protože Zera proměnila výhodu větší výšky na vysokou rychlost.

Dva Corsairy se točí na záda a táhnou za sebou prapor kouře; tucet nepřátelských stíhaček je pronásleduje.

Jedno neopatrné Zero, které riskovalo čelní střetnutí, vybuchuje jako ohňostroj a muži na zemi řvou radostí a vyhazují čepice do vzduchu.

Corsairy se obtížně odpoutávají a sviští kolmo k zemi na plný plyn a dostávají se z té masy bez příliš velkých malérů.

Co se to ale děje?

93

Jeden z Corsairů plive bílou páru, z prostřelených nádrží uniká palivo, odpařuje se v proudu vzduchu. Z křídla odlétl kus čehosi, asi křídélko.

Celý Henderson Field zapomíná na krytí v okopech a vybíhá na plochu, hlavy všech jsou zvednuty, hrdla stažena úzkostí. Stačí pilot Corsairu vyskočit?

Sanitka vyjíždí, hasičský vůz se otáčí na konci dráhy.

Tam nahoře se japonská formace obrací a odlétá. Zera se ani nepokusila o průlet a postřelování, od té doby, co tu jsou rozestaveny Boforsy, si dávají dobrý pozor.

Corsair zmenšuje úhel klesání. Pilotovi se podařilo podrovnat. Ne - znovu padá a svědkové vidí proti nebi střídavě jeho ocelově šedý hřbet a světlý spodek. Padá přímo na letištní plochu, stále na zádech, a mizí za záclonou palem. . .

Všichni instinktivně sklonili hlavy, přivírají oči, čekají na třesk nárazu. Ještě ne, znovu se objevuje nad palmami, stále letí na zádech, přelétá v padesáti metrech letiště po celé jeho délce.

Mimně zvedá nos. Zoufalý a vyděšený pilot se pokouší o poslední polovýkrut, aby se otočil hlavou nahoru . . . téměř se mu to povedlo.

Najednou ho letadlo přestává poslouchat, sklouzává po křídle, škrtá o zem a zvedá oblak prachu, ještě se ale zázrakem zvedá.

Pak uhodí ocasem o zem, ten se ulamuje. Hučení motoru náhle umlká. Následuje hrozný rachot, který rozechvívá zem pod nohama zděšených diváků. Zmračená stíhačka přeskakuje jediným vzmachem řeku a naráží na protější břeh.

Několik stovek mužů se šíleně řítí houštinami, prodírají se vysokou travou s listy zubatými jako pila, které řežou svalstvo až na kost - je to automatická, podvědomá reakce mužů, kteří se beznadějně vrhají na pomoc, ačkoli se zalykají hrůzou, aby se pokusili o záchranu kamaráda.

94

Je tu však řeka Yalu.

Hasičský vůz už přijel, hasiči rozvíjejí hadice a bojují s prudkým proudem řeky ve snaze přetáhnout textilní hadice na druhý břeh. Z hadic sporadicky vystřikuje hasicí pěna na druhou stranu řeky.

Muži se vrhají do vody, ženou se k hroznému požáru, ale benzin z rozdrčených nádrží vystřikuje do řeky, ta se pokrývá kobercem plamenů, před kterým zachránci ustupují.

Vznikající požár je tak velký, že listí stromů samovolně vzplane až ve vzdálenosti dvaceti metrů.

Pilot je uvězněn v tomto pekle v zablokované kabině.

Zkrvavenýma rukama s urvanými nehty se snaží vyprostit a řve přitom jako šilený, protože plameny mu rychle pronikají k tělu tenkou letní kombinézou z tropické látky, nasáklé benzinem.

Dva hasiči, kteří se pokoušejí co nejrychleji dostat k letadlu a kterým překážejí jejich azbestové skafandry, ztrácejí rovnováhu a padají, strženi proudem řeky.

Na břehu se tlačí jeden na druhého dvě stovky zděšených a bezmocných mužů. Při každé sérii výbuchů se krčí a sklánějí hlavy, protože v hořících křídlech explodují zásobníky munice.

Kaplan, kterému pomáhá lékař a mechanici Corsairu, se pokouší přejít řeku uprostřed hvízdajících střel a nábojnic rozžhavených dobřela, které létají vzduchem a nechávají za sebou stopy kouře jako nějaké signální rakety.

Je prakticky nemožné se k vraku přiblížit.

Jeden z kamarádů umírajícího pilota křičí jako pomínutý a prodírá se davem mužů, rozdává rány pěstí, strhává ze sebe ruce, které se snaží ho zadržet, a s revolverem v ruce se vrhá do řeky.

Zatímco se kaplan s hlavou a rukama nad vodou přidržuje nataženého provazu a dává umírajícímu poslední pomazání, prásknou mu za zády tři výstřely. Tělo týrané95

ho mučedníka, uvězněného v rozžhavené rakvi, se hroutí do plexisklové bubliny krytu kabiny, prostřelené kulkami z revolveru.

Na výzvy tlampačů se všichni vracejí na svá místa na letiště a ruce se jim chvějí, protože jsou ještě plni hrůzy z prožité tragédie.

V 17.10 hod. přijíždí džíp z řídicího střediska stíhačů pro majora Mitchella a pro jeho dva velitele flightů, poručíky Thomase G. Lamphiera a Besby Hohnese.

Na celé vzdálenosti patnácti kilometrů byla cesta z Hendersonu do Tassafarongy lemovaná stopami urputných bojů.

Hlavní štáby námořnictva a letectva jsou v Tassafaronze ukryty v palmovém lese a budovy jsou zpoloviny zakopány do země. Prosakující voda tvoří na podlaze kaluže bláta; v nich čvachtá asi dvacet důstojníků a zaujatě přitom diskutují.

Jedná se o telegram:

Washington 17 - ~ - 1~8 15.35 hod. PM - Top secret.

Sekretář námořnictva pro Fighter Control Henderson.

Admirál Jamamoto doprovázen velitelem generálem 27 io štábu a sedmi důstojníky generály námořnictva, z toho hlavní lékař velké flotily, odlet Truck dnes ráno 8.00 hod.

AM na leteckou inspekci zákadaden na Bougainvilde, stop.

Admirál a doprovod poletí ve dvou Sally, doprovod šest Zeke, stop. Čestný doprovod asi z Kahili, stop. Stanovený itinerář Rabaul Bucka 16.,io hod. PM, stop. Admirál stráví noc v Bucka, odlet svítání do Kahili, stop.

Předpokládané přistání Kahili 9.h5 hod. AM, stop. Admirál se pak nalodí na stíhače ponorek v Ballale a inspekce námořních jednotek pod velením admirála Tanaky, stop.

339. peru~, opakují, tři tři devět P~i8 musí za každou cenu dosáhnout a zničit Jamamotu a hlavní štáb během dopoledne 18. dubna, stop. Přídavné nádrže a úda96

je o křivkách spotřeby budou přivezeny 17. dubna večer z Port Moresby, stop. Zpravodajci zdůrazňují mimořádnou přesnost admirála Jamamoty. Prezident přikládá mimořádný význam tomuto úkolu, jehož výsledky ihned sdělte do Washingtonu, stop.

Podepsán: Frank KNOX Státní sekretář námořnictva Dokument je přísně tajný, nekopírovat a nearchivovat.

Zničit po provedení.

Mitchell drží v ruce telegram, dívá se na mapu pokrývajícím velký stůl uprostřed místnosti. Hvízdá mezi zuby.

880 kilometrů! Skoro dva tisíce kilometrů tam a zpátky a k tomu předpokládaný souboj. Nejméně pět hodin letu, protože bude nutné letět sníženou cestovní rychlostí, aby se omezila spotřeba benzínu.

Sakra!

Navíc je velmi znepokojující, že telegram z Fort Moresby, který oznamuje odeslání přídavných nádrží, udává, že jimi bude vybaveno jen osmáct letadel. To bude průšvih, jestli ten čestný doprovod nakonec bude tvořit čtyřicet Zer!

Diskuse o tom, jaký zvolit definitivní plán, trvala až do večere - hubené guadalcanalské porce konzervovaných párků se suchary a pak sklenička pomerančové šťávy z plechovky, ovšen pouze pro piloty.

Důstojníci námořnictva navrhovali vyčkat, až se Jamamoto nalodí na stíhače ponorek a pak ho potopit. Hol- ` mes namítá, že řadový stíhací pilot není dobře schopen :~ rozeznat takový malý člun mezi stovkami dalších, které ' kotví v zálivu. Kromě toho ani postřelováním z kulometu -: jednotlivců, kteří by nálet přežili a budou plavat, nebude zaručena absolutní jistota, že Jamamoto byl zlikvidován.

A jako konečný argument - budou tam námořní protiletadlovky.

97

Ne, děkujem!

Jak tedy získat jistotu, že Jamamoto bude zachycen ve vzduchu?

Jestliže je tak přesný, jak se říká v telegramu, bude třeba ho chytit asi padesát mil východně od Kahili.

Počítá-li se s rychlostí šesti až sedmi kilometrů na minutu, mělo by ke kontaktu dojít kolem 9.35 hod.

V jaké poletí výšce? To je důležité, protože ať už meteo předpoví pěkné počasí a výbornou viditelnost nebo ne, faktem je, že tropické atmosférické podmínky jsou velmi nestálé.

Zdá se pravděpodobné, že oba bombardéry poletí dost nízko, asi ve třech tisících metrech, aby se vzácní cestující nemuseli obtěžovat kyslíkovými maskami.

Nakonec se všichni shodli a Mitchell - trochu otráven - rozhoduje, že bude velet dvanácti P 38, která poletí v šesti tisících metrech a budou zajišťovat krytí šesti P 38, kterým bude svěřen choulostivý úkol vlastního napadení a která poletí ve výšce tři tisíc metrů. Start v 7.20 hod.

Výběr osmnácti pilotů bude tvrdým oříškem, protože čtyřicet pilotů bude rvát jak jankovití, že chtějí být také zařazeni na tak zajímavý úkol. Nejlepší bude losovat z dvaceti nejzkušenějších.

V devět hodin večer, těsně před začátkem hrozně bouřky, čtyři Liberátory s nádržemi sedly jakžtakž, ale spíš všelijak, na krátkou dráhu Henderson Field, spoře osvětlenou tím, co personálu zrovna padlo do rukou.

V proudech lijáku a v noci temné jako inkoust začali mechanici pracovat při svitu baterek, protože japonské bombardéry se neustále motají kolem ostrova a házejí bomby na sebemenší světla, která svědčí o nějaké pozemní činnosti.

Namontovat odhazovací nádrže mezi oba trupy za motory a střední kapkovitý trup s pilotní kabinou je velmi obtížné, protože letadla nejsou z továrny vybavena závěš

sy pro drop tanks takových rozměrů a hmotnosti. Všechno je třeba improvizovat, pracovat v horečném chvatu, s nohama po kotníky v blátě, v mračnách nebezpečných komárů, přitahovaných světlem.

18. dubna 1943

Východ zářícího slunce na průhledném nebi.

Od šesti hodin ráno jsou piloti třicet čtyř pilotů v pilotním sálu perutě. Ti, kteří poletí, skrývají dychtivost pod maskou lhotejnosti, prohlížejí si svá letadla a zahrnují mechaniky otázkami a radami.

Ti, kteří nepoletí, sedí kolem, opření o palmy, a otravují ostatní sarkastickými řečičkami, ale ve skutečnosti spoluprožívají úzkost kamarádů, kteří poletí.

Je to ta chvíle před startem do bojového úkolu, kdy pilot stojí na křídle, upravuje si popruhy padáku a posledním pohledem objímá všechny ty blízké věci - kamarády, budou pilotů s obrázky hollywoodských krásk přišpendlených na stěnách, s mapami a černou tabulí, se stolem, kde tak často hráli poker o peníze, které neměli, mechanika, který skrývá rozčilení tím, že znovu a už zbytečně leští plexisklo krytu kabiny.

Major Mitchell konečně přichází, neoholený, s unavenými rysy - noc strávil s mechaniky a dohlížel na jejich práci.

Svolává k sobě piloty a usazen na kapotě džípu, opřený o padák, dává poslední pokyny.

"Doug Cannings a já, každý se skupinou šesti letadel, se pokusíme chránit přepadovou hlídku proti doprovodným Zerům.

Thomas Lamphier, Rex Barber, Beasby Holmes, Ray Hine, Joe Moore a James Mac Lanahan tak budou mít volnou ruku na sestřelení bombardérů, které je třeba dostat za každou cenu. Ať se děje, co se děje, musí prolétnout mezi Zery a nestarat se o ně."

Je 7.20 hod. První motor se ozval, váhavě, kašle dým

99

plný oleje z otvorů krátkých výfuků . . . pak další, tři, sedm, třicet šest Allisonů se rozbíhá.

Majorův P 38 začíná pojíždět po perforovaných kovových deskách vzletové dráhy, elegantní na třech štíhlých nohách jako baletka na špičkách.

Jeden za druhým, těžce naložení, s ostrým hvizdem turbokompresorů General Electric, který přehlušuje dunění motorů, se P 38 odlepují od země.

Mac Lanahanův si prořízl v rychlosti stopadesát kilometrů za hodinu pneumatiku, na vlhkých deskách dostává smyk, urazil podvozek a plácl sebou na konci dráhy v koberci plamenů.

Netknutý pilot bleskově vyskakuje z kabiny a utíká rekordní rychlostí, aby unikl závěrečné explozi.

Joe Moore po přepnutí na přidavné nádrže zjistil, že výkon obou motorů klesl a kontrolka tlaku paliva se rozsvítila - dodávka paliva přerušena. Rychle přepnul zpět na nádrže v křídlech a pak znovu zkusil přidavné, riskl to, přestože byl těsně nad vodou, jen aby nezmeškal odlet.

Nedalo se však nic dělat, motory znovu začaly vynechávat.

Pumpoval palivo ručně jako galejník a podařilo se mu, že motory znovu zabraly, ale hluboce zklamán musel přistát, jakmile poslední letadlo perutě uvolnilo dráhu.

Zbývajících šestnáct P 38 oblétko Guadalcanal ve třech skupinách po šesti a jedné se čtyřmi stroji a pak jim ostrov rychle zmizel v ranním oparu.

Bylo nádherné tropické ráno - Pacifik jako na barevné pohlednici. Malé ostrovy jako smaragdy zasazené v perleti, moře úplně klidné; vypadalo jako hladké jezero.

Pro piloty byl každý let odpočinkem, nehledě na nebezpečí, protože to znamenalo, že utekli peklu Guadalcanalu.

Daleko od jedovatých bažin a zápachu tlející džungle se ostrovy jeví v chvějícím se horkém vzduchu jako nedostupný ráj na zemi, s pískem jako zlato, panenskými nachovými vinicemi a indigově modrými stromy.

100

Souostroví obsazené Japonci obletěli širokým obloukem, míjeli po pravici postupně ostrovy Munda, Rendova, Vella Lavelle a Shortland. Letěli příliš nízko a příliš daleko, než aby je Japonci mohli zjistit radarem.

Slunko začalo přes plexisklo pořádně pálit a Tommy Lamphier se v košili důkladně potil. Kapky mu stékaly z podpaží a cítil je, jak chladně šimrají na citlivé kůži boků.

Brzy uplynuly dvě hodiny letu a rádiového ticha. Hvízdání obou turbokompresorů umístěných na trupech za kapotami motorů unavuje. Ve strnulých bedrech cítí Tommy bolestivé křeče. Vidí, že kamarádi se v kabinách vrtí, jsou na tom zřejmě stejně jako on.

"Určitě je minem," přemýšlí Lamphier, "jinak by to bylo příliš pohádkové. Takovéhle historky najdeš jen v hollywoodských filmech!"

Vpravo pod ocasními plochami se objevil výběžek Bougain.villu. Brzo už budou muset stoupat.

9.30 hod. - Nádrž na 310 galonů krajně znervózňuje. Nejsou v ní přepážky a benzin pěkně šplouchá; piloti ! mají každých pět sekund dojem, že je do čumáku letadla někdo pořádně nakopl. Každý pokus korigovat to řízením: zřejmě amplitudu výkyvů jenom dál zvětšuje.

9. 33 hod. - A je to. Mitchellova skupina se odlepuje od moře, zatímco stín letadel dál klouže po hladině:

Všechny P 38 stoupají pod neuvěřitelným úhlem, čumák: míří do sluníčka a budí dojem, jako by mašiny byly zavěšeny na neviditelných lanech.

Lamphier tlakem dlaně zvýšil otáčky na 2600 za mi . nutu, směs dal na auto-rich a hodnotu tlaku sání na 34. i Čtyři Lightningy útočné skupiny šplhají vzhůru. šechny oči pozorně sledují oblohu. Tommy soustře-: děně prohlíží obzor až k oslňujícímu slunci, které si zakrývá rukou.

"NIC. Nic nevidímea kámoši se nám . . ."

101

"Look out. Bogeys; ten oucdock high!"3

Při zvuku klidného Canningsova hlasu sebou Tommy trhl, jako by dostal ránu elektrickým proudem.

Jsou tady, letí směrem k nám, trochu vlevo a výš!

Admirál je opravdu přesný.

Motory na 3000 obrátek.

Combat rating - combat fiaps3z - je třeba dělat spoustu věcí, knipl přitisknutý sevřenýma nohama na břicho, aby si uvolnil ruce - přepnout palivové kohouty na spádové nádrže - odhodit přídavné nádrže - připomenout si instrukce pro odhazování velké 310 galonové - kulička ručička srovnat jak má být, netraverzovat . . . Hop! Otřes a po něm skok odlehčeného letadla - sláva, nádrž předpisově odpadla a v divokých kotrmelcích padá k matičce zemi.

To všechno dělá pilot po paměti, s hlavou vzhůru, oči upřeny na malé blýskající se tečky, které jsou právě kolmo nad ním.

Holmes nedodržel postup při odhazování třístadesetigalonky, ta praštila do výškovky, a aby to nebylo tak jednoduché, nedaří se mu odhodit ani stopětašedesátigalonovou.

Zatáčka, ostré stoupaní téměř rovnoběžně s nepřítelem, který, jak se zdá, zatím nic netuší. Je třeba zkusit zůstat co nejdéle v jeho mrtvém úhlu výhledu, schovat se pod křídla nepřítele.

Barber spolehlivě provází Lamphiera, ale sekce Holmes - Hine někam zmizela.

Oba Lightningy jsou už jen tři sta metrů pod oběma Sally. Jeden z dvoumotoráků je souvisle natřen barvou khaki, druhý je zářivě šedý, kamuflovaný nepravidelným zebrováním olivovou zelení. Zřetelně lze vidět velké červené kotouče vycházejícího slunce na křídlech a na trupu.

3pozor! Darebáci, deset hodin, nahoře!

Bojový výkon - nastavení vztakových klapek pro boj.

102

Po obou stranách je těsně obklopen třemi Zery doprovodů - je to zřejmě Jamamotův stroj.

Zatáčka doleva, aby vklouzli mezi nepřátelskou formaci a ostrov a je to tu, Zera odhazují nádrže, které v kotrmelcích padají k moři. První tři Zera se řítí přímo na oba Lightningy čelně, výslednou relativní rychlostí 1200

kilometrů za hodinu. Dlouhé dávky svítících střel se kříží a jedno zelenožluté Zero, otřesené proudem oceli z 13 mm kulometů a 20 mm kanonů, se otáčí na záda a těsně míjí Lamphiera.

Upozorněné Sally klesají směrem k ostrovu, Tommy je následuje. Ale Zera jsou neuvěřitelně obratná a řízená elitními piloty. Druhá trojice, křídlo na křídle jako při přehlídce, provede dokonalý looping a zatáčkou se snaží Tomovi zkřížit dráhu, přitom první dva zatáčí tak ostře, že se ocitají velmi blízko a letí spolu s Lightningem směrem ke kamuflované Sally.

Je to závod smrti, jehož cenou není pohár, ale bombardér.

V takové chvíli mozek pracuje rychle, ale instinkt zkušeného stíhacího pilota řídí pohyby rychleji, než běží myšlenky.

Jako křídlo na fotbalovém hřišti klame Lamphier tělem, točí zatáčku doleva s přehnaným náklonem - obě ` Zera zatáčí k němu a přibližují se, první zahajuje palbu . .

. prudké vykopnutí levé nohy, skluz po křídle pod : svítící střely a hned doprava téměř na zádech, křídélka naplno.

Když tak skončil kopaný výkrut, prolétává jako smršť mezi oběma Zery a pikuje přímo na bombardáky, které má jako na dlani.

Pokud jde o Barbera, ten pokračoval přímo a začal : pálit na tři ostatní Zera, která se otáčí a odpovídají palbou.

Tommy mezi nimi čelně prolétává na plný plyn a do- 103

stává se za nejbližší Sally. Je to ta kamuflovaná, Jamamotova.

V rychlosti sedm set v hodině se lovec i stíhaný ženou směrem k ostrovu pokrytému hustou džunglí, ze které prosvítají čedičové skály.

Sally se v zaměřovači zvětšuje, je vidět jemnou směrovku posazenou do trupu ve tvaru doutníku, dlouhá křídla s hrby dvou motorů, jejichž výfuky jsou rozžhaveny doběla. Kulometné věže jsou prázdné, střelci v nich nesedí.

Když Tommy tiskl spouště zbraní, nervózně se chvěl.

Zpětný náraz 20 mm kanonů a čtyř 13 mm kulometů otřásá kniplem v jeho ruce, navlečené v rukavici. Pach střelného

prachu naplňuje kabinu.

Sally vyrovnává prudké klesání těsně nad vrcholky stromů a Lightning se kolébá z křídla na křídlo, aby se vyhnul nebezpečným vrtulovým vírům, a neustále pálí . . . dlouhá dávka . . . projektily vybuchují na větvích a odrážejí se vzhůru k letadlu, jehož stín klouže po vrcholcích stromů. Zásahí Pravý motor vzplanul, napřed vypouští tenký proužek kouře, pak se objevuje prstenec krátkých plamenů kolem kapoty . . . z křídla odletují kusy potahu a vzniklými otvory se valí hustý černý kouř a vlní se ve vrtulovém víru.

Sally s křídlem v plamenech zpomaluje a Tommy zvětšuje úhel nastavení klapek o šest stupňů a úplně škrtí motory, které střílí do výfuků.

Následuje další dávka, která vše skoncuje. Nikdo nemůže vyskočit padákem, letadlo je příliš nízko. Sally už ohýbá vrcholky stromů a náhle se smýká doleva, zachytává křídlem, to se láme a hoří rudými plameny, létají snopy jisker a kusy trosek. Následuje jeden výbuch za druhým a trup si klesá cestu mezi stromy.

Vítězství!

Pohled do zrcátka - a jsou tu Zera. Prudká svíčka

104

a stoupavá spirála, kterou japonští stíhači s kormidly ztvrdlými velkou rychlostí nejsou schopni sledovat, protože by jim hrozilo poškození křidel.

Lightning stoupá na forsáž a přelétává dráhu letiště Kahili, kde všemi směry startují Zera a zvedají spoustu ' prachu. Pár nešikovných ran protiletadlové ráže 75 mm a to je všechno.

Zatím Barber, který jen taktak unikl z drápů asi tuctu Zer, která se záhadně objevila na scéně a se kterými mu pomohl pohotovými zásahy Mitchella a krycích skupin, se dostal za druhou Sally, která se těsně nad vodou snažila uniknout k pláži. Dávky Lightningu vyhazují z moře stuhu pěny a dostávají se k Sally stále blíže. Japonský , stroj pak v hrozném výbuchu naráží do korálového bloku v hrázi útesu.

Jeden Lightning s hořícím motorem se třísť o zem poblíž jakéhosi skalního výběžku. Je to Hine, který se obětoval, aby kryl Holmese tím, že zatáhl tři Zera do dog fightu.

Holmes, přestože byl znevýhodněn neodhozenou nádrží a poškozenými kormidly, jedno Zero sundal spolehlivě a druhé pravděpodobně. Barber se pokoušel je dorazit, ' ale Mitchell dal rozkaz k okamžitému návratu na základnu. Šest Lightningů bylo těžce poškozeno a dva se musely pokusit o obtížný návrat s jedním zastaveným motorem a vrtulí v praporu.

Úkol byl splněn. Hon na člověka skončil.

Zuhelnatělé Jamamotovo tělo bylo nalezeno v troskách Sally.

Admirál zemřel opřen o jilec svého samurajského meče, jenž byl s jeho popelem přivezen do Tokia na slavnostní pohřeb.

Poručík Lamphier byl povýšen do hodnosti kapitána a dostal Navy Cross s osobním telegramem prezidenta Roosevelta.

105

Jeho čin byl oficiálně oznámen až 1. září 1945, protože jeho bratr Charles, sestřelený na Bataanu, byl v japonském zajetí a americká vláda měla obavy z možné odvety.

Historie jednoho dne jistě potvrdí, že smrt admirála Jamamoty byla první velkou porážkou Japonska ve válce 1941-45.

Poznámka. o stíhačce Lockheed "Lightning" P 38

"Dvouocasý ďábel" - der Gabelschwanzteufel - jak ho nazývali Němci, bylo jedno z nejpopulárnějších letadel druhé světové války.

Mimořádně zvláštní silueta letadla P 38 a typický hvízd jeho turbokompresorů zůstanou nepochybně v paměti Francouzů nerozlučně spjaté s tragickými týdny května a června 1944 . . .

V každém případě se může Lightning honosit tím, že mezi piloty spojeneckého letectva vyvolával největší spory.

Jedni ho nemohli ani cítit, druzí ho kladli na roveň Spitfiru, a to byla mimořádně uctívá poklona.

Historie tohoto pozoruhodného letadla začala v roce 1937.

Tehdy US Army Air Corps vypracoval specifikaci na rychlou dvoumotorovou jednomístnou stíhačku s velkým doletem. Bylo to v období, kdy se v přísně tajných hlášeníh leteckých přidělců na berlínských vyslanectvích začaly objevovat neurčité zprávy o Messerschmittu 110. Bylo to také v době, kdy Francie vystavovala na Salónu roku 1936 velmi pěkné dvoumotorové stíhačky Henriot a Potez 63. Fokker v Holandsku konstruoval svůj G 32.

Jedním slovem - móda, a ta je v letectví stejně důležitá jako u dámských klobouků. A ta tedy věnovala svou přízeň právě takovému typu stíhačky.

106

Specifikace byla velmi náročná - požadovala rychlost

576 km/hod. ve výšce 6100 m a akční rádius 500 km. To většinu amerických konstruktérů odradilo.

Mezi firmami, se kterými byla vedena jednání, byl i Lockheed, snad tak trochu s určitou dávkou dobročinných pohnutek.

Tato mladá firma, která měla necelou tisícovku dělníků a techniků, dosud vyrobila jen pět typů letadel a postavila všeho všudy 107 lehkých dopravních letadel. Pouze jeden typ bylo možné považovat za úspěšný, a to Lockheed 12 "Electra".

Obchod nešel nijak skvěle - Francie a Anglie tehdy ještě nezačaly jevit zájem o americké trhy, a pro Lockheeda se objednávka této stíhačky stala existenční otázkou firmy.

Konstrukční kanceláře všeho nechaly a daly se do práce pro tuto specifikaci. Konstrukteři zvažovali všechny možné,

i ty nejextravantnější koncepce - dva motory v tandemu, tlačné motory s dálkovým pohonem vrtule, klasický dvoumotorák s tažnými motory atd.

Hlavní potíže byly s uložením dvou rozměrných kompresorů General Electric. Při jejich umístění do trupu vzniklo monstrum, které navíc zvyšovalo pravděpodobnost, že pilot se za letu v kabině upeče jako kuře na grilu. Když kompresory umístili za motory, příliš narušovaly odtokové linie křídel. Nakonec se samo nabídllo jediné logické řešení: odstranit hlavní trup a prodloužit hnací skupiny dvěma nosníkovými trupy, na konci spojenými výškovkou a opatřenými samostatnými směrovkami.

Veřejitá kabina poskytovala prostor pro pilota a předpokládaná výzbroj, tvořená čtyřmi kulomety a kanonem Madsen ráže 23 mm, byla uložena do náběžné hrany velmi zdařilých křídel. Ta byla později po zvětšení v potřebném měřítku použita pro nádherný dopravní stroj "Constellation".

107

Nakonec, abychom uvedli všechny projevy tvůrčí odvahy, byl vyvíjen tříkolý podvozek, první, který měl být použit u amerického stroje.

Když byla postavena maketa a sestavy výkresů ukončeny, přišli je prohlédnout odborníci z US Air Corps. Napřed byli velmi zdrženliví, protože všechny oficiální, technické komise se z principu nerady vyslovují k řešením na svou dobu příliš revolučním, ale nakonec byla v červnu

1937 firmě předána objednávka na prototyp.

Mladým inženýrům firmy Lockheed tím byla odstartována série technických průšvihů první velikosti. První křídlo se při ofukování v tunelu nechovalo nejlépe. Na druhé variantě, nakreslené za osmáct dní, klasické vztlakové klapky při rychlosti nad 180 km-hod. nebezpečně měnily těžiště vztlaku. Nakonec přišel na pomoc Fowler se svými klapkami s proměnnou plochou, které zachránily i další výrobek firmy, od počátku nepovedený, kterým byl Lockheed 14. Z toho byl později vyvinut známý Hudson, dodávaný RAF.

Přední kolo tříkolového podvozku - při zkouškách na dvoutunovém vlečném vozíku taženém rychlostí sto dvacetí kilometrů - se hned při prvních pokusech otřásalo samobuzenými kmity známými pod názvem shimmy, které ohrožují pevnost celého draku, a na dovršení vši té směly uvažované motory - také prototypy - Allisony V-170

o výkonu 900 k na zkušebně také trpěly všelijakými neduhy.

Protože však celý technický tým byl do práce úplně žhavý, nemohlo je odradit nic a firmě Lockheed se mezi nezaměstnanými hazardéry akrobatické skupiny Cleveland Air Races dokonce podařilo získat zkušebního pilota.

Konečně 27. ledna 1939 se poručíkovi v záloze (dnes je plukovníkem Benu F. Kesleyovi) podařilo před netrpělivými zraky vedoucího inženýra Halla Hibbarta a oslovních

pracovníků firmy, shromážděných pod kontrolní věží, odlepit XP 38 z plochy letiště March v Kalifornii.

Všichni jásali nad bezvadným startem, ale v okamžiku, kdy Kesley zavíral klapky, se utrhla část nosné konstrukce. Stroj se otřásl hroznými vibracemi a začal se prudce kymáčet. Zkušební pilot sekundu uvažoval, jestli má vyskočit padákem, potom se ale podle nepsaných zákonů tohoto řemesla rozhodl, že se pokusí vrávorající mašinu zachránit. Podařilo se mu zázrakem přistát s vysunutým podvozkem do zoraného pole v úpatí blízkého kopce.

Letadlo bylo opraveno a bylo s ním uskutečněno deset letů, při kterých nevznikly žádné problémy. Mezitím ale technická komise velmi závažným způsobem změnila své požadavky a oznámila svůj úmysl nadále se o tento stroj nezajímat. Firma Lockheed si řekla, že situaci může zachránit jediné nějaká pořádná show, a tak 11. ledna Ben Kesley odstartoval z March Field k nonstop letu do New Yorku.

Kesley překonal všechny rekordy transkontinentálních přeletů a po sedmi hodinách a deseti minutách už letěl nad Long Islandem. Dlouhou cestou ve velmi těžkých atmosférických podmínkách byl značně unaven - když se stroj propadl ve vzdušné díře, rozsekl si nadoční oblouk - při přibližování příliš přiškrtil motory a když pak prudce přidal plyn, zahltily se. Jeho dva Allisony ho tak pět kilometrů před přistávací dráhou zradily a on musel posadit mašinu na břicho do jakéhosi úvozu.

Podle dobrého amerického zvyku jediný svědek nehody celý žhavý napřed zavolal novináře a pak teprve. uvědomil letiště.

Následujícího dne byly fotky XP 38 na prvních stránkách všech novin a výsledkem této nečekaně úspěšné reklamy byla objednávka nulté série třinácti strojů.

Technická komise, která měla pocit, že ji firma za 109

skočila, se jí pomstila tím, že ubohým inženýrům uložila provedení přesně tři tisíc osmi set dvaceti sedmi modifikací.

A tak první sériové P 38 opustily haly až v červenci

1941.

Prvních čtyřicet P 38 bylo odesláno RAF v rámci půjčky a pronájmu, ale bez kompresorů, protože ty v té době byly považovány za supertajné. Bez nich byl P 38

prakticky nepoužitelný a RAF slušně, ale důrazně - stejně jako v případě nabízených stíhaček P 39 "Airacobra" odmítla platit za tyto nápady životy svých pilotů.

Nadále tedy byly sériově vyráběné P 38 dodávány pouze pro US Army Air Corps.

Nakonec však do války vstoupily i Spojené státy.

První bojový let P 38 se uskutečnil v červnu 1942 a za knípem seděl kapitán Karl Polifka. Byl to průzkumný let sledující japonskou flotilu, stroj startoval z území Austrálie. Pak P 38 jakoby zmizel z oběhu a další zmínka o něm padla až při vylodění v Severní Africe v listopadu 1942, kdy se jméno "Lightning" začalo vyskytovat ve zprávách o střetnutí v Tunisu.

Začátky nebyly nijak skvělé. Americkým pilotům jednak chyběly zkušenosti z bojů, jednak ještě své dvoumotoráky neměli moc v ruce a trpěli vážným komplexem méněcennosti vůči jednomotorovým stíhačkám. Focke Wulfy si na nich

pěkně smlsly. První tři skupiny P 38 byly decimovány prakticky během několika týdnů a po určitou dobu bylo dokonce nutné je doprovázet stíhačkami P 40, které je svou rychlostí ovšem sotva stačily sledovat.

Krůček za krůčkem byla odborníky v Longley Field vypracovávána speciální taktika boje. Stroje byly vybaveny zvláštními vztlakovými klapkami, které se při soubojích vysunuly na 8° a umožnily provádět ostré zatáčky, a zároveň se stíhačí piloti naučili správně využívat výhody dvou motorů.

110

Dík své rychlosti, velkému akčnímu rádiu a dobrác- ké ochotě robustního draku snášet nejnemožnější zatížení se stal nakonec Lightning oblíbeným favoritem. Pod "jeho" křídla bylo možné zavěsit nejpodivnější harampádí: přídavné nádrže, bomby, rakety a dokonce i torpéda, podle momentálního přání zákazníků, a také samozřejmě vznikla celá kolekce průzkumných verzí pro kolmé i šikmé fotografování.

Jeho výzbroj, soustředěná v přední části trupu, z něj učinila velmi obávané útočné letadlo při postřelování pohyblivých pozemních cílů - odtud pochází jeho přezdívka „Dvouocasý ďábel“, kterou mu dali nešťastní pěšáci Wehrmachtu, nemilosrdně pronásledovaní na silnicích v Normandii. Vzhledem ke své velké rychlosti se stal výborným strojem pro taktický a strategický průzkum. Je známo, že Saint-Exupéry létal na fotografické verzi P 38 F-5.

Jako čistý stíhač však P 38 nikdy nebyl tak úspěšný jako P 51 a dokonce ani jako starý zápasník těžké váhy P 47 "Thunderbolt". Jen několik málo pilotů, například!

Bong a Mac Guire v Pacifiku (40 a 38 sestřelů dokázalo pomocí složité spolupráce celé skupiny úspěšně čelit klasickým japonským nebo německým jednomotorovým stíhačkám, to však byly výjimky.

V roce 1945 jsem viděl ve Fassbergu německý filmový záznam souboje Hanse Philipa, který jeden po druhém sestřelil čtyři Lightniny jedné letky a to jistě mohl být pádný důvod k zamyšlení pro kandidáty na pilotování P 38. Naštěstí však válka vzápětí skončila.

Každopádně bylo postaveno 6900 Lightningů a postupně od jedné nové modifikace k další se podařilo v roce 1945 přimět tuto stíhačku, aby nosila dvě tuny bomb na vzdálenost 1000 km, tedy o pět set kg víc než Létající pevnost B 17. To představovalo zvýšení původně předpokládané celkové nosnosti o tři tuny.

111

Motory Lightningu v té době už dávaly výkon 1600k každý, což je téměř dvojnásobek Allisonů z roku 1938, a v březnu 1944 při střemhlavém letu dosáhl P 38 rychlosti

1300 km-hod., když Ben Kesley prováděl zkoušky s rázovou vlnou. Druhý takový pokus v květnu 1944 málem skončil tragicky, protože křídla se ve výšce 7000 m utrhla a Kesleyovi se podařilo vyprostit z kabiny a vyskočit teprve pár stovek metrů nad zemí. Musel si pak vzít šest měsíců dovolené v peruti P 38 bojující v Pacifiku, aby se z té prožité hrůzy dal trochu dohromady.

Hlavní technické údaje Lockheedu P 38 J jsou tyto:

Rozpětí 15 m 86 cm, délka 11 m 51 cm, nosná plocha 30 m², prázdná hmotnost 5766 kg, nejvyšší hmotnost

8172 kg, nejvyšší rychlost 662 km-hod. ve výšce 7600 m, akční rádius bez přídavných nádrží 736 km, výzbroj: čtyři těžké kulomety 13 mm a kanon Hispano 20 mm. Konstrukce draku byla celokovová.

113

Kapitola V

Plukovník Pijaud Počátkem roku 1941 měl Rommelův Afrika Korps v Egyptě pro taktickou vzdušnou podporu šedesát pgt Messerschmittů 109, osmdesát Junkersů 87 (Stuka), čtyřicet dva Messerschmitty 110 (Zerstören s velkým akčním rádiem) a několik Junkersů 88 - nikdy víc jak dvacet používaných pro ozbrojený průzkum. Těchto pár stovek letadel bylo jen s obtížemi zásobováno palivem a střelivem - situace se zásobami bomb a paliva v německých skladech v poušti byla vždy špatná - pomocí nákladních Ju 52 a velkých Savoia 82 "Kanguru" (Klokan), které byly spěšně staženy z Kréty a z Balkánu.

K těmto jednotkám je třeba ještě přičíst dvě stě letadel Regia Aeronautica d'Italia - CANT 1001, Savoia 79, Fiaty 42 a několik málo Macchi 202, které byly vyhrazeny pro bitvu s Maltou.

Někdy Rommel použil pro určité strategické úkoly jednotky rozmístěné na ostrově Rhodos.

Maršál letectva Longmore, velitel RAF v Egyptě, musel řešit ještě složitější problémy než jeho protivník, protože RAF musela vyrovnávat zřejmou skutečnost, že britská pozemní vojska a hlavně tankové jednotky, jejichž počty byly naprosto nedostatečné, musely čelit nepříteli, který měl početní převahu.

Longmoreovi podléhalo pět bombardovacích perutí, a to 45., 113. a 55., vybavené Blenheimy, a 38. a 70., vybavené Wellingtony, a pět stíhačích perutí, 3., 274., 73. a 4. Jihoafrická, vybavené Hurricany a 5. Jihoafrická vybavená Tomahawky. Celkem to bylo šedesát osm Blenheimů, dvacet devět Wellingtonů, osmdesát osm Hurricanů a kromě toho sedmnáct Lysanderů.

K těmto jednotkám patřily dále dvě Jihoafrické bombardovací perute, z toho jedna s Junkersy 86, starými německými stroji s motory Gnome-Rhone, a druhá s americkými Glenn Martiny.

Tváří v tvář těmto údajům je snadné pochopit velký význam a přínos francouzských svobodných sil, představovaných perutí Blenheimů s názvem "Lorraine" (Lotrinsko) a GC 1, což byla jednotka stíhačů s Hurricany.

Kromě toho oblast ovládaná Francouzskými svobodnými silami (FFL) poskytovala jedinou možnou cestu pro přísun posil a pro zásobování. Právě cesta přes Tahoradi umožnila vyslat do Egypta během tří měsíců 147 letadel, zatímco Malta umožnila tranzit pouze deseti Wellingtonů, pěti Blenheimů a dvou Beaufortů.

Naneštěstí z těchto sto čtyřiceti sedmi letadel bylo osmdesát dva Tomahawků (Curtiss P 40), určených pro formované australské jednotky, a bylo nutné na nich provést rozsáhlé úpravy, než se mohl někdo odvážit poslat je do boje proti Messerschmittům 109. Dílny v Alexandrii musely úplně předělat výzbroj, upravit chladicí soustavu,

instalovat filtry na karburátor, zásobování kyslíkem, nové zaměřovače a zesílit kompenzaci sil na výškovce.

A v tomhle období RAF ztratila 184 letadla!

Hrdinné úsilí, které rozhodovalo o osudu velké světové bitvy, podporovaly pouze výše uvedené hubené letecké sny RAF a FFL.

114

Uvědomíme-li si zmíněná čísla o stavech spojeneckého letectva, nutí nás to neodvratně k zamyšlení nad postoji velkých šéfů Severní Afriky,³ kteří v srpnu 1940 měli k dispozici velmi silné letectvo:

1. Stíhací letectvo Peruť Vybavena typem základna III/2 Curtiss H 75 (P 36) I/3 Dewoitine 520

II/3 Dewoitine 520

III/3 Dewoitine 520

I/4 Curtiss H 75 P 36

II/4 Curtiss H 75 P 36

I/5 Curtiss H 75 P 36

II/5 Curtiss H 75 P 36

III/5 Morane 406

III 6 Dewoitine 520

II 7 Dewoitine 520

I 9 Morane 406

I/10 Morane 406

Dželeida Alžír, Maison Blanche Kalaat - Džerda Relizane Relizane Meknes Meknes Alžír, Maison Blanche Saint Denis du Sig Bir Guernich Constantine Oudna Oudna (Neuvádím I/7 na 406 na základně Levant, ani III/4 z Casy, vybavenou starými Spady 510.)

2. Bombardovací letectvo Peruť Vybavena typem základna

1/11 Lioré Olivier 45 Blida

2/11 LeO 45 a B 210 Blida

1/12 LeO 45 a B 210 Blida

1/15 Farman 222 Telepte

2/15 Farman 222 Telepte

1/21 Amiot Kalaa Džerda

2/21 B 210 a Amiot 350 Kalaa Džerda

1/23 LeO 45 Blida

2/23 LeO 45 Blida Peruť Vybavena typem základna

1/25 LeO 45 Tunis

1/34 Amiot 143 a 350 Kalaa Džerda

2/34 Amiot 143 a 350 Kalaa Džerda

1/19 Douglas DB 7 (Boston) Souk-el-Arba

2/19 Douglas DB 7 Souk-el-Arba

1/32 Glenn Martin a DB 7 Mediuna

2/32 Douglas DB 7 Mediuna

2/61 Douglas DB 7 Sou-el-Arba

1/62 Glenn Martin Canrobert

2/62 Glenn Martin Canrobert

1/63 Glenn Martin Ain Beda

2/63 Glenn Martin Ain Beda

1/39 Glenn Martin Levant

115

Měli celkem patnáct bombardovacích a stíhacích perutí vybavených americkou technikou, k tomu pět perutí se stroji Dewoitine 520 - to byla v roce 1940 prvotřídní letadla - a pět perutí Lioré Olivier LeO 45, které odevzdaly dobrou práci ještě v roce 1943 v Tunisu. Bylo by ostatně možné k tomu přidat ještě další desítku perutí průzkumných, vybavených Potezy 63 a Blochy 175 a jedenáct dalších perutí, vybavených rozličnými typy.

Je to tedy celkem čtyřicet šest perutí letadel se skvělými posádkami, které nečekaly na nic jiného než na další možnost bojovat ve Francii.

Kdyby jen jejich velitelé poslechli de Gaulla, jaká lavina by se byla sesypala na slabé německé a italské síly v Libyi, ve Fezanu a v Cyrenaice!

Je snadné hovořit o úplném zvrácení situace, o důsledcích v Řecku, na Krétě a dokonce začátkem roku 1942 na Dálném východě.

- 33 Autor má zřejmě na mysli vysoké vojenské a politické činitele, z s Jedno je dnes zcela jisté - Němci by NIKDY - ani pomocí Franca - nemohli překročit Středozemní moře. věrné kolaborantské vichystické vládě maršála Pétaina. Pozn. překl.

~, Je třeba jednou provždy skoncovat s touto smyšlenou

116

omluvou o nutnosti zachránit Severní Afriku, „které by se Němci bývali jinak ihned zmocnili . . . ”³⁴

Zmocnili - čím a jak?

Co je to za nesmysl? Luftwaffe potřebovala tři měsíce, aby se zotavila z následků francouzského tažení, než mohla

vyrazit k útoku proti Británii.

Spojenci potápěli v lednu 1941 Rommelovi tři zásobovací lodi z pěti svými dvěma ubohými perutěmi torpédových letadel, umístěnými na Maltě, a později, v roce

1942, se toto skóre zvýšilo na devět lodí z deseti.

Nezapomínejme přitom, že ani veškerá tonáž obchodního loďstva, která byla ve Středozemním moři, by neumožnila ani převoz šesti vybavených nepřátelských divizí a jejich zásobování po dobu jednoho roku. Navíc naše skvělé francouzské námořnictvo, které budilo úctu a obdiv v celém světě kvalitou svých lodí a posádek, se mohlo postavit po bok Royal Navy.

Britské námořnictvo, které si vymohlo respekt silného italského námořnictva a pravidelně mu připravovalo porážky při každém střetnutí, bylo vlastně tvořeno všeho všudy starou bitevní lodí z roku 1918, třemi křižníky a sedmi torpédovkami.

Jak by se mohla tehdy francouzská marina skvěle uplatnit!

Vím, naše lodi měly slabou protiletadlovou výzbroj a malé zásoby munice - i když jí pak bylo dost, aby si pořádně zastříleli na Američany v roce 1942.

Vím, že pro naše letecké svazy neexistovaly prakticky žádné náhradní síly.

Vím však také, že jsme měli perutě amerických letadel a že z RAF nám byly po tři roky dodávány Bostony DB 7, stíhačky P 36 a Glenn Martiny, u kterých byly na palubních deskách nápisy ve francouzštině, a že to byly vlastně stroje, které v roce 1940 čekaly v amerických

4Viz kapitulu "Jeden den na Maltě".

117

přístavech, zda vůbec projevíme zájem o jejich převzetí.

Pokud se týká perutí vybavených francouzskou technikou, byly by mohly přežít i několik měsíců bojů pomoci 'kanibalizací'. Jak takovou situaci řešily americké jednotky v roce 1942 v Pacifiku? Jak jinak by mohli Jihoafričané bojovat přes rok v první linii s německými Junkersy 86?

Myslí si snad někdo, že jim Luftwaffe podle zásad sportovního fair play prováděla běžné výměny motorů?

A co kamarádi z Malty, kteří bojovali v poměru čtyři proti stovce na Spitfirech udržovaných místními domorodci z ostrova a pěšáky rychle přeškolenými na letecké mechaniky!

A co ty tři tisíce nákladáků, dodané Rommelovi koncem roku

1942, když byl tvrdě tísňen letadly RAF? Nemohly snad posloužit k vybavení francouzských motorizovaných jednotek v době, kdy Wawel měl sotva pět set vozidel pro boj s Grazianiho vojsky v Libyi?

3 Samozřejmě, takhle zahraná partie z Francie by pro Francouze byla podstatně obtížnější a riskantnější, ale nestálo by snad to, co bylo v sázce, za tato rizika?

; Bývali bychom pak v roce 1945 měli úplně jiné morální postavení a nepochybně značně větší nárok na uznání a úctu našich spojenců.

A právě pro tohle všechno se dávali zabíjet muži, jako byl Pijaud, a pro tohle byli naši kamarádi od Bir Hakeim zmasakrováni, aby zastavili Rommela.

Díky jim jsme mohli přece jen držet hlavy zpřima a hrdě.

Naše posádky v Severní Africe prokázaly v letech 1942 a 1945, že chtěly a mohly bojovat stejně dobře jako kteříkoli naši spojenci.

A dnes ti, kteří nesli strašnou zodpovědnost za to, že tato vojska drželi v nečinnosti v době, kdy se svět chvěl v obavách a těžkostech, mlčí! Mají právo na to, aby si hledali omluvy - Francouzi jsou velkomyslní a umějí započít 18 minut - protože to je jediná útěcha, která jim zbývá před hromádkou popela z jejich cti a jejich vojenských kvalit.

A však přitom nejdou cestou snižování zásluh těch, kteří dokázali zvolit správný postoj a bojovali na správné straně i za cenu velkých obětí!

Ať se tito páni generálové zamyslí nad větou SaintExupéryho, napsanou na jejich adresu v roce 1943:

"Tak selhala obratnost mých generálů, protože v jejich nepřekonatelné stupiditě přišli, aby mi vykládali své úvahy. A já přitom vzpomínal na slova mého otce: 'Existuje umění, jak vést úvahy tak, aby člověk mohl klamat sám sebe . . .'"

Následující řádky proto věnuji Jean-Claudovi a Františce Pijaudovým, kteří poznali, čím se platí za čest Francie.

Gambut - "Lotrinsko"

20. prosince 1941

Bombardovací perut' letectva Svobodných sil Francie (FFL) byla umístěna v Gambutu, který je rozlehlou plání kamení a prachu, která se v zimě mění na bažiny. O Gambut se Francouzi dělají se smíšeným britským wingem Hurricane a Blenheimů.

Posádky a pozemní složky tábořily okolo letišť v podivných boudách z prázdných plechovek, starých beden od motorů a stanových dílců, všelijak záplatovaných.

V noci je tam ledová zima a v slunečných dnech dusivé horko.

Když prší, čvachtají muži, které žerou komáři, v blátě, do kterého se boří i letadla. Když pak přijdou dva dny pěkného počasí, boří se všichni po kotníky pro 'změnu do prachu, jemného jako hladká mouka.

Je to úžasný život na úrovni poustevníků ze středověku a orientálních otroků. Voda je přísně přidělována, věčné konzervy corned beefu, o jejichž obsah je třeba svádět nekonečné boje s mouchami, jsou jediným monotónním jídelníčkem. Prudké změny teplot, nedostatek vitamínů a chronická amébní dyzenterie způsobují, že posádky jsou naprosto vyčerpané. Pekelný písek nutí mechaniky, aby pracovali jako galejníci a po třiceti hodinách provozu jsou motory zcela opotřebovány, válce jsou vydržené, ventily erodované; za několik hodin letu spotřebují plnou nádrž oleje.

Slaná vlhkost způsobuje korozi lanek řízení, táhla ovládání praskají a tlumiče se zadírají.

Pneumatiky na slunci explodují a je třeba je neustále zakrývat mokkými hadry, a tak se spotřebovávají omezené přídělky vody. Benzin se vypařuje, spoje nádrží praskají a za letu neustále hrozí vznik požáru. Starty v mračnech prachu, který se lepí v celých vrstvách na okna pilotních kabin, která jsou třením o vzduch nabitá statickou elektřinou, se stávají vyčerpávající záležitostí a svého druhu akrobatickou exhibicí. Žhavý vzduch, který se na horizontu chvěje, je řídký a špatně nese a jako by zpod křídel utíkal.

Kompresory motorů beznadějně tento řídký vzduch hltají, a výkon při startu je mizerný.

Občas se na horizontu zvedne suché tornádo a zakalí slunce, jako by někdo zatáhl oponu.

Neprůhledná stěna se pak blíží k letišti rychlostí stovky kilometrů za hodinu a zalévá muže a stroje proudy písku, hrudkovatého jako kroupy. Písek proniká všude, do očí, do úst, kde skřípe mezi zuby, do beden s náradím, do potravin a dokonce i do plechovek s benzinem. Nátěr z křidel zmizí, sedřen jako smrkovým papírem.

Když se živel konečně vyřadí, přiletí Stuky nebo Junkersy 88 a nemilosrdně bombardují a postřelují. Svítící střely pronikají tenkými stěnami úkrytů a střepiny kosí muže a zapalují stroje.

Někdy při západu slunce v zrádném světle soumraku přiletí Messerschmitt 109, přilítí se těsně nad dunami jako meteority a v ohlušujícím řevu motorů štekají dávky jejich kanonů.

120

K tomu všemu se přidává ještě nejistota pohyblivé fronty. Bleskové ofenzivy, zmatené ústupy, to vše se střídá už po celé měsíce a nahlodává nervy vojáků. Ti z perutě "Lotrinsko" si vzpomenu na kamarády z GC 1, ponechané v zadním voji v Halfay i s jejich Hurricany, nucenými startovat pod palbou německých tanků, které doslova strkaly do utíkajících.

V noci, při sebemenším zahučení motoru či skřípotu tankových pásů, které se v tichu pouště šíří do daleka, je celá základna hned na nohou, protože to může být nepřátelská kolona tanků, která se nezadržitelně v sevřeném klínu valí po nedohledných pláních . . .

Plukovník Pijaud už před čtrnácti dny nahradil v čele perutě Lotrinsko plukovníka Corniglion-Moniera.

35 plukovník Pijaud byl prvním velitelem letectva FFL ve Velké Británii. Jeho přání zúčastnit se přímých bojů bylo splněno příchodem generála Vallina, který ho nahradil. Generál Vallin v letech

1939-40 velel ve Francii dvěma bojovým průzkumným perutím.

Na trupech všech bombardovacích dvoumotorových Blenheimů francouzské perutě jsou velké Lotrinské kříže, aby se tak odlišily od strojů britských.

Je to stejný symbol naděje, jaký mají na ramenou vyšitý vojáci Svobodné francouzské divize generála Koeniga, kteří budou hájit Bir Hakeim, a vojáci skupiny generála Leclerca, kteří projedou Tripoliskem až do města Tripolisu.

Boj je teď beznadějný. Rommel právě dostal třicet tanků Mark IV 36 a zahájil ofenzivu na Sisi Barani. Podél celé pobřežní silnice postupují nepřátelské kolony nákladních aut a tanků směrem na východ.

Může je zadržet jenom letectvo.

Wellingtony noc co noc bombardují vylodovací přístav v Tripolisu. Beauforty z Malty pronásledují tankové lodi v sicilských úžinách a podél pobřeží Libye. Hurricany postřelují letiště a doprovázejí denní bombardéry.

36 Ze 128 tanků Mark IV, poslaných Rommelovi po moři, došlo do místa určení jen 30, ostatní byly cestou potopeny.

121

Ráno 20. prosince má wing z Gambutu za úkol zaútočit na velkou německo-italskou kolonu, směřující do Barce. Osm Blenheimů - čtyři francouzské a čtyři britské - budou bombardovat a doprovází je šestnáct Hurricanů stíhací perutě ze stejné základny.

Přestože osádky doporučují plukovníku Pijaudovi opatrnost, zaujal místo v čele francouzské formace čtyř bombardérů. Jeho pozorovatelem je poručík Guignonis a střelcem seržant Delcros. Blenheim číslo 2 řídí kapitán Enzano - navigátorem je Tournier a střelcem Baudin. Číslo 3

řídí major Charbonneau - navigátorem je limont a střelcem starší seržant Barrat. Číslo 4 pilotuje starší seržant Reder - navigátor je poručík Boisrouvray, střelcem starší seržant Perbot.

Meteo není nijak skvělé - vrstva stratokumulů 10~10, dokonale uzavřená, zakrývá celé pobřeží ve výšce 1500 m a nad nimi jsou další vrstvy mraků až do výše 7000 m.

Scéna jako dělaná pro překvapení nepřátelskými stíhači, a všichni si toho jsou dobře vědomi. Vědí, že na frontu dorazila JG 18, elitní stíhací jednotka Luftwaffe, která je vyzbrojena Messerschmitt 109 F a které velí proslulý Marseille, jedno ze tří největších německých stíhacích es.

Dvakrát byla akce odložena a posádky už mají nervy napnuté jak struny. Ani legrácky "táty" Masqueliera, který se musel hodně poprat o to, aby se směl znovu vrátit do boje jako střelec, jim už nepřináší úlevu.

Konečně chvíli před polednem přišel povel. Hurricany startují jako první a opisují velký kruh kolem letiště, aby se seskupily do formace a vyzvedly si cestou Blenheimy, které startují ve čtveřicích v neproniknutelném mračnu prachu.

Už asi čtvrt hodiny leží všichni přitisknutí k dolní základně nraů. Vpravo je Středozemní moře, krásně mod

122

ré, se skvrnami fialových stínů od rozhozených skupin kumulů. Dole je pobřeží, Sollunský záliv, korunovaný obrovským skaliskem spadajícím prudce do moře, Tobruk, celý bílý, nese stopy dvou po sobě následujících obléhání s přístavem ucpaným vraky lodí, Džebel Akdar, nad kterým hnízdí na vysokém kopci stará pirátská pevnost plná střelen. Vlevo je poušť, okrová, přeoraná stopami tisíců nákladáků a tanků, posetá ohořelými kostrami, někdy se v korytu vádí krčí pár ostnatých keřů . . . železnice rozvrtaná krátery bomb, pak velká makadamová silnice Tobruk - Benghazi.

Flak začíná být agresivní a nutí celý útvar stoupa a prolétávat mraky. Piloti očekávali dlouhé stoupání podle přístrojů, ale k vlastnímu překvapení se ocitají během několika sekund pod volným nebem. Vrstva teplého vzduchu v téhle oblasti vydělila ze silné horní vrstvy mraků souvislou bílou příkrývkou bez jediné díry. Letadla letí me zi oběma plochými

vrstvy mraků a Hurricany se pro jistotu těsněji přinýkají k Blenheimům, jejichž formace se při letu naslepo v mracích rozházela.

Plukovník Pijaud, který už dlouho neseděl za řízením a chybí mu praxe, reaguje prudšími zásahy do kormidel a formace Francouzů se tím ještě více uvolňuje.

Piloti zneklidněně sledují zhoršující se povětrnostní podmínky, nebe postupně vytváří opravdu nebezpečnou past.

Patnáct set metrů pod vrstvou mraků, ukryt před jejich zraky, startuje major Marseille se svými Messerschmitty.

Enzano svým pátým smyslem starého vlka cítí, že si tuace se nevyvíjí dobře. Jeho nepříjemné pocity se přenášejí i na posádku. Britský wing commander vlezl do opravdové pasti a pro Pijauda, který letí na první akci této jednotky, není snadné navrhnout leaderovi změnit trasu.

123

"Halcí, Boudine - tady pilot - dívej se pořádně, tenhle kout je mizerný, navigátore, hlídejte prostor pod námi..."

Ještě slovíčko Pijaudovi, aby ho upozornil:

"Allo, leader, watch ov.t for enemy fighters!"³

Celá skupina zatáčí doleva směrem k Benině a "box"

Francouzů klesá k Britům, kteří letí pod nimi.

Hurricany zmatkují - rádiové spojení mezi stíhači a bombardéry není v pořádku - a tak manévr, který má následovat, začal dost neuspořádaně.

"Look out chaps! One - o - nine below! "

A je tu nepřítel Asi čtyřicet Messerschmittů 109 se vynořuje ze spodních mraků a stoupají jako střely. Jsou to Me 109 F se zaoblenými konci křídel. Překvapené Hurricany okamžik váhají, ale zvláštní kamufláž nepřátelských letadel nepřipouští omyl v identifikaci ještě mnohem dříve, než lze rozeznat černé kříže.

Osm Hurricanů prudkým piké zahajuje útok, statečně, zatímco ostatní trochu klesají, aby těsněji obklopili Blenheimy, které mají chránit.

Francouzsko-britská formace, překvapená při choulolistivém manévru změny směru o 90°, ztratila sevřenost a je nesmírně zranitelná. Na upevnění sestavy je pozdě, protože dvanáct Mesounů sklaplo past na myši, vylétlo z horní vrstvy mraků a pustilo se do Hurricanů blízké ochrany.

Ve zlomku sekundy je nebe plné zdivočelých letadel; provádějí prudké úniky a střelí, čtyři Hurricany hoří a unikají k moři.

Britský "box" utahuje ostře zatáčku doleva, tísněný Messerschmitty, a Blenheim číslo 3 padá do vývrtky a vypouští obrovský chvost dýmu s malými tečkami jisker.

Haló, veliteli, pozor na nepřátelské stíhače! pozor chlapi! Stodevítka pod námi!

124

Enzano mrknutím oka zhodnotí situaci a řve na Pijauda, aby stoupal do tlusté vrstvy horních mraků, která poskytuje bezpečný úkryt. Ale Blenheimy s Lotrinským křížem se již rozhodly pro součinnost se zbývajících třemi Brity a pikují ve snaze je dosáhnout a přijmout boj.

V tu chvíli ale Me 109 zaútočily tak prudce, že se zamýšlený manévr nepovedl, a dříve než se bombardéry mohou vzájemně podporovat palbou, je letadlo staršího seržanta Redora zahalené dlouhými plameny, které vy, cházejí z obou motorů a spalují plátěný potah kormidel. Vrhají se na něj další dva Messerschmitty a Blenheim sklouzává po křídle, otáčí se na záda a mizí. . .

Wing-comander je sestřelen, číslo 4 se rozsypává na kusy a posádka vyskakuje. Číslo 2 vybuchuje s bombami na palubě jako granát; ani ne dvacet metrů od Enzana. Charbonneau a Enzano se chvíli snaží krýt Pijaudovo, letadlo, které má potíže - střelec je mrtev, leží zhroucený v průhledné kopuli zadní věže a z prostřelených nádrží se táhnou bílé pruhy odpařeného paliva. Na příkaz plukovníka ka navigátor Guigonis seskakuje padákem, jehož bílý vrchlík se vynořil uprostřed divokého souboje Hurricanů s Messerschmitty. Zavalení přesilou jedna ku pěti jsou britští stíhači bezmocní.

Zdá se, že vše je beznadějně. Zbývajících dva Blenheimy mají jedinou možnost, jak se z toho dostat: individuálním manévrováním utéct do mraků.

Enzano se odděluje od Charbonneaua, ostrou vertiká: lou zatáčí, následován čtyřmi Messerschmitty.

Štíhlé Mesouny se žlutými kryty vrtule připomínají písečné zmiže. Kamuflované rezavou a okrovou barvou se zelenými skvrnami utahují kolem Blenheimu smrtící spirálu rachotem kanonů a klikatými drahami svítících střel.

Enzano se zaťatými zuby lapá po dechu, řine se z něj

39Enzano, snad nejzkušenější z francouzských vojenských pilotů; je dnes inspektorem stíhacího letectva na ministerstvu letectví.

125

pot - prostě cítí v zádech smrt. Nemilosrdně vrhá letadlo do divokých obrátů, snaží se pronásledovatelům uniknout. Otáčí se zpola na záda, tvrdě zastavuje obrat plným vychýlením křidélek, Turniera to prudce vrhlo k zasklené stěně kabiny; zoufale se snaží něčeho se zachytit.

Baudin má obličej plný spáleného střelného prachu, kolem něho je záplava prázdných nábojnic, dusí se kouřem z vazelíny svých rozpálených kulometů a nepřestává pálit na Messerschmitty útočící z minimální vzdálenosti.

Každá nepřátelská střela, která zasáhne letadlo, otřese celým Blenheimem, je slyšet praskot poškozených nosníků při přetížení v ostrých zatáčkách. Do otvorů v potahu se dere vzduch a ječí jako siréna, odtrhává kusy duralového potahu, rozervaného střepinami.

Kousíček po kousíčku získává Blenheim výšku a nakonec je zachráněn uměním pilota a svou ovladatelností.

Velitel německé skupiny, kterého lze poznat podle žlutého krytu vrtule a bílých pruhů na trupu jeho Messerschmittu, pochopil Enzanovo manévrování a pokouší se mu odříznout cestu. Oblétává bombardér, následován svými čísly, a

riskuje odvážný útok ze tří čtvrtin čelně.

Enzano se ihned celou vahou opře do kniplu, prudce se otáčí a čelně proti nim pálí z předních pevných kulometů.

Stodevítka, už uvedená do zamýšleného směru, se prudce naklání, uhýbá, ale je tvrdě zasažena, z křídla odpadá panel potahu a s ním další úlomky. Ona sama však stačila také přesně vystřelit, 20 mm granát udeřil do desky spínačů za Tournierovou hlavou; ten je ve své průhledné kukani bezmocný.

"Je tvůj, Baudine! Je tvůj! Napal to do něj!"

Messerschmit se doslova otřel o Blenheima a vletěl do proudu střel z otočné věže. Vypouští proužky dýmu, následují další záblesky zásahů, mezi chladiči se objevují svítilící plameny. Mesoun se otáčí na záda, kryt kabiny odlétá a pilot stočený do klubíčka vyskakuje . . .

126

Cesta je volná a zachráněný Enzano konečně vletěl domraků.

Dva řidiči italských nákladáků zastavili na okraj silnice a opatrně se schovali v příkopu.

Najednou uviděli jak ze šedivých mraků vypadlo hořící letadlo.

Byl to Pijaudův stroj.

Bezmocně skrčený za kniplem si pilot jednou rukou chrání oči před plameny, které tryskají z palivového vedení, jež je v místě pod jeho sedačkou proděravělé. Přes hroznou bolest udržoval plukovník letadlo v přímém letu, pokud to bylo jen trochu možné, aby tak dal své posádce možnost záchrany na padácích. Navigátora viděl skočit, ale nevěděl nic o osudu střelce. V každém případě už byl tak nízko, že už nebylo možné vyskočit a zbýval už jen pokus posadit Blenheim na břicho vedle silnice.

Oslepen hučícími plameny, dušen dýmem, řídil letadlo zcela instinktivně. Plexisklová okénka kabiny pukala vlivem žaru a vháněný proud vzduchu měnil kabinu v rozžhavenou pec.

Už rachotí drčené plechy, létají proudy jisker, trosek a kamení a Blenheim klouže po břiše. Nakonec se rozlámaný na kusy zastavuje v oblaku prachu.

V praskotu požáru se mezi troskami někdo dere z kabiny, podařilo se mu to a pak udělá několik vrávoravých kroků a hroutí se na zem.

Italové se k němu ženou, konečně se zmohou na zajatce!

Brutálně zvedli bezvládné tělo, z jehož obličeje a rukou visí cáry ohořelé kůže, a hodili je na plošinu kamionu. Letec upadá do bezvědomí.

Je to plukovník Pijaud.

Nákladák se otočil a vyrazil směrem k Bengházi. Cestou ho zastavil německý pilot, který čekal na kraji silnice s náručí plnou hedvábí kvapně složeného padáku. Je to důstojník sestřelený Enzanem a Baudinem.

127

Podle jemného obličeje a železného kříže zdobeného meči a dubovými listy, upevněného místo kravaty, italský řidič hned poznal majora Marseille, eso Afriky Korpsu s osmdesáti sestřely.

Kapitán Enzano křížoval nejprve asi deset minut v mracích - zatím vykouřil cigaretu a trochu se vzpamatoval - aby setřásl své pronásledovatele, pak sestoupil těsně nad zem a hledal cíl útoku, nepřátelskou kolonu vozidel a tanků.

Letěl bezvýsledně nad silnicí až k Apolonii, kolonami kde. Rozstřílel cestou několik osamělých nákladních aut, nechal se překvapit baterií protiletadlověk, rozmístěnou kolem německého tábora, a nakonec se setkal s dvěma Hurricany, jedinými, které střetnutí přežily.

Blenheim odvedl stíhačky ve společné skupině těsně nad zemí, o kterou se doslova otírají, přeskakují překážky a prolétávají vádí, pak nechal Hurricany u jejich letiště a přistál v Gambutu.

Na letišti, kam se mezitím vrátil Charbonneau, se už roznesla špatná zpráva a okolo Enzana se shromáždila smutná skupina kamarádů, vyžadujících další informace.

Mechanici, kteří prohlédli Enzanova Blenheima, našli sedmdesát zásahů z 20 mm kanonu. Jedno táhlo křídélka bylo úplně přerušené a mezi válci pravého motoru byly nacpány trosky ze stodevítky.

Z dvaceti čtyř spojeneckých letadel se vrátila jen čtyři - dva Hurricany a dva Blenheimy s Lotrinským křížem.

Plukovník Pijaud, těžce popálený, slepý, utekl z nemocnice v Derně o tři dny později; pomáhali mu přitom tři britští důstojníci. Vyčerpání pochodovali po čtyři noci, bez vody a jídla. Přes den se skrývali v prohlubních skal podél pobřeží.

Našla je skupina australských průzkumníků. Byli polomrtví hladem a žízní, zhroutení v dolíku vyschlé bažiny.

Pijaud nesmírně trpěl, ale stále ještě žil.

128

Když umíral, našel v sobě sílu a vůli a nadiktoval ošetřovatelům, kteří obvazovali jeho popáleniny, služební hlášení. Jeho agonie trvala devět dní. Ležel na lůžku nemocniční lodi, kousal se do jazyka, nechtěl před Angličany křičet bolestí.

Zemřel 6. ledna 1942, oblečen v uniformě modré barvy se zlatými nášivkami našeho vojenského letectva.

O dva roky později téměř přesně na den, 13. prosince 1943, byla jeho statečná žena Coletta Pijaudová, deportovaná Němci, k smrti ubita, v Ravensbrücku a zanechala tady dvě děti, nositele tohoto slavného jména, Jean-Clauda ve věku třinácti let a jedenáctiletou dceru Francoise . . .

Jaká oběť!

Konečně snad je možné pochopit, proč tolik ostatních Francouzů nechtělo platit tak strašnou cenu za vykoupení své cti.

Kapitola VI

Bouře nad Varšavou Pane Bože všemohoucí, děti národa bojovníků k Tobě zvedají své odzbrojené ruce.

Volají Tě z hlubin sibiřských dolů a ze sněhů Kamčatky . . .
Z poddanství moskevského a pruského osvobod' nás, Pane.
Báseň Adama MICKIEWICZE, napsáno r. 1831.

29. července 1944 v 8.15 hod. vysílal moskevský rozhlas v polském jazyce toto provolání varšavskému odboji:

"Pro Varšavu, která se nikdy nepoddala a nadále bojuje, nastala hodina činu.

Němci se zřejmě pokusí o obranu ve Varšavě tím, že budou dále rozmnožovat trosky a další tisíce obětí. Vaše domy a zahrady, vaše mosty a nádraží, vaše brány a administrativní budovy přemění nepřítel na obranné pozice.

Vystaví město zničení a jeho obyvatele jistě smrti. Budou rabovat a promění v prach to, co nebudou schopni odnést.

Právě proto je stokrát více zapotřebí než kdykoli jindy, abyste si uvědomili, že v Hitlerově všeničící záplavě je vše ztraceno. Jedině aktivní úsilí a boj v ulicích, domech, továrnách a obchodech Varšavy mohou uspišit hodinu osvobození a ovládnutím města zachránit životy spoluobčanů.

Poláci! Přišla chvíle osvobození!

Poláci! Do zbraně!

Neztrácejte už ani okamžik, Praga a průmyslová předměstí Varšavy jsou už pod palbou ruského dělostřelectva! "

1. srpna 1944 v 17 hod. bylo výbuchem bomby v sídle Gestapa ve Varšavě zahájeno povstání.

Padesát tisíc vojáků tajně polské armády podporovaných obyvatelstvem se zmocnilo po pěti hodinách bojů, za cenu sedmi tisíc padlých, tři čtvrtin města.

Byla však připravena obrovská ozbrojená past a ta před očima celého civilizovaného světa v sobě nemilosrdně uzavřela mučený polský lid.

Stalin, který už dávno před tímto dnem dal v Katyni a na Sibiři chladnokrevně zlikvidovat patnáct tisíc důstojníků polské armády, kteří byli zajati ve východní části Polska obsazené Rusy (když již předtím na Rooseveltovi požadoval uznání Curzonovy linie, znovu potvrzené paktem mezi Ribbentropem a Molotovem, dostal tak možnost téměř bez námahy rozdrtit ve Varšavě mohutné lidové hnutí polského odporu, které křížilo jeho plány na podřízení Polska Rusku.

Jakmile bylo povstání zahájeno, ustoupily na rozkaz Moskvy sovětské jednotky o deset kilometrů zpět, přerušily dotyk s německými vojsky, až dosud ustupujícími, a maršál Rokossovskij jen přihlížel v roli neutrálního pozorovatele, který má zájem na tom, aby vojska SS pobila všechny nepřijemné polské vlastence.

Situace byla o to paradoxnější, že Rokossovskij byl původem Polák, žijící v SSSR, a byl později - jako Polák - dosazen do varšavské vlády prezidenta Bieruta jako ministr obrany. Pozn. překl.

Tehdejší polský premiér Mikołajczyk spěchal prvním letadlem z Londýna do Moskvy, aby se pokusil změnit Stalinův postoj. Ten však odpověděl, že je ochoten pomoci Varšavě jen s podmínkou, že Polsko uzná Sověty sestavenou loutkovou vládu v Lublinu a platnost Curzonovy linie, to znamená, že bude ochotno přenechat Rusku polské území s jedenácti miliony otroků.

Mikołajczyk se tedy obrátil s patetickou výzvou na Roosevelta, který u Stalina intervenoval 24. srpna. Stalin však neodpověděl ani na tehdejší anglo-americkou žádost o souhlas s používáním Sověty obsazených letišť, jenž by umožnil letadlům RAF a US Air Forces zásobovat Varšavu ze vzduchu. Místo toho moskevský rozhlas prohlašoval, že "reakční elementy -ve Varšavě chaoticky povstaly, aby tak sabotovaly operace vítězné Rudé armády."

Odmítnutí Sovětů, týkající se letišť, bylo o to překvapivější, že tři měsíce předtím celkem sedmkrát svazy asi pěti až sedmi set amerických těžkých bombardérů a doprovodných stíhaček, které startovaly v Británii, přistály na základě dohody na sovětských letištích po náletech na Východní Prusko. Tato letadla po doplnění paliva sovětskou obsluhou odlétala do Severní Afriky a cestou bombardovala cíle v Rakousku a Československu.

Churchill proto na svou vlastní zodpovědnost povolil, aby Speciální služby RAF podstoupily všechna rizika a pokusily se zásobovat Varšavu.

K dispozici bylo jen velmi málo letadel, protože téměř celý Transport Command musel být nasazen k přepravě paliva pro spojenecká vojska, která rychle postupovala k Rýnu. Během šesti nocí jednotky nasazené na zásobování Varšavy ztratily 85% svých letadel. Letecký maršál Slessor musel s politováním tyto sebevražedné lety zakázat.

Pouze speciální polské letky RAF a dvě peruté Jihoafričanů ze Středního Východu, které měly privilegova132 ný statut poměrné nezávislosti na velitelství RAF, mohly v této činnosti pokračovat.

Bylo to strašné. Za dva měsíce ztratila polská 138. peruť Special Duties (pro zvláštní úkoly) šedesát pět důstojníků a sto šedesát devět dalších členů posádek, to znamená třicet dvě letadla. Tyto neuvěřitelné ztráty vznikly během dvaceti nocí a představovaly 90% všech odeslaných letadel.

Generál Rajska, který byl v roce 1939 vrchním velitelem polského letectva, usedl ve věku padesáti čtyř let sám za řízení čtyřmotorového Halifaxu a uskutečnil tři lety nad Varšavu.

Všechno bylo o to tragičtější, že obrovská vzdálenost, kterou bylo nutné překonat k dosažení cíle, dovolovala nakládat v padákových kontejnerech pouze nevelké množství zbraní a munice. Povstalcům tak mohlo být dodáno pouhých asi 40 tun.

Jihoafričané během šesti týdnů ztratili 24 z 33 čtyřmotorových Liberátorů, kterými byli vybaveni.

Zatímco Roosevelt odmítal u Stalina tvrději zasáhnout, poslal Churchill do Kremlu. velmi ostrý telegram.

Odtud konečně 10. září přišla odpověď, tedy až za čtyřicet dní po začátku povstání, že od 16. září a pouze na dva dny bude letiště v Poltavě zpřístupněno pro americká letadla.

Pobouřený Churchill prohlásil:

"Stalin naše návrhy zkrátka odmítl. Když jsem četl jeho odpověď, zdála se mi jeho krutost neuvěřitelnou. Byl jsem tak rozzuřený, že jsem řekl Rooseveltovi, že by měl americkým letadlům rozkázat, aby na nic nebrala ohled a násilně přistála na sovětských letištích. Stalin by si určitě nikdy nedovolil dát na ně střilet . . ."

Churchill a Roosevelt, kteří byli koncem srpna v Quebecu na vojenské poradě, poslali Stalinovi společný telegram, v

němž ho žádali o souhlas s přistáváním zásobovacích letadel na sovětském území.

133

Roosevelt však stále odpovídal:

"Nemohu pochybovat o dobrých úmyslech mého přítele Stalina. Je brutální, avšak upřímný a nemůžeme obětovat jeho přátelství kvůli těmto Polákům . . ."

V té době rozrušení Němci beztrestně vrhli proti Varšavě osm divizí, ničili a vypalovali celé město, vraždili obyvatelstvo.

Po dobu šedesáti tří dnů generál Bor-Komorovski a jeho muži bránili Varšavu dům za domem, ulici za ulicí, a pokryli se nesmrtelnou slávou.

Konečně 2. října 1944, všemi spojenci opuštěná a Rooseveltem obětována na oltář Stalinovi, Varšava, srovnaná se zemí, se zhruba dvěma sty tisíci zabitých, kapitulovala.

Tři sta padesát tisíc obyvatel, kteří přežili, bylo odvečeno do Německa a zbylé trosky města byly vyhozeny do vzduchu.

Postavil se snad celý svobodný svět na čele s Francií v roce 1939 na obranu Polska jen proto, aby nakonec muselo dojít k této strašné kapitulaci?

1. října ve 20. hod. varšavský rozhlas vyslal svou poslední zprávu, vyřčenou tváří v tvář slepým a zbabělým.

Zde jsou slova, pronesená hlasem, který se lámal vzlyky:

"Slyšte černou pravdu - bylo s námi jednáno hůř než s hitlerovskými satelity. Hůř než s Itálií, hůř než s Rumunskem, hůř než s Finskem . . ."

Bůh je spravedlivý ve své všemohoucnosti, přinese odplatu za hrůzná bezpráví spáchaná na polském národu, a potrestá všechny viníky . . ."

Francie byla jedinou zemí - a to jí slouží ke cti - která odmítla dát souhlas, aby byla Varšava záměrnou nečinností sovětských vojsk dotlačena až ke kapitulaci se všemi důsledky, které to přineslo. Stalo se to v Moskvě předmětem velmi prudkých sporů mezi generálem de Gaullem, který byl neústupný, a Stalinem; několik dní po varšavských událostech. Poprvé po čtyřech letech musel u jednoho ze zásadních bodů své politiky kapitulovat. V Jaltě jsme pak za toto statečné stanovisko museli zaplatit, ale naše čest pošpiněna nebyla.

Tento citát je převzat ze stenografického záznamu

134

Proč jsme sepsali Atlantickou Chartu a vydávali se za velké ochránce práv utlačovaných, abychom pak chladnokrevně dovolili uskutečnění takového zločinu?

A to byl jen předobraz mnoha dalších takových našich selhání.

Boží spravedlnost skutečně obtěžkává naše záda a právě dnes nešťastníci v Koreji platí za Varšavu, protože Roosevelt sám už patří onomu světu.⁴⁴

Vám, moji kamarádi z Polish Air Force, kteří jste přežili a jste jako exulanti rozptýleni do všech koutů světa, věnuji následující vyprávění o úkolu 136. SD perutě ze dne 6. září 1944.

"Destiny can wait."

Brindisi Šest Halifaxů polské 138. perutě Special Duties (zvláštní úkoly) startují jeden za druhým z italského letiště, s pořádným rámem přelétávají přístav a těžce získávají bezpečnou rychlost. Jsou sledovány službou monitoring) BBC. Tyto řádky byly psány v září 1950 (GI - označení pro pěšáka americké armády) - pozn. překl.

45"Destiny can wait" - osud může počkat - to bylo heslo polského letectva bojujícího v RAF. Tito polští piloti bránili Londýn v roce 1940, ztratili 2408 svých kamarádů a dali skvělou lekci vojenské cti tím, že souhlasili s úkolem pokračovat po 1. říjnu 1944

v bombardování, kterým podporovali Rudou armádu při její ofenzivě ve Východním Prusku. Všichni příslušníci polského letectva, kteří válku přežili, s výjimkou sedmi pilotů, se odmítli vrátit do vlasti, která byla znásilněná Sověty. Bloudí ve všech částech světa a nosí v exilu vlast ve svých srdcích.

Velké bombardéry typu Stirling, Halifax nebo Lancaster dosahovaly startovní rychlosti, kdy se zvedaly ze země, dříve, než získaly rychlost, kdy plně účinkovala kormidla. Teprve po zatažení podvozku a vztlakových klapek se aerodynamický odpor snížil, stroje se urychlily a staly se plně ovladatelnými. Proto vysazení motoru nebo větší snížení výkonu po odlepení bylo velmi nebezpečné, účinnost kormidel ještě nestačila na vyrovnávání nesymetrického tahu motorů. Je třeba si uvědomit, že odpor podvozku s tehdy používanými velkými nízkotlakými pneumatikami byl obrovský a zasouvání podvozku trvalo poměrně dlouho.

Při samotném rozjezdu na dráze držel pilot letadlo ve směru "hrou s plynem", tedy regulací výkonu pravého nebo levého motoru. Obvykle se startovalo s poněkud nižším výkonem a uchylky ze směru se korigovaly přidáváním výkonu na té straně, kam se letadlo vychylovalo. To ovšem znamenalo, že u obvykle přidržovaných strojů nebylo možné využít plný startovní výkon, rozjezd se tak prodlužoval, start byl méně bezpečný. Zkušební piloti postupovali opačně: dali plný výkon a při odchylování stroje na určitou stranu museli na opačné straně ubrat výkon vnějšího motoru. Po odlepení nastaly okamžiky napětí: nevysadí některý motor dříve, než se mašina urychlí tak, aby poslouchala kormidla?

Zajímavý byl po této stránce Short Stirling, který těsně po odlepení od země provedl jakýsi záhadný stranový úhyb, který pilot musel umět vyrovnat. Při školení na tyto stroje museli piloti podepsat revers, že byli s touto zvláštností Stirlinga seznámeni. Když pak došlo k havárii, mohl za to pilot a ne instruktor. Pozn. překl.

135

Je 6. září 1944, 19. hod.

Zlatavé sluneční světlo letního večera pomalu dohasíná, tlumené jemným tkanivem roztřepených cirků.

Je to hodina, kdy v jižní Itálii, kde válka je teď vzdálená, klidná hladina moře a vlahý vzduch vzbuzují radost ze života .

Stroje Handley Page "Halifax" jsou těžce naloženy palivo na dvanáct hodin letu a tři tuny zbraní a munice v padákových kontejnerech.

Motory se dřou a hlasitě demonstrují svou námahu.

Je třeba stoupat s využitím všech koní, na mezi ztráty rychlosti, protože jadranské moře je úzké a vysoké hory Jugoslávie už lemují horizont.

Je třeba stoupat i proto, že západy slunce ve Středozemí jsou nekonečné a přitom na dalmatských letištích jsou Messerschmitt 109 připraveny bleskově vystartovat.

Halifax FL R. Chmiela, nesoucí znak polského letectva z bíločervených čtverců, přelétává hranici Balkánu u Dubrovníku. Srbské hory se teď ztrácejí ve tmě. Na úbočích blikají tisíce ohňů partyzánských táborů a dole v údolích zase ohně hlídek SS.

136

Nad Alpami a nad rakouskou rovinou, kterou v mnoha zákrutech protéká Dunaj, jako by se vracel ve svých stopách a který kolem sebe vytváří mlžný opar, stoupá měsíc a ozařuje scénérii studeným světlem. Vídeň je někde vlevo, neviditelná.

Na palubě všechno klapě. Posádka mlčí . . . muži nemluví, ale srdce jim překypují vzrušením. Poletí nad svou vlastí, nad Polskem. Růžice kompasu ukazuje kurs na Varšavu. Je to zoufalý úkol, který má pomoci zoufalcům, pomoci povstalcům v hrdinném městě.

Pod letadlem se rovina začíná vlnit, zem stoupá a brzy tu bude pohoří Tater s vrcholky, které svítí bílým sněhem.

Měsíc zmizel za frontou mraků, hustých, válejících své temné stíny až nízko k zemi.

A už je tu Polsko a schovaný měsíc jako by vše krásné odnesl s sebou - svítící odraz velkých jezer, lesy, bílé skvrny kamenolomů.

Teď, kdy se dostavuje první únava, začíná posádce její křížová cesta.

Je půlnoc. Už dlouhých pět hodin letí Halifax na kursu severovýchod. Velké čtyřmotoráky si těžce razí cestu zrádnými mraky, plnými deště a bouřek.

Po celou dobu letu spouštějí místní protiletadlovci palbu - lze pozorovat záblesky osmaosmdesátek v údolích, na kopcích a podél silnic. Pilotům se zdá, že v tmavé noci blikají po zemi rozseté hvězdy.

"Navigátor pilotovi - reflektory a. protiletadlovky ve tři hodiny - dosti daleko."

Všichni otáčejí hlavy tím směrem.

Asi dvacet kilometrů před nimi je jiný Halifax, ozářen v průsečíku svazku světél reflektorů. Všude kolem něho praskají výbuchy flaku, potom všechno náhle zhasíná.

Pouze cosi jako opilá kometa chvilku plápolá vzduchem a pak zmizí.

Halifaxů je tedy už jen pět.

137

Po tom všem se zdá noc ještě tmavší, ještě neproniknutelnější.

Je tak temná, že piloti musejí reostaty ultrafialového osvětlení palubní desky stáhnout na minimum a přesto mají pocit, že je oslňuje.

Dvě hodiny jako v inkoustu, stále bez jakékoli změny v temném tunelu mraků.

Najednou se zdá, jako by se horizont otevíral. Jakési růžové světlo, které pomalu, ale trvale sílí, září na krystalcích ledu na čelním skle kabiny, jako by se tam usazovaly kapky krve.

Letadla pomalu klesají - 2000 metrů . . . 1500 metrů . . . rychlost se zvyšuje.

Jak se pomalu blíží k cíli a klesají, vzniká dojem, jako by se záře plynule schovávala pod černou zem a zároveň nepřírozeně sílila na nebi.

Pod křídly se objevuje temně rudá stuha - to je Visla - a jako nějaký zázračný východ slunce se před nimi vynořuje hořící Varšava.

Fascinované posádky upřeně zírají do tohoto světa.

Radista se napůl postavil a dívá se přes pilotova ramena.

Střelci otočili věže dopředu.

Pouze zadní střelec, ve svém osamění na samém konci trupu mezi dvěma štíty směrovek otočen do tmy, nic nevidí, ale jeho polská duše cítí, že Varšava je blízko.

Strašlivý požár, který pohlcuje tisíce domů, které se hroubí v plamenech, ozařuje nebe a vykresluje na něm černé siluety Halifaxů.

Flak, který začal už ve Sluzewu, obklopuje Varšavu stěnou střel. Hlavně osmaosmdesátek, které až dosud ve vodorovné poloze pálily na město a teď se při zvuku motorů zvedají a hledají cíl.

Je to souvislý proud plamenů. Nebe a země se prolínají v oslňující rudé erupci, ze které stoupá kouř skrz mraky, roztrhané horkým dechem apokalyptického požáru.

138

V tomto pekle lidé bojují už třicet osm dní.

Halifax sestupuje těsně nad hladinu řeky, aby unikl flaku, přeskakuje trosky mostů, jejichž pilíře trčí z vod zbarvených rudými odlesky.

Pilot má pocit, jako by prorážel obrovskou ohnivou stěnu. Teplota motorů vyskočila o padesát stupňů a ostrý pach spáleniště proniká do Halifaxu a nutí posádku ke kašli.

Pak najednou je tu cosi jako mýtiny, velká tmavá skvrna. To jsou západní čtvrti, obsazené nepřítelem, kde bylo povstání udušeno hned v prvních dnech.

Jenom několik izolovaných skupin povstalců, obklopených esesáky, ještě klade odpor.

Světlo mety flaku jsou nastaveny do vodorovné polohy a ozařují široké ulice a fasády domů. Na každém nároží jsou rozmístěny skupiny kulometných dvojčat a čtyřčat a postřelují střechy domů trhavými střelami a kryjí tak váhavý postup tanků.

Jeden z jihoafrických Liberátorů letí těsně nad komíny, pálí ze všech stran a zhasíná několik světlo metů; pilot byl však zřejmě oslněn bílým světlem a naráží do věže kostela . . .

Kousek dál znovu řádí požár.

Jak jen je možné, že na zuhelnatělých troskách milionového města, které neustále hoří, může vznikat ještě tolik žhavých plamenů?

Jak bojovníci generála Bora vůbec mohou přežívat v tomto spáleništi, které je neustále přeoráváno německým dělostřelectvem, a nejen přežívat, ale i bojovat?

I ze stok kanalizace stoupají plameny, protože Němci obětovali velké množství benzínu, aby vyhnali Poláky z podzemních labyrintů, do kterých se úderné skupiny SS vůbec neodvažují vstoupit.

Varšava poskytuje tak hrůzný obraz, že muži v Halifaxu pláčou a slzy, vysušované vedrem, nechávají lesklé
139

světlé stopy na jejich obličejích, zčernalých od sazí.

Pláčou nad svou nešťastnou vlastí, nad hroznou válkou, nad nemilosrdností nepřátel, nad zbabělostí a zradou spojenců . . .

Oplakávají své rodiny, zasypané troskami jejich domovů. Pláčou nad svým vlastním bojem, který ztrácí smysl, a nad svými životy, ze kterých se vytratila nit naděje.

Vpravo, vykreslená na pozadí hořící zdi, se objevila silueta Halifaxu, který je poškozený a vrávorá a nakonec se jako pochodeň řítí do ohně, jako kdyby nepatrná plápolající snítka padala do hořícího lesa.

Tak jako paprsky kola směřují do jeho středu, tak i tanky drápající se na pásech přes hromady trosek se pomalu stahují k hořícímu středu města, k Staré čtvrti, kde je hlavní velitelství povstalců.

Chmiel zahlédl dva, kymácely se jako nějaká prehistorická obluda s nataženým chobotem a tápaly v lavinách kamení a cihel.

Zadní střelec vystřelil z browningů dlouhou dávku, ale světelné střely se od tanků odrazily jako proud vody od žulového bloku.

Najednou jeden z Tygrů zmizel - strop některého sklepa neunesl jeho šedesát tun, propadl se a tank zmizel v hromadě sutí.

Střelec si chce ještě výjev prohlédnout, tiskne oči k zaměřovači, ale už se příliš vzdálili.

Při pěti stovkách v hodině se Halifax otáčí dokola mezi plameny požárů. Barva na křídlech odprýskává a snopy jisker odírají plexiskla, která jsou stále méně průhledná.

Pokusy najít ohně vyznačující Dropping Zone (místo shozu) v tomto oslepujícím zmatku se mění v hořkou ironii a dokonce i navigátor, který je varšavským rodákem a teď se postavil do astrokopule, není schopen rozeznat ve všech těch troskách ulice svého rodného města.

S mikrofonom v ruce se pokouší vést pilota.

140

Další letadla vlétají do žhavého kouře a pokoušejí se proniknout ke středu požáru . . .

Čtyři Liberátory perutě S.A.S. Jihoafričanů souhlasily s účastí na této misi sebeobětování v zájmu cti, po boku svých polských kamarádů. Oslepení, s vysunutými klapkami, letěli malou rychlostí a hledali místo, kde by odhodili cenné kontejnery.

Pustil se do nich flak.

Velké čtyřmotoráky padají jeden za druhým.

Chmielův navigátor je neústupný, ale je to všechno strašně zmatené. Ulice? - Která ulice? - Kde ji hledat v téhle zoufalé kosmické krajině, která vypadá jako po hvězdné katastrofě, kde má člověk dojem, že hoří i země a trosky se taví na tekutou lávu, kde tu proboha hledat ulice?

Je ale třeba honem najít DZ - shodit zbraně a munici a zmizet z téhle neproniknutelné stěny střel flaku.

Shora padá popel jako černý sníh, ale nedopadá až na zem. V neustálém proudění a víření vzduchu je znovu prudce hnán termikou do tisícimetrových výšin v důsledku erupcí horkých par, jež se periodicky uvolňují z hořícího asfaltu.

Halifax letí touto strašnou spouští. Sedm mužů posádky doslova hrůzou zkamenělo a téměř ztrácí schopnost reagovat.

Nastává okamžik, kdy zoufalství brutálně potlačuje strach a letci cítí, že v jejich napjatých nervech už bylo tohoto stavu dosaženo. Jako kdyby všichni náhle vstoupili do sféry nenávisti a mystiky sebeobětování. Zákony přírody přestávají platit, i ty nejspolehlivější a nejlépe známé, jako je pud sebezáchovy.

F/L Chmielovi by stačilo vyslovit jediné slovo a celá posádka bez výjimky by byla ochotna vrhnout se na nepřítele, udeřit celým letadlem na německý cíl.

Teď právě letí nad nádražní oblastí, kterou dobyla di141

vize Herrmann Göring. Jako jinde je i tady všude plno požárů a plameny osvětlily pontonový most, spěšně vybudovaný přes Vislu, protože povstalci stále ještě ovládají všechny mosty v centru Varšavy.

Přechází tam německý plukovník, vozidla jsou namačkána těsně za sebou a na nábreží uprostřed zácpy uvízlo pět samohybných děl.

Němci, kteří se nemusejí obávat sovětského letectva, jsou teď překvapeni. Střelci Halifaxu pálí ze všech věží a dvacetimilimetrová čtyřčata flaku jim se stejnou zuřivostí odpovídají.

Ted' tak mít bomby.

Pilot tiskne zuby a všechno ho nutí, aby se vrátil a celou tu zácpu pod sebou rozmačkal třiceti tunami Halifaxu. Ne, nejdřív musí dopravit na místo určení samopaly Sten Gun, lehké kulomety Bren a granáty, které vojáci Bor-Kornorovského tolik potřebují.

A potom je třeba se dostat zpět na základnu, aby se mohli zítra večer vrátit a pak znovu, dokud je flak jedné noci nesundá.

"Navigátor pilotovi - pozor, tohle je Poniatowského most, zatočte vpravo u příštího!"

Konečně je pod nimi znovu Staré město obklopené dělnickou čtvrtí. Z té zbyly jen ohořelé a zčernalé betonové skelety činžáků.

U Kiebedzského mostu letadlo zatáčí a je tu Krasinského náměstí.

Pět zelených bengálských ohňů ve tvaru kříže, bílá prostěradla ve tvaru T udávají směr větru, jako by nestačil sklon plamenů.

"To je DZ!"

Dole běhají lidé a zvedají ruce. Ostrá zatáčka, klapky vytažené a motory na malé obrátky, Halifax se vrací, bombovnice jsou otevřené a těsně nad troskami se objevují černé obláčky. Z kopce v parku ostřelují letadlo

142

osmaosmdesátky. Střepiny kosí lidi pobíhající po náměstí a najednou, v okamžiku odhozu kontejnerů, se Halifax otřásá hrozným výbuchem, který ho téměř obrátil na záda.

Pilotovi se podařilo stroj srovnat, ale škrtl přitom o trosky zdiva - motor č. 4 začal divoce ječet ve vysokých otáčkách, protože vrtule se utrhl.

Mechanik, který má břicho roztržené střepinou, se křečovitě zvedá, vypíná zapalování čtyřky a zavírá přívod paliva.

Padáky klesají a pod nimi se houpou kontejnery, klesají rychle, protože rozpálený vzduch je řídký a tři padáky ještě ve vzduchu začaly hořet.

Na palubě Chmiel a jeho kamarádi bojují o přežití letadla a je slyšet sténání raněných. Čtyři muži byli zasaženi střepinami, které prolétly trupem. Navigátora exploze odhodila přes celou kabinu a o hranu radiostanice si způsobil zlomeninu lebeční kosti. Z nosu mu vytéká krev, jeho bezvládné tělo zatarasilo chodbičku.

Úkol je splněn - rychle pryč z toho pekla!

Nemohou se vracet přímo, všechny baterie flaku jsou v pohotovosti. Bude třeba Varšavu oblétnout severovýchodně a severně a schovat se do temného stínu na pravém břehu Visly.

Tam jsou sovětské jednotky Rokossovského a čekají, až celá tragédie skončí. Třicet elitních divizí Rudé armády, zastavených na rozkaz z Kremlu v okamžiku, kdy nepochybně mohly Němce rozdrtit.

Ať všichni ti Poláci chciínou!

Před zraky celého svobodného světa, který před lety vstoupil do boje za svobodu Polska, jsou teď ti polští vojáci, kteří unikli sovětské řezničině v Katyni, masakrování Němců.

Tahle válka trvá už tak dlouho, že lidstvo možná už docela zapomnělo, proč do ní kdysi vlastně šlo!

Posádka Halifaxu je vyčerpána, čeká je však ještě šest

143

dlouhých hodin letu - možná, že s třemi motory to bude sedm - než doletí do Brindisi se zraněnými, kteří velmi trpí. Je to přece jen kruté pomýšlení, že pár minut letu odtud jsou "spojenecká" letiště.

Spojenci? - Prosím vás! Pilot jen krčí rameny, soustřeďuje se na přístroje a pomalu zatáčí doleva na jižní kurs.

"Pilote, pozor! Letadlo v sedm hodin!"

Chmiel bez ohledu na nevýhodu jednoho zastaveného motoru mírně klesá, aby zvýšil rychlost, naklání stroj do ostré pravé zatáčky - klasický únikový manévr zvaný "cork screw" (vývrtka na špunty.

Trasy svítících střel nepřítele prolétly kdesi pod křídlem a opisují dlouhé vlnovky. Stopovky svítí červeně.

Kde je ten chlap teď?

Je jasné, že se vrátí a bude střílet, protože Halifax, rysující se na pozadí požárů, poskytuje skvělý cíl a byl jednoznačně identifikován.

Noční stíhačka v černém nebi a s pečlivě zakrytými výfuky se jistě přibližuje tak, aby její kořist zůstávala mezi ní a jasným pozadím a v zásobnících 20 mm kanonů přináší smrt.

Zadní střelec horečně hledá, ale zrak má ještě oslněn požáry, do kterých ještě před chvílí upřeně hleděl, a není schopen v husté směsi sazí a noci něco rozeznat.

Tady je!

Věž ovládaná pedály se otáčí, střelec s prsty na spouštích se chystá střílet. Vtom kdesi ve Varšavě silný výbuch na okamžik porušil clonu tmy a střelec zahlédl nepřítele.

"Svatá Panno!"

Na trupu stíhačky je rudá hvězda!

"Střelče, co je, vidíte ho ještě?"

Ticho.

"Střelče, odpovzte!"

Konečně se v interkomu ozve koktající hlas:

144

"Nestřílel jsem . . . nemohl jsem . . . byla to Pé dvojka. "

Ale stíhač, ten střílel bez váhání . . .

Halifax pokračoval v letu na Brindisi.

Zadní střelec, schoulený a celý ve své věži promrzlý, teď jako poslední z posádky vidí v dálí mizet krvavé slunce Varšavy, které bude žhnout ještě dalších dvacet šest dní a nocí.

Není možné zavolat rádiem letadla kamarádů ze 138. perutě, protože zbývá ještě pět hodin letu nad nepřátelským územím, plných úzkosti a nástrah.

V hodině, kdy se nad Itálií probouzí zářivý letní den, Halifax konečně přistál v Brindisi.

Sanitka a hasičský vůz čekají a spolu s nimi plní obav i ostatní piloti. Když Chmiel roloval k řídicí věži, podvědomě počítal prázdná stanoviště bombardérů.

Pět letadel se už jistě nevrátí, protože on sám přiletěl s velkým zpožděním a s prázdnými nádržemi.

Konečně u posledního motoru pročistil svíčky a vypnul ho, zdravotníci odnesli posledního raněného, zbytek posádky vyskočil z letadla . . .

Jaké ticho! Jak je obloha modrá! Když čekající kamarádi přiběhli a zasypali je spoustou otázek, navrátilci jen krčí ramena a kroutí hlavami, protože se stále nemohou : vzpamatovat z hrozných vzpomínek, které je neúprosně dusí.

Kapitola VII

Soumrak bohů Na obrovské a liduprázdné letiště Langenhagen padá závoj sazí z požárů v Hannoveru.

Rozbité hangáry s obnaženými a pokroucenými ocelovými kostrami - krátery od bomb jeden těsně vedle druhého jako otvory v plátech včelího úlu - roztržštěné betonové desky velké vzletové a přistávací dráhy pro trysková letadla.

Apokalyptická krajina beznaděje a trosek.

Cesty k úkrytům letadel v lese směřují ke smrkovým lesům zbytečně - stromy jsou v plamenech.

Občasné obrovské výbuchy palivových nádrží Junkersů 88 nebo Focke Wulfů 190 zdůrazňují marnost snahy kamuflovat se pod touhle lavinou oceli a ohně.

Na moři, na zemi a ve vzduchu se čelí nepřátelských kleští svírají nemilosrdně a neodvratně.

Ve výšce ještě stále někde směřují sevřené formace Létajících pevností.

Tanky Sherman a stíhači tanků směřují k východu a jejich pásy se s hukotem a skřípáním valí po rozbitých betonových deskách dálnice na Osnabricku.

146

Typhoony vypouštějí smrtící salvy raket s kumulačními náložemi a pronásledují od jednoho živého plotu k druhému poslední Ferdinandy a poslední Pantery.

Lancastery svými dvanáctitunovými bombami ničí poslední U-Booty schované v betonových bunkrech v Brémách nebo na Baltu.

Tempesty a Mustangy na volném lovu poletují těsně nad střechami Reichu a vytvářejí tak neproniknutelnou linii lůček, do kterých se chytají poslední roje Focke Wulfů s dlouhým čumákem a Messerschmittů.

Je to krvavý soumrak celé Luftwaffe - duben 1945.

Spitfire XIV kanadského wing~ taktického průzkumu nalétává z úkrytu šedých mraků a začíná opisovat táhlý okruh kolem Langenhagenu.

Pilot pečlivě přelétává trosky letiště a mění pokaždé směr podle orientačních čar, nakreslených na křídlech, a fotí šikmé záběry . . . 40° . . . 45° . . . 70° . . . 90° .

. . . cvak, cvak, cvak . . .

Film se v kameře převíjí a malá ručička počítače snímků na palubní desce se pokaždé pootočí. Ještě pět záběrů, ještě dva.

"Zbytečná práce," myslí si pilot, "tohle letiště je mrtvé."

Ještě poslední fotku.

Konec.

Najednou instinktivním pohybem ruky na kniplu utahuje klesavou spirálu letadla. Nějaký vodkswagen kličkuje ` mezi krátery bomb, vynořil se nečekaně mezi hangáry.

Sekunda váhání. Spitfire je ve výšce 300 m a chystá se zaútočit, když vtom se objevují svazky svítících střel flaku.

Nejdříve růžencem pěti, pak celý ochranný útvar flaku spustil po celém perimetru ohňostroje mnohobarevných stopovek.

Kanadčan to rve na plný plyn do bezpečné náruče mra147

ků, ale zpozoroval přitom úkryt 20 mm čtyřčete flaku, střílející vrstvou kouře, na dřevěné věži obklopené smrkem.

"Tenhle němčourskej flak je na můj gusto moc přesnej!"

No co, nebudu přece riskovat kůži kvůli nějakému blbému autíčku ztracenému v téhle měsíční krajině!"

Po návratu do Tewnte, základny svého Wing, 9 Tactical Reconnaissance, podal inteligentovi hlášení:

"Na zemi ani jedno letadlo. Zařízení letiště zcela zničené.

Pro formu jsem to nafotil. Proč je tam ale pořád ještě flak?"

Je asi pět hodin odpoledne. Poplach na letišti v Langenhagenu, který platí již od úsvitu, je konečně odvolán.

Spitfire zmizel v mracích a flak zastavil palbu. Obsluhy baterií obklopených požáry po posledním náletu spěchají, aby zachránily kanony a municí.

Volkswagen, který se na chvíli schoval do stínu napůl zřícené zdi, se znovu rozjel a je následován nákladním vozem.

Z trosek se vynořuje skupina mužů a žen, všichni nesou koše naplněné hlinou a lopaty a ozbrojení esesáci je pohánějí namířenými samopaly.

Nešťastníci, jejichž vyhublá těla v pruhovaných hadrech se vysileně potácejí, neustále pohánění strážnými, zasypávají krátery na vzletové dráze.

Ve všech koutech letiště, zoraného bombami, jsou hrboly kopečků zarostlých travou a před každým z nich je betonová plocha, pečlivě zamaskovaná. Jsou to podzemní hangáry pro jednotlivá letadla.

Z dvanácti takových nor, hluboce zarytých v zemi, jsou dvě rozbité a čtyři vyřazené z provozu troskami po bombách, ale šest jich je nedotčených.

Pancéřové dveře kloužají na namazaných závěsech, až na jedny poškozené tlakovou vlnou velkokaliberní bomby; je třeba je uvolnit silou.

Před každý z těchto úkrytů sestupují z aut čtyři muži

148

a skládají velkou bednu s nápisem: Deutsche Waf'enfabrik -5mm;5R4M-50

Kdesi se rozběhl dieselaagregát a žárovky v bunkrech se rozsvítily. V jejich světle se rýsují obrysy tryskových stíhaček Messerschmitt 262.

Zatímco mechanici spouštějí soustavu vrátek a navijáků, kterými vytahují letadla po nakloněné podlaze až na betonovou plochu před krytem, piloti se mlčky připravují.

Na uniformy Luftwaffe - jeden z nich je mladý generálmajor, dokonce velmi mladý - natahují kombinézy z měkce vydělané černé kůže.

Čtyři kilometry odtud, v Osterwaldském lese, je na malém kopci lovecká chatka, pečlivě zamaskovaná sítí a větvemi, odkud lze pozorovat letiště Langenhagen.

Je to řídicí středisko jednotky Lehrgeschwader No 1.

Kolem telefonů a map se točí obvyklý personál Flugmeddedienstu, důstojníci a poddůstojníci.

V jednom koutu sedí podivná skupina tří civilů - jedna žena a dva muži.

Na zdi visí reproduktor.

Všichni v této srubové místnosti z hrubě otesaných kmenů vonících smůlou se instinktivně vyhýbají pohledu na onen reproduktor, ze kterého se chraptivě ozývá zpráva.

"Pozor, pozor! Sto čtyřicet Létajících pevností je hlášeno radary z Borkumu, kurs 095, výška sedm tisíc pět set metrů. Čas - sedmnáct třicet šest. Dopravod stíhačů.

Všeobecný protiletický poplach v prostoru Brém, Hamburku, Kielu, Lübecku . . ."

Tři civilové trochu pobledli a podívali se na sebe.

Po čtyři roky pracovali na tom, aby vyvinuli nejstrašnější z nástrojů letecké války a osud to zařídil tak, že jejich rozhodující zkouška bude i zkouškou poslední, bu de poslední křečí Luftwaffe v agonii.

149

Profesor Willy Messerschmitt zkonstruoval proudový Me 262 - 'Blesk' - "Kampferstörer ", rychlost devět set v hodině, rychlejší než nejrychlejší spojenecké stíhačky.

Profesor Fuchs vyvinul zaměřovač s automatickou opravou střelby EZ 42, pomocí něhož musí pilot zasáhnout cíl s matematickou jistotou.

Slečna doktorka E. Schwarzková z laboratoře D.M.W. v Lübecku vyvinula střelu s vlastním pohonem, raketu R 4 M, jejíž čtyři sta čtyřicetigramová nálož výbušniny a balistické parametry umožňují do vzdálenosti osmi set metrů rozbít na kusy největší spojenecký bombardér.

Teď je vše připraveno.

V Langenhagenu bude vůbec poprvé těmito raketami a zaměřovači vybaveno šest z dvanácti Me 262 poslaných přímo z prototypových dílen v Oberhammergau - některé byly dokonce odeslány v takovém spěchu, že ani nemají nastříkaný nátěr - a teď poletí do boje. Povede je generál stíhacího letectva Gordon Gollob, nositel Železného kříže s meči, dubovými listy a diamanty, a s ním poletí pět dalších vybraných pilotů.

V prvním z podzemních hangárů dal zvonek telefonu signál ke startu. Feldwebel, který rychle zapsal údaje o americkém náletu, odnesl v běhu papír s poznámkami Gollobovi, který seděl pod křídlem svého letadla.

O dvě stě metrů dál je už usazen v kabině svého Me 262 nadporučík Hans. Necítí se nijak skvěle a pozoruje svého velitele. Překáží mu speciální padák pro velké rychlosti s vrchlíkem sestaveným z pruhů umělého hedvábí a do stehna ho tlačí plochá duralová láhev na kyslík, která slouží jako pomoc v nouzi při seskocích z velké výšky.

Je už příliš pozdě na to, aby ji uložil nějak pohodlněji.

Když Hans uviděl Golloba, jak rychle přelétl očima předanou zprávu a jak rychle navléká padák, pocítil, jak všechna dosavadní podvědomá úzkost mizí. Poprvé od

150

rána se mu konečně napjaté nervy uvolňují.

Když nedávno přistával na letišti Lechfeld, byl sestřelen a zázrakem ho vyprostili nezraněného z trosk Me 262.

Večer byl prožitým šokem tak vyřízený, že dlouho nemohl usnout. Když pak konečně usnul a spal spánkem plným divokých snů, o půlnoci ho podplukovník nemilosrdně vytáhl z teplíčka a bezpečí postele. Generál ho žádal, aby se k němu neprodleně dostavil. Tak se mu dostalo v té době již dost sporné cti, že byl vybrán na speciální úkol.

Celý zbytek noci jel autem a nakonec dorazil do Langenhagenu ve chvílích vrcholícího pekla náletu Létajících pevností. V protiletickém krytu, který se otřásal výbuchy a do kterého se při každé tlakové vlně vhnul mrak prachu smíšený se zápachem spáleného korditu, mu jeho velitel vysvětloval, co se od něho očekává.

Pak čekal celý den s kamarády v rachotu bortících se zdí, palby flaku a jakotu padajících bomb . . .

Teď má pořádný hlad, od večere minulého dne snědl jen krajíček černého chleba a párek, ale především má žízeň.

Na letišti už není ani kapka vody, vodovodní potrubí v přeorané zemi je zničeno.

Za okamžik odstartuje do boje a cítí to jako úlevu.

Kolem jeho stroje se točí mechanici. Kontakty malého dvoutaktního motorku Riedel, kterým se roztáčí turbína, jsou zapnuty. Jeden z mechaniků zasune do otvoru pro sání vzduchu dlouhou železnou tyč, pak s ní prudce trhl a motorek se rozběhl.

Nepravidelné prskání dvoutaktu potvrzuje Hansovi, že se blíží delikátní okamžik. Jakmile motorek dosáhl čtyř tisíc otáček za minutu, spojka plynule zapíná těžký rotor.

Lopatky turbíny vydávají zvuk sirény, který rychle stoupá do ječícího crescenda. Otevírá tedy kohouty pro přívod petroleje a okamžitě cítí zápach odpařeného paliva.

Startovní magneta vrčí a jakot sirény se postupně mění na hluboký hukot, který uvádí Hansův organismus do 151 nejvyšší pohotovosti k akci. Oddechl si - nedošlo k zpětnému prošlehnutí plamene a za křídly jeho stroje, který svítí novotou, vzniká pruh spálené země a hořící trávy, způsobený žhavým víchrem z tryskových motorů JUMO 004 B.

Vklidu opakuje celý postup i u levého motoru. Tlaky přívodu paliva ke vstřikovacím tryskám spalovacích komor se ustalují. Jemně seřizuje nastavení kužele na výstupu spalín z motorů a rychle pohlédne na letadla svých kamarádů, kteří, jak se zdá, spustili motory také bez problémů, na první pokus.

"To je zázrak," říká si Hans v duchu s dávkou hořkosti, "kdybychom u letky měli takhle dokonale připravené mašiny!"

V Lechfeldu se podařilo málokdy nastartovat dva Me 262 ze čtyř bez nějakých zádrhelů.

Gollobova dvěstěšedesátka se pohnula. Teď je čeká obtížné pojiždění.

Problém je v tom, že musí rolovat víc než kilometr po spojovacích cestách poškozených bombami. Tady, v těchto podmínkách, nepřichází v úvahu, že by se ke vzletové dráze nechali táhnout traktory jako obvykle, protože by v každé chvíli mohli být překvapeni a postřelováni skupinou spojeneckých stíhaček.

Hanse vedou mechanici, z nichž jeden drží tyč vidlice, nasazené na přední říditelné kolo podvozku, a pomáhá mu při manévrování. Roluje opatrně jemným přidáváním plynu a dává pozor, aby nepřekročil otáčky 5000 za minutu, které jsou povolené při pojiždění. Přijíždí k řadě spálených smrků, ze kterých ještě stoupá kouř. Občas zastavuje, aby mechanici mohli z cesty odhodit doutnající větve a různé trosky. Přestože má pilotní kabinu zavřenou a kyslíkovou masku nasazenou, zápach spáleného dřeva smíchaný s pachem spalín petroleje je nepříjemně cítit.

Teploty turbín stoupají - 450° ve výfukovém kanálu,

152

550° na výstupu kompresoru. Hanse to zneklidňuje. Motor se nesmí přehřát, aby bylo možné startovat na plný výkon a neriskovat přitom poškození rotoru turbíny.

Jen sám pánbůh ví, jak moc bude potřebovat každý kilogram tahu motorů, aby utrhl přetíženou mašinu ze země.

"Schnell, schnell, Jaguar! "9

Gollobův hlas je naléhavý.

Konečně se Schwarm srovnal na konci dráhy.

Hans je tak soustředěn na palubní přístroje, že si nevšiml, že první dvě Rotten odstartovaly. Spustil sedačku do dolní polohy a zkontroloval zajištění částečně vzduchotěsné kabiny. Mechanici mu pomáhají najet do osy vzletové dráhy a opírají se o křídla.

Teď přichází ta chvíle osamění při startu.

Brzdy sešlápnuty, plynule přidává plyn a roztáčí turbíny až na osm tisíc otáček, spěchá, protože teplota už vystoupila na 600°, a pak povoluje brzdy.

Stíhačka se urychluje a ječivý hvizd, který bolestivě rozechvívá ušní bubínky, postupně s rostoucí rychlostí slábne.

Sto . . . dvě stě . . . dvě stě padesát . . . dvě stě devadesát kilometrů za hodinu!

Už urazil více než kilometr a půl dráhy a mašina nejeví žádné známky odlehčení. Kdykoli kola podvozku přejíždějí čerstvě zasypaný kráter, otřese celým drakem hrozná vibrace.

Jednu chvíli má pocit, že s těmi čtyřiceti osmi vodicími kolejiemi a čtyřiceti osmi nebezpečnými raketami, zavěšenými pod křídly a kladoucími velký odpor, je start předem odsouzen k nezdaru.

Konec dráhy se blíží závratnou rychlostí. Budík ukazuje rychlost téměř tři sta a přesto, kdykoli pokouší mašinu potažením za knipl, aby se odlepila, ta jen zvedne

153

čumák s přední nohou a žuchne znovu dolů jako startující hydroplán, který nabral vodu a je hluboko v brázdě, přetížený.

S pocitem beznaděje strčil prstem do seřizování úhlu nastavení kýlové plochy výškovky a nárazy podvozku najednou zmizely.

Odlepil se. Teď zoufale manévruje křídélky, aby udržel stroj ve vodorovné poloze, a řeže to těsně nad korunami stromů.

Očima upřeně sleduje čtyři stroje, letící před ním, zatahuje podvozek a pak i klapky.

Rychlost okamžitě vzrůstá - pět set padesát, šest set . . . sedm set - začíná ostře stoupat.

Jsou v devíti tisících metrech a přes ledový chlad cítí Hans, jak mu pod vlněným prádlem stéká po těle pot.

V bojové formaci v linii vedle sebe, s rozestupy po dvou stech metrech, klouže šest reaktivních stíhaček vzduchem rychlostí osm set kilometrů za hodinu podle pokynů řídicího střediska v Brémách, které je navádí na americké bombardovací svazy.

Při téhle rychlosti mohou být klidní, žádná nepřátelská stíhačka není schopná je překvapit nebo přepadnout.

Napětí v Hansovi se uvolňuje, pozoruje letadla s obdivem. I poslední Me 262, která má novou kamufláž ze skvrn okrové a olivově zelené barvy na šedivém pozadí, si zachovávají svou eleganci.

Jemná šípová křídla posazená na dvou turbínách, trup trojúhelníkového průřezu s vysokou směrovkou, který kopíruje dokonalé tělo žraloka . . .

"Noch schneller, Jaguar! "

Dvanáct kondenzačních čar od proudových motorů se mírně zbarvilo do černa. Čára horizontu v čelním skle se posunula nad zaměřovač a ručička rychloměru se ustálila na hodnotě 870. leťte rychleji, Jaguáre!

154

Hans začíná pociťovat chvění kormidel, které se mu přenáší do ruky, svírající řídicí páku. Pro jistotu krátce;;: pohledně na přístroje. Zjistil, že se blíží ke kritické rychlosti a musí proto stroj řídit opatrně.

"Jaguar! Caruso ,~0 - alle nach links!"99

49Jaguár! Caruso 240 - všichni doleva!

Hlas Schzvarmfihrrera ve sluchátkách zazněl doslova jak nečekaný výstřel a Hans sebou trhl. Nasadil hned levou zatačku; Gollob a jeho Katschmarkt klesají pod něj:

V tom okamžiku Hans spatřil nepřítele.

Z jeho polohy se formace Létajících pevností nejeví jako plošný útvar lesklých bodů v sevřených řadách, jak se jeví lidem ze země. Vidí obrovský blok letadel rozta žený po nebi až do nedohledna, kývajících se pomalu zleva doprava a zpět, mezi tmavými chomáčky výbuchů 88 mm flaku.

Všude kolem tancují čtverylku stíhači doprovodu.

Hans zapnul EZ 42 a v reflexním zařízení začíná gyro-: skop vrčet a tancovat. Pak zasunul nálož do mechanismu: vystřelovacího sedadla - pro každý případ . . .

Přikřčil ramena, levým palcem se lehce dotýká tlačítka. pro odpalování raket, umístěného na plynové páce, pravý ukazováček je na spoušti kanonů, pootočené do odjištěné polohy. Přitom Hans neustále pozoruje manévry Golloba.

Celá šestka v řadě se vrhá na spodní část corribat boxu,;: který je sestaven ze šedesáti čtyř Létajících pevností.

Hans, který jen s vypětím sleduje vedoucího, kříží cestu letce Mustangů P 51, aniž by mohl vystřelit, a ti se, rozlétávají a odhazují přídatné nádrže. V zatačce, kterou udělal hodně naplocho a ve skluzu, málem přešel do pádu, a když stroj zase zvládl, octl se přímo ve středu boxu:..

Fortressů.

Velké čtyřmotoráky s vlečkami kouře z ohňostroje soustředěné palby velkorážných kulometů se komíhají v jeho čelním skle a zdá se mu, že se mu vrhají vstříc, letí přímo

155

proti němu, jako by se s ním měly srazit. Letí v jakémsi tunelu ze spousty bombardáků a svítících střel.

V divoké křivce jeho letu se mu náhodně jedna B 17

dostala do zaměřovače. Spustil palbu ze čtyř kanonů a odpálil salvu dvaceti raket. Jako šipy vystřelené z luku kloužou po vodících kolejnicích a sledují roj granátů, které míří k pestře pomalované směrovce Pevnosti.

V mžiku se ocitá v mračnu hliníkových trosek . . . jedno křídlo bombardáku hoří a ulomené padá v kotrmelcích, vrtule motorů se na něm ještě otáčejí . . . padá lidské tělo visící na pochodni hořícího padáku . . . vyhrězlý trup chrlí hustou bílou páru.

Hans roztáčí turbíny nadoraz, protože přímo před jeho očima mezi dvěma křídly zamazanými od oleje na spodku trupu po něm pálí dva kulomety střelecké věže. Rychlým potlačením se vyhnul srážce, vklouzl mezi další dva bombardáky a třetí minul o centimetry. Ten se pomalu otáčí ve vývrtce a vypouští černý dým. Pak Hans stoupá svíčkou a prolétává smečkou doprovodných stíhaček, které nejsou schopné ho dohonit.

Uprostřed tohoto kolotoče letadel se mu kamarádi ztratili z dohledu. V jednom okamžiku poznává důvěrně známé obrysy Messerschmitta 262, který stíhl z bezprostřední blízkosti na Létající pevnost, ta vybuchuje a strhává s sebou další k pádu do hlubin.

Dokonale srovnaný box je rozbit. Z jednoho čtyřmotoráku, který v plamenech padá střemhlav na zádech, vyskakuje dvanáct mužů a už se kývají na padácích, zatímco další Pevnosti se vyděšeně mačkají na sebe, aby se vyhnuly kamarádům pomalu padajícím pod bílými vrchlíky vstříc neznámému osudu.

Protože Hansovi zbyla ještě munice, vrátil se k druhému útoku a k vlastnímu překvapení si uvědomuje, že to v něm vzbuzuje jakousi nechuť. Tentokrát volí za Cíl horní část prvního boxu, kde letí Liberátory B 24. Do156

stává přesně do středu kříže krajní pravý stroj, nechává splynout malý bod průsečíku světlého kříže gyroskopického zaměřovače s lesklým trupem a dlouhou salvou se zbavuje posledních zásob střeliva.

Se zaměřovačem EZ 42 není možné cíl minout a tak se Liberator, zasažený několika raketami, doslova rozpadá na kusy.

Hans fascinovaně pozoruje bitvu a přitom se rychle vzdaluje z dostřelu soustředěné palby těžkých kulometů otočných věží, ale nevšiml si čtyř Mustangů, které na něj útočí téměř kolmo shora s motory na plný plyn. Jeho Me 262 se otřásá pod zásahy 12,5 mm střel a vzápětí mu prolétávají pod čumákem stříbrné P 51 s bílými hvězdami na křídlech.

Hans provádí únik tak prudce, že sloty na náběžných hranách křídel se s klapnutím vysunuly, aby udržely proudnice vzduchu na křídle, když se po divokém obratu začaly odtrhávat a tvořily za odtokovou hranou křídla vířící proudy tisíců ledových krystalků.

Byl nejvyšší čas vyrovnat prudký pád, ručička rychloměru překročila červenou čáru vyznačující 950 km/hod. a Messerschmitt se dostal do ostrého vlnivého pohybu, který pilotem hází bez ohledu na pevně utažené popruhy od jedné stěny kabiny ke druhé.

Hansovi se opatrnými zásahy do kormidel podařilo stabilizovat dráhu letu stíhačky až nějakých sto kilometrů od místa boje.

Je vyčerpaný, rychle obhlíží přístroje - má sotva čtyři sta litrů paliva a to je slabých pět minut letu. Snaží se rádiem zavolat velitele, ale bez úspěchu, vysílačka byla poškozena střelbou Mustangů.

Teď je třeba jednat rychle, aby se vyhnul přistávání za tmy, slunce nad Dánskem je už hodně nízko.

Hans se rychle orientuje podle řeky Wesery, pak vidí Steihudské jezero - za tři minuty bude na letišti.

157

Sestupuje v mírném piké, snižuje výkon na šest tisíc pět set otáček, protože jeden motor se přehřívá.

Zas jednou to přežil, ale tenhle pocit, včetně těch dvou vítězství, ho nedokáže zbavit obav a tísněnosti. Tyhle sestřely v něm zanechávají hořkou příchut' porážky - budou to zřejmě jeho poslední - všechno, na čem vystavěl smysl svého života, se nezadržitelně hroutí.

Kolmo nad Steinhuderem v osmi stech metrech začíná klouzat, škrtí motory na tři tisíce otáček. Letiště se blíží a po pravé straně v dálce vidí požáry v Hannoveru. Má sto padesát kilometrů v hodině, vysunuje klapky na deset stupňů, aby mašinu přibrzdil a mohl vysunout podvozek.

Dráha v Langenhagenu se táhne uprostřed trosk a zuhelnatělých smrků. Žádná známka života. Jak se všechno změnilo od dob jeho prvních bojových letů v roce 1941

v Libyi! Až za chvíli přistane, nebude na něho čekat skupina kamarádů, připravená pomoci mu při výstupu z kabiny a blahopřát mu. V pilotce se dnes večer nebudou narážet sudy a konat oslavy.

Podaří se mu najít alespoň nějakou noru, kde by se trochu prospal beze strachu, že zahyne pod záplavou padajících bomb?

Otočil pákou ovládání podvozku a čekal na postupné po sobě jdoucí otřesy, které znamenají, že všechny tři nohy podvozku jsou zajištěny zámkem ve vysunuté poloze.

Cvak - jedna, cvak - druhá, cvak - třetí, a vtom mu před obličejem svět vybuchuje, zářivý záblesk granátu, který rozdrtil palubní desku, krutá bolest v obou stehnech, rozervaných střepinami.

Pak zlomek sekundy naprostého ticha, do něhož vybuchuje turbína, rozletí se na kusy a ulamuje se křídlo, Messerschmitt se převrací břichem nahoru. Hans okamžitě sahá po spínači vystřelovacího sedadla, ale jeho zraněná ruka je jako přikována odstředivou silou. Druhý otřes - láme se druhé křídlo.

158

Před ním už je jen zem pevná jako stěna.

Hans pochopil. Nepokouší se už o nic. A v Hitlerjugend ho neučili, jak prosit Boha.

V lovecké chatě sledovali průběh celé tragédie a všichni se podvědomě přikrčili, když trup letadla narazil do země.

Teprve pak si všimli dvou Tempestů z RAF, které strmou svíčkou stoupaly do nízkých mraků.

Baterie flaku na perimetru nevystřelily ani ránu.

Nad stráněmi hor se začala usazovat tma . . .

Poznámky o Messerschmittu 262

V roce 1938, hned potom, co vedení podniku Bayerische Flugzeugwerke převzal dosavadní technický ředitel Willy Messerschmitt a tato nová společnost začala nést jeho jméno, německé ministerstvo letectví vypsal konkurs na bitevní letadlo, které by případně mohlo nahradit Stuku Ju 87.

Messerschmitt chtěl, aby to bylo letadlo velmi rychlé, které by v případě nutnosti mohlo uniknout nepřátelským stíhačkám. To ho vedlo k vývoji jemného šípového křídla s výborně vyváženými vlastnostmi, které připojil k trupu s trojúhelníkovým průřezem. Naneštěstí motor o výkonu

2000 koní, shotovený firmou Junkers, se nepodařilo realizovat včas, aby mohl pohánět nový prototyp, a ten nakonec létal začátkem roku 1940 s motorem Jumo 211.

Postupný vývoj války nakonec vedl vedoucí místa Luftwaffe k celkové změně programů a práce na Me 260 byly zastaveny.

Messerschmitta to však neodradilo a dál se zabýval problémy velmi rychlých letadel dalším zdokonalováním Me 260 a čekal, až se objeví vhodná pohonná jednotka.

V roce 1941 mu inženýři od Junkersů nabídli dvě re159

aktivní turbíny, na kterých pracovali už tři roky. Byly to Jumo 004 a ty nakonec přinesly řešení.

Messerschmitt je zavěsil pod šípovými křídly a prodloužil trup jemnou přední částí, do které zabudoval čtyři kanony ráže 30 mm.

3. ledna Me 262 poprvé vzlétl. Neměl ještě tříkolový podvozek a ukázalo se, že takto jsou starty velmi obtížné.

V březnu už létal druhý prototyp s předovým tříkolovým podvozkem a prokázal ihned mimořádné schopnosti létat rychle. Přesto o něj ministerstvo letectví neprojevovalo zájem a prototyp nechalo usnout, i když firma sama ve zkouškách pokračovala bez podpory shora.

Nakonec rozsah denních amerických náletů nad Německem přivedl generála stíhacího letectva Gallanda k rozhodnutí uvést záležitost znovu do chodu. Začátkem roku 1944 bylo rozhodnuto o stavbě předserie.

Naneštěstí se Hitler účastnil jednoho předváděcího letu tohoto stroje, jehož výkony na něj udělaly velký dojem, a rozhodl, aby byl stavěn jako bombardovací stroj pro nálety na Británii. Odplata za nálety na Německo pomocí Me 262 se u něj stala fixní ideou. Göring se neodvažoval mu odporovat, ale po šesti měsících úporných bojů se Gallandovi podařilo, že Hitler nakonec změnil své stanovisko.

Göring ale Gallandovi nikdy neodpustil jeho úspěch, cítil se osobně uražen a vyměnil ho za Golloba.

Gollob byl fanatickým přívržencem Me 262; byl také výborným pilotem a zároveň inženýrem vysokých kvalit a vybičoval výrobu a soustředil se na zdokonalování výzbroje.

Messerschmitt 262, první letadlo s reaktivním pohonem, použité v boji, vneslo do letecké války revoluční změny. Kdyby nebylo šestiměsíčního zpoždění, způsobeného Hitlerovým nevhodným vměšováním, bylo by úplně změnilo situaci leteckých operací nad Evropou.

160

Messerschmitt 262 s celkovým výkonem 1200 kg tahu dosahoval už v roce 1944 rychlosti stíhačky F 84 z padesátých let, která disponovala výkonem 300 kg tahu.

Me 262 měl rychlost o víc než 200 km/hod. vyšší než nejmodernější spojenecké stíhačky v té době a jeho výzbroj čtyř kanonů 30 mm byla drtivá.

Výsledky rozsáhlého výzkumu a vývoje využití při výrobě tohoto stroje lze snadno vyhodnotit skutečností, že měl už různá zdokonalení, před kterými američtí a francouzští inženýři zatím jen bledli. Padák pro velké rychlosti s vrchlíkem složeným z pruhů látky opatřený přenosnou příruční hliníkovou láhví se zásobou kyslíku pro seskoky ve velkých výškách, kýlová plocha výškovky nastavitelná za letu, aby bylo možné měnit vyvážení letadla při kritických rychlostech, šípové křídlo, vicedílná křídélka a jejich ovládání pomocí servomotorů, vystřelovací sedadlo, nový setrvačnickový zaměřovač, radar, rakety "vzduch - vzduch" atd. Dokonce existovala dvojmištná verze vybavená radarem, to znamená stíhačka pro každé počasí!

To, že Gollob použil na Me 262 rakety proti letadlům, bylo odvážným krokem do budoucnosti. Velmi odvážným, neboť Američané ještě v roce 1950 stále zůstávali u kulometů ráže 13 mm. Za několik let určitě někdo znovu vynalezne rakety R 4 M, přestože dokonale fungovaly už v roce 1945. Pouze Rusové to včas pochopili . . .

Spojenci měli štěstí, že Me 262 vybavené kombinací sestavenou Gollobem - zaměřovač s automatickou korekcí střelby, rakety a kanony 30 mm, mohly být nasazeny pouze jednou. Když naše vojska dorazila do Liibecku, vyráběly závody RM už 25 000 raket R 4 M měsíčně, ale dílny pro montáž na Me 262 byly rozbombardovány. Pokud jde o stroje, které už byly u perutí, byly od března

1945 většinou neschopny provozu pro nedostatek náhradních dílů, a spojenci důsledně hlídali každé letiště, odkud Me 262 startovaly.

Přesto bylo bojově nasazeno asi 400 letadel Me 262

a působily spojencům nemalé potíže, přes jejich početní převahu.

Hlavní údaje Me 262 jsou následující.

Rozpětí 12 m 50 cm, délka 10 m 60 cm. Nosná plocha

21 m². Celková hmotnost 8000 kg. Nejvyšší rychlost přes

900 km/hod. Rozběh při startu a protivětru 20 km/hod. přes 1000 m. b~psáno v roce 1950 - pozn. překl.

163

Kapitola VIII

Max Guedj South Kensington, místnost generálního štábu Francouzského svobodného letectva ve Velké Británii (Lon-`dýn) 25. srpna 1944.

Sedí v koutku baru, tichý a osamocený, protože je velmi chladný a zahořklý.

Samozřejmě, na druhém konci sálu diskutujeme my= ostatní právě o něm.

Při přetřásání profesionálních vlastností je zřejmý všechen náš obdiv, který k Maxovi cítíme, k tomuto známému wing-commanderu "Mauricovi od pobřežního letectva", a to je naše malá diskusní skupina složená ze stíhačů ověřených slávou.

Na uniformě velitele je Kříž osvobození, Distinguished' Service Order a dva Distinguished Flying Cross.

Max Guedj (čti Gedž) má za sebou přes stovku letů "shipping strike" (útoky na lodě) na Beaufighteru a na: Mosquitu.

Je velitelem wingu pobřežního letectva. Obklopuje ho : aureola respektu a legend, kterými mladí piloti vždy věn-`čí velká esa. A u Maxe jde o záležitost s lodí Prinz Eugen z

12. května, o dva Junkersy 88 sestřelené ve vodách.

Royanu po souboji, který trval čtyřicet osudných minut, o příběh s útokem na Brest . . .

To všechno ale jen ještě víc zvětšuje jeho osamělost.

Ze zpráv BBC víme, že předevčírem vedl patnáct Mosquit k útoku poblíž Verdonu, ze dvou minolovek a jednoho torpédoborce třídy Narvick byly obě minolovky potopeny raketami a torpédoborec vážně poškozen.

A víme také, že jsou vážné důvody k tomu, aby byl zasmušilý a do sebe uzavřený. Vzhledem k jeho povaze, jeho věku - je mu třicet dva let - jeho vzdělání - je doktorem práv - jeho klidné povaze, chladné až s vědecky přesným uvažováním, nás jeho neutuchající zájem o provádění "striků" nepřestává udivovat.

Je v čele jedné z těch jednotek, ve které jsou shromážděni sami tvrdí hoši z RAF a kde je minimální naděje na přežití požadovaných třiceti operací. Max se tu drží už dva a půl roku jako odborník na úkoly, při kterých nasazené jednotky ztrácejí až 75% strojů během jednoho měsíce.

Účinnost flaku je strašná.

Včera, 24. srpna například, 12 Beaufighterů z 236. perutě a 8

Beaufighterů z 404. perutě, vedené Novozélandcem E. W.

Taconem, zaútočilo na torpédoborce typu Narvick u Mysu Graves. Obě lodi se v plamenech potopily, ale na základnu se vrátily pouze tři bofiky.

A nepřátelští stíhači jsou ještě horší.

V minulém březnu šest Messerschmittů 109 z Mérignacu napadlo šest torpáků (torpédonosné Beaufightery) a jen dvěma z nich se podařilo uniknout, aby se nakonec při návratu na základnu při přistávání rozsekali a jedna posádka přitom zahynula.

Max zanechal v Maroku malou dcerku, ještě miminko. Jeho otec, známý soudce v Casablance a předseda správní komory, byl na příkaz Němců uvězněn kolaborantskými Francouzi. Ve vězení zahynul.

164

Je dvanáct hodin třicet minut. Plukovník a důstojníci štábu se zvedají, je podáván oběd.

Vidím, že Max také vstává a odchází do jídelny.

To ještě nevím, že už ho nikdy neuvidíme. Rytmus války se zrychloval a on si jen málokdy vybíral své pravidelné

dovolené.

Byl to jeden z těch smutných dní zimy 1945. Jacques a já jsme navštívili ve štábu velitelství stíhacího letectva v Stanmore Pete Wickhama, velitele kanceláře pro taktiku, když právě dostal telegram.

Beze slova nám ho podal a Jacques mi četl přes rameno:

"Max je 'missing'."

Zarazilo nám to dech.

Je to neuvěřitelné! On, největší z es francouzského letectva z let 1939-45 se nechal sundat v Norsku po čtyřech letech bojů ve chvíli, kdy Francie byla osvobozena a válka se chýlí ke konci!

Skvělý velký Max - Odejít takhle, daleko od domovského slunce, ve stínu a chladu polárního kruhu. Jeho popel bude roztroušen po hladině ledových vod Ochotského fjordu.

Tak odešel nejslavnější ze starých bojovníků Francouzského svobodného letectva, další z tolika jiných.

Kolik nás ještě zbude na oslavu Dne vítězství?

RAF Station Coastal Command Zatemnění a ticho pustého letiště bylo náhle vystřídáno světlem.

Přikrývky natažené na oknech za jeho zády padají na zem. Mhouří oči a svléká svou Irving-bundu, jejíž kožešinový límec, vlhký od mlhy, páchne ovčím tukem a špatně vydělanou kůží. siŇlaX je nezvěstný.

165

V baráku je slyšet hluk překocených židlí a postrkovaných křesel. Piloti totiž oslavují úspěch z dnešního odpoledne - ve výjezdu ze Zuidersee potopili nákladní loď o výtaku 7000 t.

Max se na chvíli zastavil u dveří pokoje a zasunul navyklým pohybem ruky svou lodičku pod nárameník battle-dressu.

Jeho příchod piloti berou na vědomí a zdraví ho obvyklým zvoláním:

"Good evening, Sir. Xave a drink, Sir2"

"No, thank you. "

Dobrý večer, pane. Chcete se něčeho napít, pane? Ne, děkuji.

V jeho hlase jsou stále stopy úsečnosti a francouzského přízvuku.

Party pokračuje. Piloti zatlačili administrativního důstojníka do rohu baru a zatímco čtyři ho drží za ruce a nohy, pátý mu se zapalovačem v ruce zapaluje kravatu uprostřed povykujícího kruhu zájemců, kterým se to náramně líbí.

"Ti blázniví hafani," říká si v duchu Max.

Jsou tu Kanaďané, Australané, asi třicet Angličanů, Novozélandčané, dva Američané a jeden Belgičan, všichni pod jeho velením. Rozívenci ve věku od osmnácti do pětadvaceti let . . .

"Maurice, it widt be a tough job! "~- řekl Air Marshall Slessor, vrchní velitel pobřežního letectva, když mu kdysi svěřoval velení wingu, a přitom si zřejmě myslel:

„Samozřejmě, je to Francouz, ale na své podřízené bude stejně tvrdý a náročný jako sám na sebe."

Ti mladí kluci ho skutečně v hloubi duše respektují a je to tak trochu jejich způsob, jakým ho mají rádi. Mají k němu úctu s ohledem na jeho DSO a hlavně proto, že vědí, že je nejlepší: nalétává do přehrad flaku vždycky jako první a nejlépe z nich střílí, je nejlepším pilotem.

166

Úcta k jeho dokonalé profesionalitě je snad nejkrásnější způsob, jakým k němu piloti projevují svou přichylnost.

Max se dívá na hodinky - je desátá večer. Zábava končí.

"Ald right chaps - bed now!"55

Jeho hlas byl silnější než hluk, který se teď pomalu ztišuje.

Jenom někteří, kteří v sobě mají pár pint piva přes míru, se podvědomě stavějí a narovnáávají, ale pokračují přitom v klábosení. To jsou nejtěžší okamžiky pro velitele jednotky letců, kdy musí svou autoritu uplatňovat ve chvílích intimity a velkého sbatření, které jsou typické pro večery na pilotce.

"Strike laid down at dawn. "

Dobrá, mládenci, a teď do postele!

Na úsvitu jdeme na to.

Tahle poslední slova dodává, aniž by měnil hlas, aby to neznělo jako omluvné vysvětlování.

Pak nastává ticho, skončilo cinkání odkládaných sklenek a šoupání křesel a židlí, strkaných koleny na místo.

Max je už zpátky ve svém pokoji na konci chodby tohle místo je výsadou velitelů wingu; mohou být ubytováni přímo v budově pilotky, a piloti a navigátoři se začínají trousit ven.

Jdou vždy po dvou, podle posádek, a v tichém hovoru mizí ve východu z haly. Po čtvrt hodině světla prosvítající pod dveřmi baráků typu Nissen postupně zhasínají.

Ve tmě, která je rušena pouze záblesky světla otočného majáku na řídicí věži, který neúnavně vysílá svůj volací znak, celá základna upadla do spánku.

5.30 hod.

Flight Lieutenant Forbes, který měl noční službu dozorčího důstojníka, se náhle probudil. Právě se ozvalo zvonění telefonu a hned nato je slyšet šustění papíru odvíje167

ného z bubnu a klepání klávesnice dálnopisu.

V jednom z koutů operační místnosti, který zvenčí osvětluje blikání neonu, jenž je zřejmě přehřátý a střídavě se rozsvěcí a zhasíná, vyskakuje seržant mající službu z teplých přikrývek polního lůžka a usazuje se u telefonu.

Mrkl na papír, odvíjený z role.

. . .Operation number 00 five seven one eight. Stop.

Priority top secret. Stop. All avaidable aircraft shipping strike Ofot fjord H hour . . .

5'Operace číslo nula nula pět sedm jedna osm. Stop. Nejvyšší přednost a utajení. Stop. Bombardování lodí všemi letuschopnými stroji v Ochotském fjordu v čase H . . .

Ted' nastává pro dozorcího důstojníka rutina, kterou zná nazpaměť, aniž by se musel dívat na papír přišpendlený v blízkosti mikrofonu tlampačů.

Vzbudit wing commandera.

Uvědomit důstojníka mechaniků a důstojníka zbrojírů základny.

Vzbudit řídicího letového provozu a staršího zpravodajského důstojníka.

Uvědomit kantýnu důstojníků, poddůstojníků a mužstva.

Uvést do pohotovosti záchranné jednotky a zdravotníky.

Zrušit propustky až do startu letadel.

Zajistit přerušení telefonního spojení do města.

Dvanáct set mužů základny je probouzeno k činnosti řevem reproduktorů umístěných na rozích všech baráků.

Celá ta obrovská mašinerie s dobře zaběhnutými a namazanými kolečky se dává do pohybu. A přitom než operační rozkaz CC - I

005718 Form D dorazil až k dálkopisu, prodělal už pořádně složitou cestu.

Večer předtím přistál Spitfire XI ze Strategického průzkumu (Strat-R) v Peterheadu, když předtím proletěl

2000 km dlouhý okruh nad Severním mořem až k Tromsø v Norsku za polárním kruhem. Pilota vyčerpaného čtyřhodinovým letem v bouři museli z letadla pokrytého ledem vytáhnout a současně mechanici proudem páry uvolňovali zamrzlé kryty fotoaparátů.

Vyvolané snímky ukázaly, že do Ochotského fjordu vjíždí nepřátelský konvoj - tanková loď o výtaku 6000 tun, chráněná velkou kontratorpédovkou třídy Edbing, dvěma eskortními loděmi Sanssouci a dvěma Sperrbrechery, z nichž jeden je ledoborec.

168

Sperrbrecher byly doprovodné lodě s flakem. Děsivě vyzbrojené většinou třemi čtyřčaty 20 mm, dvěma jednotlivými kanony 20 mm a šesti kanony 37 mm. Byly schopny vychrlit pět tisíc střel za

minutu, tedy asi stovku výbušných granátů za sekundu.

Zatímco Maxovy posádky rámusily v pilotce, tři sta kilometrů odtud se konala porada na štábu 19. letecké divize Coastal Command.

Maršál letectva Sir Brian Baker a maršál letectva Frank Linden Hops, velitel útočné skupiny, se po hlášení zpravodajce a zástupce Královského námořnictva o významu akce rozhodli svěřit práci Mosquitům 235. perutě a 248. perutě, kterým velí Wing Commander Maurice (Max Guedj), DSO, DFC.

Americký spojovací důstojník ihned volal štáb 66. stíhacího wingu 8. americké letecké armády v Sawstonu, aby zjistil, kolik doprovodných stíhačů je volných, zatímco zatelefonoval do Uxbridge do štábu ADGB (Air Defence of Great Britain - Vzdušná obrana Velké Británie) byla uvedena do pohotovosti 315. polská perut' Mustangů.

Tato jednotka měla zkušenosti s doprovodem nad Norsko.

Spojaři protiletecké obrany a Královského námořnictva upozornili dělostřelecké baterie a lodi na pravděpodobnou trasu a dobu letu, aby se předešlo nepřijemným nedorozuměním.

Všechno bylo podrobně propracováno, vzato v úvahu, prohovořeno, v klidu, bez vzrušení, jako by se jednalo o nějakou obchodní záležitost. A to všechno se uskutečnilo 169

valo podle rozkazu 005718, jehož znění na Form D poletí po drátech dálkopisů . . .

Zatímco se Max pečlivě obléká - spodní prádlo RAF z hedvábí a vlny, pulover, vesta z beránčí kůže pod battledress, dlouhé vlněné punčochy a vysoké boty s beránkem uvnitř - základna vyvíjí horečnou činnost.

Na vozících tažených traktorem byly přivezeny dlouhé a těžké rakety, poloprůrazné a trhavé o hmotnosti šedesát liber. Do jejich trubic jsou vkládány křížové korditové nálože, které jim udělí rychlost 300 m/s. Jsou připevňovány destičky kontaktů elektrických detonátorů a nárazové zapalovače, pak jsou pečlivě přišroubována křídélka stabilizátorů, jež budou udržovat správnou dráhu letu rakety.

Motory Rolls Royce 25 strojů Mosquito VI. jsou nahozeny, ohřívány a přezkoušeny seřizovači. Velká palivová cisterna jezdí od jednoho letadla k druhému a doplňuje deset vzájemně oddělených nádrží každého stroje, které celkem obsahují 2520 litrů paliva.

Pro formu - protože půjde ve skutečnosti jako obvykle o let těsně nad zemí a mořem - jsou zkontrolovány i láhve s kyslíkem.

V kuchyních waafky připravují vejce na slanině a ovesnou kaši pro čtyřicet navigátorů a pilotů, kteří poletí.

V tichu řídicího sálu F/Lt Forbes, k němuž se připojil zpravodajský nadporučík, řídí složky s popisem cíle a fotografiemi Ochotského fjordu a ukládá je do pouzder určených pro každou posádku.

Seržant na štafích upevňuje na nástěnnou mapu modré a bílé stuhy, které naznačují dráhu letu pro daný úkol - ze Sumburku do Narviku - modrá stuha pro Mosquita a bílá pro doprovodné stíhačky.

Skloněný nad stolem zaplněným navigačními pomůckami F/L Stevens DFC, hlavní navigátor wingu, připravuje kursy a časové údaje, které zapisuje na černou tabuli vedle promítacího plátna. Tam budou promítány snímky

170

Ochotského fjordu a konvoje lodí. Snímky včas přiveze ze štábu blátem pokrytý motocyklista.

8.30 hod.

Posádky se shromáždily v briefingové místnosti.

Už to nejsou ti blázniví kluci ze včerejšího večera bratrstvo neuvěřitelného mládí. Jejich napjaté obličeje nenesou

známky určitého věku, jak je tomu u mužů, kteří se budou setkávat se smrtí. Během několika měsíců se do dětských tváří vyryla maska obličejů zestárých o deset let, maska, kterou ti další, kteří budou stále k perutím přicházet, někdy ponesou jen s největším sebezapřením a jejich vlastní matky je nebudou poznávat.

Všechny oči jsou upřeny na mapu, na místo, kde končí modrá stuha, na Narvik, do prostředku velké červené skvrny představující oblast přeplněnou flakem.

Maurici, bude to tvrdá fuška.

V kanceláři zpravodajce hovoří Max po telefonu s maršálem letectva Hoopsem - piloti mu říkají "Hoppy" - který mu chtěl osobně dát své poslední pokyny.

Piloti natahují uši, ale slyší stále jen "Yes Sir, Yes Sir . . . Yes Sir. "

A ve ztichlém sále teď Max přichází na stupínek. Už si na tenhle obřad zvykl, ale přesto má znovu pocit, jako by přeskakoval zeď do jiného světa, když pomalu vystupuje po těch několika schůdkách.

Ještě tři bojové lety a půjde na odpočinek, jak si to přejí jeho velitelé a generál de Gaulle.

"Attention please. Deset Mosquit a jedna mašina od

235. perutě a deset Mosquit a rovněž jedna rezervní mašina od

248. perutě zaútočí a zničí tankovou loď o výtlaku

6000 tun schovanou v hloubce Rombackého fjordu.

Rombacký fjord je prodloužením Ochotského fjordu, nebo Narvického fjordu, který někteří z vás dobře znají.

Protože vzdálenost, kterou musíme uletět, překračuje

171

naš normální akční rádius a povežeme plný náklad raket, budeme mít mezipřistání v Sumburku na Shetlandských ostrovech, kde doplníme palivo.

A velení právě telefonicky sdělilo, jakou důležitost spojenecký Hlavní štáb přisuzuje zničení této lodi, která veze vysokootanový letecký benzin pro letiště v severním Norsku. Jak víte, mezi BodS a Tromsø má Luftwaffe dvanáct důležitých letišť. Německý evakuační plán předpokládá okamžité přeložení velké části leteckých sil, stále ještě velmi silných, soustředěných dosud v Dánsku, na tato norská letiště. Kdyby se to nepříteli podařilo, znamenalo by to nepochybně prodloužení války asi o dva měsíce a musela by se uskutečnit velká námořní výsadeková operace k osvobození Norska, tedy další oběti navíc, mnoho mrtvých.

Pro nás to je obtížný úkol. Torpédáci nechtěli v Rombackém fjordu útočit. Je pro ně příliš úzký. Mají pravdu, protože se právem obávají změny dráhy torpéd ve vodách, které jsou teď plné ledových ker. Ti, kteří pamatují aféru s lodí Nürnberg v roce 1942, jim dají za pravdu. Tenhle velký křižník uzavřený v zamrzlých vodách Severního mysu byl ideálním terčem, ale všechna torpéda explodovala nárazem na ledovce a Němci se museli dobře bavit, když viděli na břehu kouř stoupající z trosk čtyř torpédáků.

Jen my jsme dost rychlí, abychom měli šanci přeletět

70 km Narvickým fjordem bez příliš velkých škod způsobených flakem - we hope!

Meteo není nijak skvělé, očekává se padající sníh a námraza.

Snad to alespoň zchladí hlavy pilotům Focke Wulfů 190 z Bardufossu a ze Skaalandu.

Naši doprovodní stíhači startují přímo z Peter Headu k místu srazu nad širým mořem. Jsou to Mustangy z polské 135. perutě, naši angličtí přátelé asi pokládali počasi za trochu moc pošmourné.

597. prosince 1944 dvanáct Mustangů P 51 ze 135. polské perutě, které doprovázely třicet dva Beaufightery směrem k Tvindheimu, bylo nad ostrovem Gossen napadeno patnácti Focke Wulfy 190.

Při souboji byly sestřeleny čtyři FW 190 při ztrátě dvou Mustangů od

135. perutě. Jeden z pilotu zahynul, druhý vyskočil padákem, byl zajat a ubit esesáky.

172

Poletíme v bojové sestavě - sekce po třech a čtyřech line abreast (vedle sebe). Hlavně se neopozdujte, v tomhle svinském počasí byste určitě ztratili kontakt. Dvě rezervní mašiny nemusejí svou snahu uplatnit se nijak přehánět.

Doprovodí nás pouze do místa srazu se stíhači a když vše půjde podle plánu, zaujmou místo stroje, který bude mít nějaké těžkosti. V každém případě zachovat absolutní ticho na rádiu, používejte jen vizuální signály.

Až dorazíte k cíli, Revolvery zaútočí jako první, po nich, ale pouze v případě, že cíl ještě nebude zničen, zaútočí Sharkové. Modrá sekce Revolverů a Sharků utvoří skupinu, která bude útočit pouze na flakshipy.

Mířte bez přílišného pikování, z tří set yardů na základnu komínů a vaše rakety dopadnou na čáru ponoru.

V případě napadení nepřátelskými stíhačkami utvořte obranný kruh, snižte rychlost, deset stupňů klapků a zatáčku pěkně utáhněte, točte co nejostřeji. Ocitne-li se někdo z vás sám, je jen jedna vhodná taktika: plný plyn a mraky, ale nemusíte přitom zapomínat, že máte také čtyři kanony 20 mm v čumáku, neváhejte jich použít.

Všichni navigátoři budou průběžně provádět vlastní navigaci, aby byli schopni v případě nutnosti samostatně dovést mašinu zpět na základnu.

Žádné otázky?

Dobře, to je všechno, přeji dobrý lov."

K dokonalému provedení úderu na loď je základním požadavkem, aby letadla byla přivedena k cíli v plné sevřené sestavě. To ale po technické stránce není právě jednoduchý problém, protože Mosquitům se při rolování po zemi silně přehřívají motory. Jakákoli zácpa a vznik front

ty u startu znamená katastrofu a přitom letadla, hned jak zasunou podvozek, nasazují na kurs, protože při takové akci se počítá s každou kapkou paliva. Proto musejí všichni spustit motory současně a při rolování ke startu co nejvíce spěchat.

Aby to všechno nebylo moc jednoduché, je dráha v Sumburgu velmi krátká a končí u úpatí kopce. Pilot musí hnát

motor na 3000 otáček za minutu, boost na -I-16, klapky na 15°, urvat stroj ze země a stoupat ještě před dosažením bezpečnostní rychlosti 180 mil/hod.

Jak se dalo čekat, poslední tři Mosquita měla teplotu chladičů na 130° a z výfuku jim šla bílá pára a tak nemohla startovat. Rozzuření piloti museli vypnout motory, aby zamezili neúnosným vnitřním únikům glykolu.

Je 11.25 hod. GMT. Devatenáct Mosquit v čele s Maxem Guedjem letí nad Severním mořem, kurs 069°.

12.30 hod.

Leje jako z konve. Letadla se jako hejno sviňuch tlačí k sobě a letí těsně nad pořádně rozbouranou hladinou.

S nárazy deště se na čelní skla kabin lepí směs mokrého sněhu a napjaté posádky mají plné ruce práce.

Letí úspornou cestovní rychlostí 220 mil za hodinu,

1800 otáček, boost 0. Navigátoři čarují s palivovými kohouty, nespouštějí oči z palivoměrů.

Občas tvoří moře s mlhou spojitou pohyblivou mléčnou stěnu, do které se letadla noří jen s obavami.

Max proto rozsvítil zadní polohové světlo a jeho zář se odráží od vodní hladiny a skáče z jedné vlny na druhou, proráží bílé mokré cáry, válejší se nad mořem, které křídla letadel trhají na kusy.

Stroje se k sobě přibližují ještě více.

6"Bezpečnostní rychlost je taková, při které se dvoumotorové letadlo v případě vysazení jednoho motoru udrží ve vzduchu při plné zátěži a je schopno zatáčet na zbývající motor.

174

Mosquita si doslova prorážejí cestu mlhou. Žhavé výfukové plyny vykrajují v mlze zřetelné stopy, které ve vzduchu přesyceném vodou ještě dlouho po zmlknutí řevu motorů zanechávají svědectví, že tu proletěla formace letadel.

12.40 hod.

Mustangy v tom marastu zřejmě minuly místo schůzky.

Max se svými dvěma perutěmi opisuje nebezpečnou pomalou zatáčku 360°.

Piloti drží pevně v dlaních řízení - protože dostat se do vrtulového víru kamarádova letadla ve třech metrech nad rozbouranou ledovou vodou znamená jistou smrt . . .

Maxův manévr poskytuje veliteli Mustangů ve hře na slepou bábu dvě minuty navíc, ale nedělá si žádné iluze.

Při takhle malé horizontální dohlednosti, omezené sotva na pár desítek metrů, se dvě skupiny letadel mohou o sebe téměř otřít a přesto se nepozorovaně minou. Není možné od chudáků stíhačů chtít nemožné. Ti sedí ve své kabině osamoceni, bez navigátora, a snaží se najít cíl. Jak by mohli dorazit na sekundu přesně do myšleného bodu protnutí dvou letových drah, které nezanechávají na jednotvárném moři žádnou stopu!

Nemohou si ani vypomoci rádiem, protože je předepsané naprosté ticho, každý dobře ví, že německá gonia a odposlouchávací stanice jsou stále ve střehu.

Max nehodlá na stíhače déle čekat a vrací se znovu na kurs. S očima nalepenýma na okna kabiny se navigátor snaží proniknout pohledem mlhu, protože norské pobřeží se blíží, zrádné, s vysokými horami prudce spadajícími do moře. Kolik strojů od Coastal Command se už takhle oslepeno rozbilo o žulové stěny Skajaergardu!

Takto navigátoři nazývají uskupení ostrovů, které lemuje norské pobřeží.

Právě na tyhle skály myslí posádky všech strojů a piloti jsou s rukou na plynové páce připraveni na prudkou vertikálku doleva.

175

12.47 hod.

Max náhle porušuje rádiové ticho. Jsou to první slova, která waafky ze služebny Y z Wicku a Kirkwaldu zapisují na dosud čistou stránku záznamu nadepsanou Radiotephony communications, OPS 005718.

Křičí do mikrofonu:

"Revolver deader cadling. Look out for ship ahead 11

ocdock. Shark Blue, sink it before it uses radio. "sz.

6~Volá vedoucí Revolverů. Hleďte loď 11 hodin před modrou sekcí Shasků, potopte ji, než použije rádio.

Je třeba ihned potopit tuhle loď, která má určitě na palubě vysílačku. Jinak bude nepříteli hlásit kurs a sestavu formace.

Musí se jednat rychle. Teď přijde ke slovu skvělá slétanost a kázeň, kterou Max svým posádkám vštípl.

Shark Blue 1, který ještě nespatriřil cíl, ale je mu jasná jeho poloha vůči vedoucímu formace, ubírá plyn, nastavuje vrtuli na malý úhel, točí doprava a mezi dvěma závěsy deště rozeznává velkou šalupu. Její rádiové antény už jistě jiskří do éteru. Je nejvyšší čas!

Navigátor pohybem prstu rozsvěcuje zaměřovače a pohybem ruky volí na panelu dvojici raket pod každým křídlem.

Vhúúú huf! Čtyři rakety sklouzly po kolejničkách a letí směrem k neurčitým obrysům cíle, který se kymácí na vlnách.

Vlevo od můstku, u krátkého stěžně, jako by nějaké světlo vysílalo morseovku. FLt Mac Gregor, Shark Blue 1, ucítil v nohách lehký náraz.

Strašlivá exploze oranžových plamenů, jejichž zábles176 177

ky se odrážejí od vln, létající trosky, proudy páry.

Konec, šalupa rozlomená vejpůl zmizela pod vodou.

Shark Blue ostře zatáčí doleva na plný plyn a jeho číslo, ještě oslepené zábleskem výbuchu, se snaží ho sledovat, jak nejlépe to umí.

"Come on!"63

Mac Gregor křičí na navigátora, který visí v upínacích pásech jako by usínal, třese jím, aby se probral, ale z úst kamaráda mu vytryskla krev přímo do obličeje.

To malé světélko, jakoby blikající morseovku - to byl kulomet ráže 7,7 mm a hloupá kulka prorazila nádrž s

hydraulickou kapalinou a odrazila se přesně do navigátorova srdce.

Kabina se plní zápachem kapaliny Gírling, který svírá hrdlo a dráždí sliznice. Pilot si nasazuje na obličej kyslí= kovou masku a otevírá přívod naplno.

Otáčí zpět do Skotska v naději, že zachrání navigátorovi život . . . Ještě neví, že ten již nežije. Mosquito mizí s kursem na západ. 64

F/Lt Mac Gregor byl následujícího dne vyloven torpédoborcem od Honce Fleet ve vodách Scapa Flow. Den nato však zemřel v nemocnici v Kirkenwall na zápal plic. Omámený parami hydraulické kapaliny z posledních sil přistál s Mosquitom na vodu u první přátelské lodi, kterou zahlédl. Bohužel, mrazivé vody lednového Severního moře byly nemilosrdné.

12.53 hod.

Už je tu očekávaná velká skalní stěna, o kterou se moře tříští v obrovských nárazech zpěněných vln, objevujících se a mizících v mlze.

"Revolver turnin port - steering zero one five. 66

Je to ostrov nebo pevnina? Všechny tyhle norské skály jsou si tak podobné a v tom nemožném počasí tu nenajdeš jediný orientační bod.

6Dělej! s~Shask Blue One, Revolver otáčí doleva, kurs nula jedna pět.

"Stadstland Cape, " prohlašuje Stevens klidně. Za dva roky, po které sem létá, si vryl do paměti všechny, i ty nejmenší podrobnosti pobřeží.

Kurs 015° - na sever, vstříc nebezpečím, která skrývá polární kruh.

Stále silně prší a nárazy větru vytvářejí v dešťové clo`ně jemné bílé čáry. Kapky vody se mísí se sněhem, který po dopadu na mořskou hladinu zklidňuje vlny podobně, jako když kdysi námořníci v bouři vylévali na vodu lněný olej, aby tak zmírnili nárazy vln a zachránili loď.

Letadla, která až dosud letěla v matném světle zimního dne, teď směřují do nejistých stínů polární noci.

Zbývá už nejvýš hodina tohoto bledého světla, ve kterém se všechno jeví ploše, bez reliéfu. Je třeba co nejdříve zaútočit.

Mlha se zvedla a nahradil ji hustě padající sníh, který za vrtulemi tvoří vířící spirálu.

Přehřívání karburátoru - zapnuto, odmrazování zapnuto, čerpání kapaliny na ostřikování vrtulí - zapnuto, vytápění pilotky a venturky pro pohon setrvačníků zapnuto.

Navigátor má o práci postaráno.

Bum! Rach, řach, bum! Kusy ledu uvolněné z vrtulí bičují dřevěný trup letadla, který rezonuje jako skříň houslí.

"Bloody weather! "ss Max na navigátorovu poznámku neodpovídá, promýšlí plán útoku .

..

Shark poletí na levém okraji Ochotského fjordu, Revolver na pravém kraji a uprostřed budou modré sekce od obou perutí. A potom se všichni - lépe řečeno ti, kteří uniknou desetiminutové soustředěné palbě flaku - znovu zformují u majáku na ostrově Barroy.

"Target ahead in ten minutes, skipper. "

Svinské počasí!

178

"Thanks. "s Vpředu na vyčištěném horizontu lze spatřit růžovou čáru, která tvoří jediný barevný objekt v tomto bezútěšně bílém a šedém území. I letadla jsou shora šedá a se spodky světle modrými, šedé je moře, do kterého spadají bílé svahy hor, jejichž vrcholky se ztrácejí v šedivých mracích.

To růžové, to je slunce, které jako by se pomalu kutálelo po beznadějně pustém pobřeží Severního mysu.

Max vzpomíná. Bylo to v červenci 1942, pilotoval tehdy Beaufightera. Celé dlouhé hodiny jeho kamarádi a on létali nad jednotvárnými plochami ledové třeště a hledali zbytky konvoje do Murmanska, který byl rozprášen Tirpitzem a Junkersy 88.

22 nákladních lodí - většinou amerických - z dvaceti osmi, které tvořily konvoj, bylo potopeno. Kouřící trosky lodí byly drceny ledem, po kterém pobíhali jako šílení ti, kteří tu hrůzu přežili.

"Revolver and Shark aircrafts opening up. Target ahead in three minutes. - Shark keep to the left, Revolver to the right. Turning-in point and rendez vous after attack Barry light. Good duck! "

A je tu Vest-fjord. Pozor - 3000 otáček a boost +16, vrtule na malý úhel stoupání, nabit kanony, připravit rakety.

Míjejí ostrov Barroy s majákem natřeným střídavě černými a bílými pruhy, s návěstidly a radarovou stanicí.

A také tam jsou baterie flaku 88 mm. Náhle se těsně pod mraky objevily tři okrově zbarvené koule, dvě stě metrů nad formací, jako kaňky na pijáku. Zřejmě jsou to poplašné signály protiletadlové obrany.

V Narviku a Elvegaardu určitě řvou sirény.

Cíl deset minut před námi, veliteli. Děkuji.

Letadla Revolver a Shark začněte. Cíl vpředu za tři minuty.

Sharkové vlevo, Revolveri vpravo. Nad cílem útočte a sraz po útoku u majáku Barroy. Mnoho štěstí!

179

"Revolver and Shark attacking! "ss Právě jsou ve velkém Ochotském fjordu, obklopeném horami vysokými přes pět set metrů s ledovými čepicemi, s úbočími spadajícími téměř kolmo do průhledných a chladných vod plných ledových ker. .

Flak stále mlčí? To je snad zázrak . . .

Rychlostí šest set kilometrů za hodinu letí formace k cíli a tiskne se k bokům skal. Sharkové vlevo, Revolveri vpravo a uprostřed fjordu jako velké hrábě nad volnou zátokou letí šest Mosquit modrých sekcí line abreast jedno vedle

druhého.

U paty obrovských skal pokrytých sněhem Revolverů míjejí ohořelé trosky německého torpédoborce zničeného 13. dubna 1940.

Náhle se hlavní fjord rozšiřuje jako dlaň ruky, jejíž prsty tvoří fjordy Herjangský, Narvický, Rombacký a Elvegaardský.

Vpředu je Narvik s černými střechami, dřevěnou věží kostela, se stohy prken na pilotách přístavu, je tu starý, napůl potopený kolesový parník.

Ted' hlavně klid!

Max si připomíná fotografie zpravodajců.

Cíl je v Rombackém fjordu.

Rombacký fjord - úzké údolí o šířce pouhých 1200

metrů mezi horami vysokými přes osm set metrů, které jako past zadržují mraky, jež leží jako víko na krabici nad údolím a uzavírají je shora. Úplně na konci, přitisknutá ke strmé skále, má být tanková loď.

"Look out, fiak! " ~ Sekce Sharků se otáčí doprava směrem k ústí fjordu.

Max jako střela prolétává nad městem a točí ostrou vertikální zatáčku, nebe se plní světélky stopovek flaku a záblesky vybuchujících šrapnelů.

69Revolver a Shark, útočte!

"Pozor, flak!

180

Šest Mosquit modré sekce se řítí na torpédoborce, který pálí ze všech hlavních. V okamžiku mizí v kouřových stopách a explozích čtyřiceti osmi raket, které mu rozervali trup, jako by byl z hedvábného papíru.

Na nebi se zazářilo . . . ladná parabola černé kouřové stopy a hořící Mosquito naráží do skály. Další se rozprsklo na spoustu hořících úlomků, které dopadají na úbočí hory podél řady smrků. Z třetího stroje, jehož křídlo urval přímý zásah granátu z 88 mm flaku, vyskakuje jeden z posádky padákem.

Přes celé údolí jako by byla natažena neproniknutelná síť upletená ze světelných stop střel, které vylutují asi z dvaceti palebných postavení pečlivě ukrytých na skalních úbočích.

Rozprasky 20 mm granátů vytvářejí kolem letadel souvislý koberec bílých obláček. Piloti bláznivě kličkují mezi záblesky výbuchů.

Dvě lodi SPerrbrecher a lodi Sanssouci, šikovně rozmístěné, blokují přístup do fjordu. Nezbyvá, než se pokusit proletět jejich křížovou palbou.

Mezi nimi jsou flakové lodi, které mají šedesát hlavních

20 mm a 22 hlavních 37 mm a vytvářejí oslepující stěnu z pěti set trhavých střel vypálených za sekundu, do které se doslova prodírá celá formace útočících Mosquit.

Jedno Mosquito, zasažené asi do raket, vybuchuje deset metrů nad eskortní lodí a celou ji zaplavuje vrstvou hořícího benzínu. Munice uložená na palubě lodi vybuchuje a trhá těla obsluhy flaku na kusy.

Peklo výbuchů je hrozné a skalní stěny vracejí jeho ozvěny. Palba flaku a hluk motorů způsobují uvolnění lavin, které jako vodopády stékají ze skal do moře. Je slyšet dunění, kterým jako by se příroda bouřila proti hluku způsobenému lidmi.

Pravděpodobně to nebyly lodi typu Sanssouci, ale podle německých archivů to byly eskortní lodě typu M 402 a M 471.

181

Náhle do toho všeho zazní nový, odlišný zvuk. Je to kovový basový hukot hvězdicových motorů BMW . . .

Dvacet Focke Wulfů 190 letí na plný plyn na Bjerwick.

Jsou z letiště v Bardufossu, připlížily se v mracích do údolí a rychlostí sedmi set kilometrů za hodinu zaútočily na Mosquita, chycená ve fjordu do pasti.

Max stále letí v čele formace. Rameno na rameni se svým navigátorem naklání mašinu z křídla na křídlo. Podařilo se jim bez poškození proletět přehradou flakových lodí.

Úplně na konci fjordu, těsně u skály, vidí velkou tankovou loď, maskovanou černobílým zebrováním, s protáhlým trupem nízko nad vodou, komíny na zádi. Je sevřena v souvislé ledové ploše. Její výrazná silueta už perfektně sedí v kříži zaměřovače.

Jako rány parního bucharu otřásá nohama posádky palba čtyř kanonů, jejichž závěry duní jako písty parní lokomotivy. Max čeká, až bude na dostřel raket. Mezitím, aby neutralizoval flak, pálí z kanonů. Jejich dvacetimilimetrové střely se odrážejí jako žabky od ledové plochy a s hvízdáním dopadají na trup lodi, kde vybuchují.

"Rockets ON - the whole lot! "

Navigátor Stevens, přikrčený na sedačce dosud jako pasivní svědek, závislý na obratnosti svého pilota, nastavuje spínače na odpálení plné salvy osmi raket. Ta se svým účinkem rovná salvě z děl křížníku o výtlačku deseti tisíc tun.

Max se naklání ještě víc dopředu k zaměřovači a jeho přimhouřené oči sledují cíl, prst se lehce dotýká spouště.

Přesně v okamžiku, kdy chtěl spoušť stisknout, je náhle jeho stroj doslova katapultován bokem silným výbuchem. Podvědomě, přes bolest, která mu prudce svírá žaludek, táhne Max plnou silou za řízení . . . mihne se nad trupem tankové lodi, nad skalami a vrcholky smrků, to

182 183

všechno jako by se mu řítilo přímo do obličeje.

Mosquito prudkou svíčkou stoupá k mrakům a mizí v nich.

Max zvládá prudký boční skluz letadla a přes šíji zhroutěného navigátora vidí, jak z pravého motoru šlehají plameny

otvory v rozervaném plechu kapoty.

Max vůlí ovládá prudkou bolest ze zranění a snaží se vyvést mašinu z chaotického letu naslepo v mracích, které jsou prospěkované vrcholky horských hřebenů. Setrvačníky a umělý horizont, po výbuchu rozházené, se zklidňují, ale letadlo nebezpečně vibruje. Jen klid! Pravou vrtuli nastavit do praporu, zapnout hasičáky . . .

Stále cítí prudkou bolest a cítí krev, stékající po nohách pod nohavicemi.

Náhle je nad ním modré nebe, pod ním souvislá vrstva mraků.

Navigátor je mrtev - kabina, palubní deska, plynové páky, okna, vše je postříkáno krví.

Jen neztratit vědomí, hlavně to ne!

Zatáčka 180° doleva.

Plameny jsou uhašeny, motor děrami v kapotě vyplivuje špinavou hasicí pěnu.

Co se asi děje dole pod mraky?

Občas vrstvou mraků prolétne několik granátů flaku, které rozsévají obláčky rozprasků, působících v tom neuvěřitelně klidném prostředí úplně cize.

Rakety Maxova stroje jsou stále na svých kolejnicích.

Jak lákavá je možnost pokračovat v klidném letu nad mraky až někam nad Skotsko, počkat, až radiokompas potvrdí, že jsou nad zemí, a pak seskočit padákem!

Už jednou přivedl z Biskajského zálivu do Predenacku Beaufightera jen s jedním motorem v chodu, tím spíš by to dokázal s Mosquitem. Jenže tehdy už měl splněný úkol. Teď ani neví, co je s ostatními letadly, co se stalo s tankovou lodí.

Přijem na rádiu nefunguje, může pouze vysílat.

Max se rozhodl. Jak daleko je teď rodná Francie, jak je osamocen v takových okamžicích osudového rozhodování!

"Revodver deader here. I am going to make another pass! "

Krátce pohlédl na chronometr. Teď by pod ním mělo být moře.

Opatrně sestupuje podle přístrojů, v tomhle mlíku to chce točit hezky klidáňko, plochou zatáčkou. Ještě několik hustších peřin mlhy a už je pod ním moře, šedé a rozbourané.

Srovnává kurs, a je tu znovu ostrov Barroy. Levý motor přepíná na nouzovou forsáž - emergency, flettnery seřídil tak, aby co nejvíce odlehčil unavené levé noze, vyšlápnuté naplno, aby se vyrovnal nesymetrický tah jednoho motoru.

Narvik. Proboha, jen neztratit vědomí!

Prudká bolest celkově zvyšuje vnímavost a on si uvědomuje v plné šíři strašlivou situaci: Focke Wulfy, které duní a znovu nalétávají do fjordu, hoříci Mosquita jeho kamarádů, která rozsévají trosky křídel a trupů po zasněžené zemi, sloupky černého kouře nad hladinou moře . . .

Tohle tedy je všechno, co zůstalo z jeho letadel?

V malém zálivu se rozlévá skvrna nafty, hraje duhovými barvami a je poseta troskami lodě . . . několik mužů v žlutých záchranných vestách se snaží doplavat ke břehu . . . na hladině praskají obrovské vzduchové bubliny.

Kus dál se rozervaný torpédoborec snaží najet na skaliska a zachránit se tak před potopením.

Pozor na flaki Znovu začíná, jako smršť, tím přece není možné proletět!

Mosquito pronásledované čtyřmi Focke Wulfy, které divoce pálí z kanonů, doslova klouže po hřebenech vln.

Letí tak nízko, že vrtulový vír od levého motoru vyrývá brázdu v mořské hladině, která je poseta skvrnami pěny od dopadů kanonových střel německých stíhaček.

3Zde velitel Revolverů. Jdu na nový útok!

184

Jen neztratit vědomí!

Jeden z Focke Wulfů manévruje za Mosquitem, rovná si ho do zaměřovače a z dvaceti metrů mu chce dát ránu z milosti. Spouští dávku. Granáty drtí trup a buší jako parní kladiva do zadového pancíře Maxovy sedačky . . .

Ještě tisíc metrů . . . jen neomdlít a vydržet alespoň pět set metrů. Pravý motor začíná znovu hořet a plameny nahlodávají dřevěný nosník křídla.

Výbuch granátu urval zaměřovač. Teď bude muset Max odpálit rakety z padesáti metrů, aby měl jistotu zásahu.

Mosquito kličkuje jako muž, který klopýtá z posledních sil. A teď střílí další Focke Wulf a granáty vybuchují na letadle i na trupu lodí. Lodě se prudce zvětšuje.

Odjistit rakety, celou dávku!

Zableskly plameny . . . osm raket vystřeluje jako oštěpy, prorážejí obšívku lodí a stěny cisteren.

Hromová rána výbuchu odražená skalními stěnami fjordu je tak silná, že obyvatelé Narviku v domnění, že se řítí masy skal, vyděšeně přchají ulicemi.

Norové později našli jeden navigátor z tankové lodí v sousedním údolí, ve vzdálenosti dvou kilometrů od místa výbuchu.

Mosquito se doslova vypařilo v záplavě plamenů, která zapálila smrky na svazích v okruhu několika set metrů.

Opět sněží a vločky jsou černé od sazí.

Čtyři Mosquita se čtyřmi posádkami s nervy u konce bojují v začínající arktické noci, černé a bez hvězd, o návrat na základnu.

Čtyři Mosquita z devatenácti!

Sbohem, Maxi!

To je příběh Maxe Guedje.

185

Max byl - podle některých - zase jeden z těch "emigrantských žoldáků" ze Svobodného letectva Francie, tak jako jimi

byli Mouchotte, Maridor, Labouchère, Fayolle, Pijaud, Schloesig . . . Pravda, pane generále Giraude!

Naše dějiny, bohaté na hrdinské činy, jimi však přece jen neoplývají tolik, abychom si mohli dovolit význam mnohých z nich záměrně snižovat.

Chudák velký Max, kdyby byl mohl tušit, že jeho matka a dcera budou v roce 1946(!) vyhnány z domovů. Kdyby byl tušil, že restituce jejich majetku - ovoce dvacetileté pilné práce jejich otce - vyrabovaného na základě hnusných fašistických rasových zákonů, bude zamítnuta francouzskou justicí jen z důvodů politického oportunismu!

Kdyby byl tušil . . .

Já vím, bylo to tak lepší - padnout a nevědět, co přijde, zemřít s pevnou vírou.

Ostatně i kdyby věděl, co se stane, byl by splnil svůj úkol stejně, až do konce, jako vynikající velitel.

Nechť se všichni Francouzi, kteří uslyší jeho jméno, hluboce pokloní.

Nechť si řeknou, že Britové z RAF, kteří neměli tolik důvodů tak učinit, jako mají Francouzi, mu často vzdali tuto počtu. Alespoň to jsme povinni jednomu z největších hrdinů francouzského letectva z let 1939-45.

Hector Belitho, velmi známý britský dramatik a spisovatel, který byl za války mobilizován a sloužil v historickém oddělení Coastal Command, uveřejnil ve své knize Task for Coastal Command velmi zajímavý portrét Maxe Guedje (str. 123 a 124).

"Tento Francouz je jedním z nejodvážnějších ze všech našich velmi odvážných pilotů. Jeho činy daly vznik legendě.

Vytáhnout z něj nějaké informace o útocích, kterým

186

tak skvěle velel, je stejně těžké, jako otevřít ústřici holýma rukama.

Ale protože já dovedu být arogantní, rozhodl jsem se neztrácet odvalu, aby nikdo nemohl říct, že po dvaceti letech práce u novin jeden z mých interviewovaných zanechá v mém zápisníku nepopsanou stránku.

Až jednou zestárne a bude ke spisovatelům laskavější, přijde ta chvíle a on stránky, které jsem o něm napsal, jednoho dne ukáže svým vnoučatům, a ta si ho budou vážit ještě více.

Počínaje dnem D, změnil činnost s raketami na doslovné utkání muže proti muži. Bojoval s německými loděmi bez ohledu na flak.

Pronásledoval Kriegsmarine v zátokách a přístavech Biskajského zálivu s chladnou důsledností, která je pro jeho povahu typická.

Tohle zarputilé neosobní vlastenectví, které nutí tolik kultivovaného Francouze, aby takhle bojoval, odhaluje skvělou sílu vůle, se kterou se setkáváme v srdci Francie, když z povrchu odstraníme kolísavost politiků a promyšlený cynismus jisté kategorie Francouzů.

Ještě jednou jsem zkusil přimět ho k hovoru, ale pohlédl na mne. očima, které říkaly:

'Jsem si jist sám sebou. Má mysl je chladná a ostrá jako nová čepelka holicího strojku, a já ti nic nepovím.

Jsem slušný, protože jsem gentleman, ale chci také, abys pochopil, že už dlouho umím ovládat své srdce hlavou a že na mě zkoušíš zbytečně všechny ty triky novinářského profesionála.

Vyplnil jsem těch deset minut svého "interview" tak, že jsem hovořil sám, a to je důkaz mé prohry. A on to dobře věděl.

Zvláštní laskavost jeho černých a jiskrných očí nijak nebyla v rozporu s jeho rozhodností. Při narození mu nebe nadělilo výjimečné právo mít jistotu, že má vždy prav187

du - a skutečně tomu vždy tak bylo. Je dokonalým vzorem toho, čemu se ve válce říkalo "rozený velitel". Bylo to patrné už z jeho chůze a hlasu.

Fascinuje mě otázka, co mu tyhle jeho schopnosti poskytnou, až bude zase mír. V době války tito dědicové Césara, jejichž odvaha je pro obyčejné smrtelníky ohromující, mají své oprávnění a místo.

Velmi bych si přál mít možnost potkat tohoto francouzského pilota za deset let a přesvědčit se, k jakým vrcholům ho dovedla jeho neuvěřitelná síla vůle."

Považoval jsem za správné uvést doslovný překlad těchto Belithových slov a nepokoušel jsem se upravit je v duchu našeho jazyka. Myslím, že si tak tento skvělý portrét zachoval svou původní sílu.

Je těžké být prorokem ve své vlastní zemi, jen málo Francouzů zná jeho jméno.

Časopis "Flight" v čísle z 1. února 1945 uveřejnil jednu stránku věnovanou na počest šesti velkým "esům" z Coastal Command. Vidíme tam kolem erbů jednotek Coastal Command rozmístěné portréty těchto letců:

Wing Commander G. D. Sise, DSO, DFC s pruhem.

Group Captain ctihodný Max Aitken, DSO, DFC s pruhem. Wing Commander Aitkinson DSO, DFC. Australian Wing Commander Mac Donnell DSO, DFC. Squadron Leader "Maurice" (krycí jméno Maxe Guedje - pozn. překl.) DSO, DFC s pruhem.

Takhle tedy chlapi, jako byl Max Guedj, napravovali naši vojenskou reputaci v očích našich spojenců.

Poznámky o Mosquito V roce 1938 chtěla firma de Havilland vstoupit na britský letecký trh s nějakou senzací a rozhodla se proto postavit na vlastní náklady - bez jakékoli oficiální objednávky188

návky a dokonce i proti názorům odborníků z RAF superrychlý neozbrojený bombardér.

Bylo to přesně podle velké teorie Ernsta Udet a Luftwaffe musela těžce platit v prvních letech války za svůj omyl.

De Havilland však dosáhl úspěchu tam, kde všichni ostatní světoví konstruktéři ztroskotali. Mosquito pak skutečně létalo výše a rychleji než většina nepřátelských stíhaček, které bylo možné proti němu vyslat.

Bylo skutečně uměleckým dílem a jeho řešení bylo revoluční od vrcholu směrovky až po konce křidélek. Bylo postaveno z balsy a březového dřeva, nosníky byly z překližky lepené pod tlakem a potah křidel a trupu byl ze zpevněné tkaniny. V té době snad jediný Arsenal ve Villacoublay by našel odvahu hájit možnosti dřevěné skořepinové konstrukce. Jako pohonné jednotky byly zvoleny dva motory Rolls Royce "Merlin"; měly prototypu zajistit rychlost

přes šest set kilometrů v hodině. Letadlo bylo dvoumístné, pilot a navigátor seděli vedle sebe jako v automobilu a měli z kabiny vynikající výhled.

Jakmile byly skončeny konstrukční práce, výpočty a ofukování modelu v tunelu, pochopilo britské ministerstvo letectví, že tu vzniká něco mimořádného. Geoffrey de Havilland a C. C. Walker mohli slavit velkou výhru.

"Ošklivé letadlo může leckdy i létat obstojně, ale ladné letadlo vždycky létá skvěle!" - řekl mi jednoho dne v Hatfieldu Geo~reyův bratr John, který se později v roce 1943

při zkušebním letu s Mosquitem zabil . . . T4

Mosquito skutečně mělo mimořádně ladné a krásné tvary. Jediným letadlem, které je hodno srovnání s ním, je Messerschmitt 262, který ale vypadal agresivněji, brutálněji, zákeřněji, jedním slovem byl germánštější.

Poprvé jsem uviděl Mosquito v Cranwellu. Byl to pro 189

totyp W 4055 pro fotoprůzkum. Bylo špatným počasím donuceno přistát doslova akrobaticky na našem školním letišti. Hřbet mělo světle šedý, spodek stříbřitě modrý, klouzalo přívaly deště, který se řinul z olověného nebe, jako pstruh, který bez námahy pluje proti prudkému proudu horské bystřiny.

Žáci, shromáždění a celí promáčení na trávníku před barákem dozorčího létání, byli uneseni. Ještě téhož večera tři z nich podali žádost o přezazení na dvoumotoráky.

Mosquito bylo tak zdařilé, že ještě před jeho první vzletem objednala RAF verzi pro fotografický průzkum a verzi denního-nočního stíhače.

Bombardovací verze uskutečnila svůj první let 25. listopadu

1940, stíhací 15. května 1941 a pozorovací 10. června 1941.

20. září 1941 prototyp úspěšně absolvoval za plného dne obtížný průzkumný let Brest - La Pallice - Bordeaux a zpět přes Paříž. Pilotoval osobně Geoffrey de Havilland ~4Geoffrey de Havilland rovněž zahynul, když v roce 1942 zalétával nadzvukové létající křídlo DH 108. a přestože ho stíhaly dva Messerschmitty 109, bez obtíží je setřásl ve výšce sedmi tisíc metrů.

Stíhací verze se vyznačovala neuvěřitelnou obratností.

S jedním zastaveným motorem a vrtulí v praporu, se čtyřmi kanony a čtyřmi kulomety v přídí a dvěma tisíci pěti sty litry paliva v nádržích Mosquito F Mk 11 provedlo bez potíží pomalý výkřuk hned po startu.

O dva roky později sloužilo u RAF přes tisíc Mosquit různých verzí. Z toho čtyři skupiny denně bombardovaly dnem i nocí Berlín, každé přitom neslo dvoutunovou bombu. Při třech stech dvaceti náletech bylo ztraceno pouze dvanáct strojů.

Přes všechno úsilí se nikdy Němcům nepodařilo Mosquita stíhat a ta udržovala Berlín ve stálé poplachové pohotovosti. A škody v nepřátelském hlavním městě nebyly jen psychologické. Stačí si připomenout, že Mosquita s dvěma motory a dvěma muži posádky dopravovala až

190

do srdce Německa o pět set kilogramů pum více než Létající pevnost B 17, a to rychlostí vyšší o tři sta kilometrů za hodinu.

Své neuvěřitelné nálety Mosquita prováděla za dne letem těsně nad zemí - připomeňme především zničení štábu Gestapa v Oslo a Kodani nebo slavný útok na vězení v Amiensu, při kterém Mosquita létala těsně nad střechami domů a házela bomby doslova do oken cíle.

Když v letech 1942-43 zahájila taktiku "rangers "

(rangers byly jízdní hlídky, doslova terorizovala Luftwaffe i na jejích nejvzdálenějších letištích. Tyhle malé meteority, ženoucí se rychlostí přes 600 km/hod. vždy ve dvojici, vedly nemilosrdný boj ze zálohy proti nepřátelským letadlům. Toto volné stíhání byl nanejvýš vzrušující způsob boje; připomínal činy bývalých mořských pirátů.

Surcouf sáhn by určitě byl pyšný, kdyby mohl podepsat hlášení o boji, jaké podal Australan S/L Scherf, DSO, 23. září 1943:

"Odstartovali jsme ve 14.15 hod. ve dvojici - druhé Mosquito pilotoval S/L Cleveland.

Kurs na Severní Německo přes Baltické moře.

Nad mořem jsem zpozoroval letadlo. Byl to Dornier.

Uviděl nás a černý kouř z jeho výfuků dosvědčil, že letí na forsáž. Přesto jsem ho bez obtíží dohonil a po dávce ze čtyř kanonů spadl do moře.

Německé pobřeží jsme překročili u Kubitzeru, severně od Rostocku, a krátce nato jsme potkali dva Junkersy 87.

Otočil jsem se za jedním a druhého začal stíhat Cleveland. Mé první dvě dávky minuly cíl, který točil velmi sevřený kruh, při korekci střely 60°, ale třetí dávka zasáhla a Stuka se v plamenech převrátila na záda a roztržila se na zemi. Sledovali jsme čáru pobřeží a poněkud jižněji jsme spatřili letiště, kolem kterého obléťávalo několik letadel.

Jeden Heinkel 177 se právě přibližoval na přistání. Nechtěl

191

jsem přelétávat letiště kvůli flaku a proto jsem zaútočil čelně zdola. Nepřátelské letadlo dopadlo v plamenech do zálivu.

Bylo 15.52 hod.

Zatímco jsem zatáčel, spatřil jsem, jak Cleveland honí dvoumotorový Junkers 88. Jeho granáty trhaly z Junkersu kusy trosek a kouřilo se z něj. Nemohl jsem sledovat konečný výsledek, protože v té chvíli jsem spatřil dva Dornieri 18, kotvící u mola. Zaútočil jsem na ně. První vybuchl a potopil se, druhý, bohužel, odolával třem dávkám.

Flak zahájil palbu a já provedl únik těsně nad dunami a dostal jsem se přímo pod dva Junkersy 88, letící ve formaci. První se rozsypl ve vzduchu, ale když jsem útočil na druhého, byl jsem ostřelován baterií automatického

20 mm flaku, který mě zasáhl. Utrhla se mi jedna přídavná nádrž a byla poškozena směrovka. Seřídil jsem kompenzaci

řízení, na plný plyn dohnal druhého Junkerse 88 a sestřelil ho.

V průběhu toho všeho jsem ztratil Clevelanda z dohledu a zamířil jsem k Anglii.

Po dvaceti minutách letu nad mořem jsem spatřil Clevelanda a připojil se k němu. Letěl s obtížemi, na jeden motor, a i ten měl viditelně nepravidelný chod. Po navázání radiofonního spojení mi sdělil, že sestřelil dvě letadla ve vzduchu a jedno zničil na zemi. Požádal mne, abych napsal jeho ženě Jeannie a upozornil ji, že se nemohl vrátit do Anglie. Než aby riskoval německé zajetí, chce se pokusit o přistání ve Švédsku.

Rozloučil jsem se s ním a přál mu mnoho štěstí.

Pak jsem narazil na konvoj německých lodí a zbytek munice jsem vystřelil na minolovku. Flak byl silný a můj navigátor dostal střepinu do pravé ledviny.

Přesně na severu Helgolandu jsem letěl proti slunci a nemohl jsem se vyhnout hejnu racků. Asi třicet ptáček jsem srazil a bylo způsobeno mnoho škody - anténa vysílačky utržena, pravý motor zastaven, levé křídélko zablokované, všechna přední skla kabiny rozbita a byli jsme pokryti krví a perím.

V 18.45 hod. jsme přistáli na místě startu.

Žádám o homologaci pěti sestřelů a jednoho letadla zničeného na zemi a rovněž jménem S/L Clevelanda, DFC, o homologaci jeho dvou sestřelů a jednoho letadla zničeného na zemi."

Jaký nádherný výsledek lovu!

Začátkem roku 1944 začala RAF u některých jednotek nahrazovat Beaufightery Mosquity.

Většina těchto Mosquit byla vybavena dvěma odpalovacími zařízeními, každé pro čtyři šedesátilibrové rakety, a čtyřmi kanony ráže 20 mm. Těch osm raket mělo účinnost osmi granátů ráže 155 mm, tedy stejnou jako salva z kanonů křížníku o výtlaku 10 000 tun. Takto vybaveným strojům velel také Max Guedj.

Na některých Mosquitech byly ponechány jen čtyři kulometry a čtyři kanony 20 mm byly nahrazeny šestiliberním protitankovým kanonem (ráže 57 mm) a pod křídly byly upevněny dvě velké přídavné nádrže, které zdvojnásobily dolet.

Jedno takové Mosquito doslova vyzvalo na dělostřelecký souboj německý torpédoborec. Drželo se stále ve vzdálenosti asi dvou tisíc metrů od lodi, mimo dostřel 20 mm flaku, a vypálilo padesát průbojných granátů, z nichž cíl zasáhlo třicet osm. Trup, kotle a turbíny byly prostříleny a torpédoborec se musel zastavit a druhého dne byl potopen bombou dvou polských Liberátorů od Coastal Command.

Mosquito typ XVI mělo rozpětí 16 m 52 cm a délku 13 m 57 cm a

42 m² nosné plochy. Vážilo při plném zatížení asi 11 tun a pohánělo je celkem 3200 koní dvou motorů Rolls Royce "Merlin", se kterými ve výšce 8200 m

193

dosahovalo rychlosti 695 km/hod. Jeho dostup byl 11 000

metrů se zátěží a dolet téměř 4000 km.

To byly senzační výkony.

V roce 1943 byla čtyři Mosquita upravena na civilní stroje ve službách British European Airways, se třemi lehátky v bombovníci. Tyto stroje zajišťovaly pravidelnou dopravu Londýn - Stockholm a převážely nad okupovanou Evropou diplomatickou poštu a důležité osoby. Tato letadla samozřejmě nebyla ozbrojena.

Jedno jediné z těchto Mosquit bylo napadeno v únoru 1944. Nad Dánskem bylo dopravní Mosquito zaskočeno několika Messerschmitty 163, raketovými stíhačkami.

Pilot věděl, že nepřátelé mají zásobu paliva jen na desítky sekund a nebude-li tedy sestřelen do dvou minut, dostane se z toho. Spustil divokou akrobacii, při níž jeho cestující, náhle probuzení ze spánku a ztuhlí zimou, létali v pumovnici jako pingpongové míčky. Nakonec se z toho pilot dostal prudkým piké při rychlosti na hranici pevnosti draku. Dvěma ze tří jeho cestujících praskly prudkou změnou tlaku ušní bubínky a ten třetí - britský diplomat a jeden z mých přátel, který byl právě poslán na Střední východ - přísahal na všechny bohy, že už nikdy v životě nevleze do letadla. Ochotně přísahu dodržel, ale nikdy nezapomněl, že za život vděčí Mosquito.

195

Kapitola IX

Ve znamení božského větru Historie Kamikaze - japonských sebevraždných letadel - přinesla vojensko-námořní kampani v Pacifiku v letech 1944-45 středověký podtext zvláštní a brutální velikosti.

Původ tohoto názvu je třeba hledat v japonském folklóru, v naivní a přepjaté poezii písní a gest typicky orientálních.

V roce 1223 do Číny vtrhli Mongolové, vedení KublajChánem, kteří ji zaplavili jako tajfun.

Zvědové krutému Tatarovi podávali zprávy o sopkách, jejichž vrcholky jsou pokryté sněhem, a o nádherných zahradách plných květů na ostrovech Jasukiny - země klidné krásy a míru.

V roce 1275 flotily vybudované ze všech možných říčních džunek, shromážděných v ústích řek na pobřeží, převezly obávané válečníky až na Tchajwan. A když vítr rozptýlil dým požárů, rýsovaly se na obzoru před zraky dobyvatelů modré obrysy ostrovů.

V roce 1281 bylo invazní loďstvo, které s napnutými plachtami plulo směrem k Japonsku, rozptýleno a zničeno svatým uragánem, který rozpoutal Tenši, Syn Nebes.

Kamikaze - božský vítr.

Název Kamikaze byl nejrozšířenější a prakticky jako jediný používaný Japonci. Přesto však Japonci užívali i jiné názvy označující speciální, peruté: Tokkotai, Sinšu, Kamiwaši. Letci z Tchajwanu používali název Makoto a ti z ostrova Kjúšú zase Šimbu, což znamenalo "odvážný".

Tento název měl tragicky vstoupit do slovníku spojeneckých námořních sil v okamžiku vylodování na ostrově Leyte na podzim roku 1944.

Pod tímto názvem byly sestaveny speciální perutě dobrovolníků rozhodnutých zemřít - dobrovolníků, odhodlaných naletět s letadlem naloženým bombami na nepřátelské lodi.

V této válce moderních technických zbraní, složitých obojživelných operací za použití všech výsledků vědy, radarů a také prvních dálkově řízených střel, byla hlášení o kamikaze zprvu hodnocena se zdvořilou nedůvěrou i když přece jen s trochou zneklidnění.

Naše civilizované povědomí bylo ochotno připustit možnost nejvyššího sebeobětování v té nejvznešenější podobě, v rychlé akci, při nepředvídaném vývoji situace, v bezvýhodnosti utrpení nebo beznaděje - jako Max Guedj v Norsku, jako poručík Kenan, když těžce zraněn narazil se svou stíhačkou na torpédo, které mohlo potopit jeho letadlovou loď, jako Delattre 11. května 1940 . . .

Někdy se mohlo jednat o beznadějné úkoly, při kterých piloti startovali s téměř naprostou jistotou, že se nevrátí - jako například "Fairey Battly" u Maastrichtu v roce 1940 - vždy však existoval určitý zlomek naděje, že dávka štěstí nebo velká dovednost dokáže zvrátit jinak neúprosná pravidla pravděpodobnosti. A jsem si jist, že v těchto chvílích vždy planul sice slaboučký, ale živý plamínek této naděje v srdci všech dobrovolníků.

Byli jsme také svědky statečného a nezištného reflexu muže, který zakryl velitele vlastním tělem, aby zachytil

196
střelu, která mu nebyla určena - jako gesto Maridora, který záměrně narazil se svým Spitfirem XIV do střely V-1, která padala na nemocnici, jako gesto Thomase Mausea, V.C., který zůstal u řízení svého hořícího Stirlingu, aby tak umožnil členům posádky záchranu na padácích.

Oproti tomu však psychologický mechanismus strašné chladnokrevnosti, úplného odevzdání se a pohrdání smrtí pilotů kamikaze je pro mentalitu Evropana těžko pochopitelný a tím více pak pro Američana.

Bylo by nejen příliš snadné, ale také zcela mylné přičíst takový počín na vrub "orientálnímu fatalismu". Tento postoj, který s oblibou Japoncům přisuzujeme, je v naprostém rozporu se zásadami speciálních jednotek Císařského letectva, protože kamikaze je naopak nástrojem, který má zlomit osud a který má rozbít nemilosrdnou logiku vojenských předpisů.

Fatalismus ve válce je pasivní. Japonci nás dokázali přesvědčit o významu naprosté odevzdané pasivity vojska vystaveného drtivému bombardování na atolech Pacifiku.

Tonáž výbušnin, shozených za jediný týden na některé pozice atolu Tarawa, proměnila nejstrašnější ostřelování u Verdunu v podřadnou záležitost, a přesto potom útočící americké jednotky narážely na fanatický odpor. Běžný evropský voják by za takových okolností přišel o rozum a o všechnu vůli bojovat.

Proč tomu tak je? Jak je to možné?

Vysvětlení není jednoduché.

Šintoismus - národní japonské náboženství - bylo vzkříšeno Mikadý v celé své slávě v období restaurace.

Uskutečňovalo se uznáním božství Mikada a v důsledku toho i jeho lidu a císařství.

Tato typická mystika, silně vybičovaná - sublimovaná do bušida - což je krédo válečníků - vyhovovala cílům samurajů a japonským vojenským skupinám.

Přímým důsledkem bylo Hakko Išui - sjednocení osmi

197

koutů světa pod jednou střechou, samozřejmě japonskou, tedy politika svatého imperialismu.

Válečník, který obětoval pro své velitele život, měl zajištěno, že zaujme místo v přesně stanovené božské hierarchii podle složitých zásad cti.

Vojenský duch vybudovaný na slepé a bezpodmínečné poslušnosti a oddanosti vlasti představované císařem měl za následek fanatismus většiny z nich.

Když japonští militaristé museli vzít na vědomí nespornou materiální převahu Američanů a když naděje na to, že Mikadovi získají úplnou císařskou nadvládu v Pacifiku se začala hroutit, zásady bušida jim nařizovaly sebevraždu.

Jen harakiri mohlo odčinit chyby a zachránit jim tvář.

Proto počátkem roku 1944 vznikla myšlenka kamikaze.

Na počátku této záležitosti - zcela v rozporu s tím, co nám tehdy předkládala k víře spojenecká propaganda se do ní hlásili především Japonci s vysokým vzděláním.

Každopádně bylo pro tento druh boje daleko víc nadšenců mezi vysokými důstojníky a mezi přežívající elitou aktivních letců, než mezi piloty mobilizovanými z řad středních vrstev.

Ostatně harakiri a další jiné způsoby rituálních sebevražd byly údělem pouze šlechty a vládnoucích vrstev.

Kamikaze se tak stalo "účelovou" formou harakiri, přenesenou do armádního letectva. Je ostatně nutné připustit, že vedoucí jedinci lidské rasy, která dokázala postavit Jamato

nebo stíhačky Zero, si důkladně promysleli, jaký bude praktický význam sebevražedného letadla.

Lod' Jamato a sesterská Musaki byly dvě nejmodernější bitevní lodi světa - mohutnější než Tirpiz nebo Bismarck. Měly výtlač

75 000 tun (francouzská bitevní loď Richelieu měla výtlač 38 000

tun), vyvinuly rychlost 30 uzlů a byly vyzbrojeny devíti kusy ráže

43 mm a navíc dalšími velkými děly. Obě byly potopeny leteckými útoky.

198

A sami byli mezi prvními, kdo to potvrdzoval osobním příkladem.

Zde už nešlo o čin řeckého filozofa, který vypil číši bolehlavu, nebo o poraženého římského generála, který se vrhl na

meč.

Šlo tu o bojovníka, který nezachraňoval jen svou osobní čest, ale zároveň přinášel svým činem značný prospěch své zemi. Symbolické gesto bnšida se tak velmi rychle proměnilo v hroznou zbraň.

První útok kamikaze uskutečnil major Takušige Takata, pilot císařské armády, když narazil u Biaku 17. května 1944 se svou stíhačkou Zero 52 na americký destroyer, zabil přitom 23 mužů a způsobil zkázu této lodi požárem.

O několik dnů později důstojník námořního letectva poručík Kobi v Indickém oceánu narazil se svým dvoumotorovým bombardérem Betty, nesoucím dvě odjištěná torpéda, na bok britské letadlové lodi.

Už dříve se ojediněle vyskytly případy - především v námořních bitvách u Guadalcanalu - že se piloti letadel hořících nebo poškozených natolik, že neměla naději na návrat na základnu, vrhali na americké lodi. Šlo však o důsledek emotivního jednání v návalu zuřivosti nebo nenávisti, nešlo o akce předem pečlivě připravené a promyšlené.

Myšlenka kamikaze vzbudila v japonském veřejném mínění vlnu nadšení. To bylo propagandou pečlivě živeno a v našich očích dosáhlo děsivých rozměrů.

Kandidáti byli prakticky zařazováni mezi bohy ještě zaživa a jejich potomkům byly udělovány vysoké důchody a čestné tituly. Přicházeli ke svým speciálním jednotkám oblečení do bílých nebo černých obřadních rouch, Tato roucha byla u námořnictva bílá s růžovým třešňovým květem s pěti okvětními lístky vyšívanými na zádech, u vojska bylo roucho černé s výšivkou zeleného draka.

199

očistění vzýváním bohů, s hlavou pečlivě vyholenou a po obrovském oslavování davem lidu.

V červenci 1944 bylo sestaveno sedmáct perutí, každá vybavena dvanácti stíhacími letadly Zero 52. Každé neslo dvě bomby po 250 kg, napevno uchycené pod křídly.

Čtrnáct těchto jednotek - většinou patřících k námořnímu letectvu - bylo posláno na Filipíny, kde hrozila americká invaze.

Přeletěly přes Singapur a nakonec se rozmístily na letištích v Dulagu, Taklobanu a Tolosa na ostrově Leyte.

Na nasazení nemusely čekat dlouho. 13. října vplulo americké loďstvo pod velením admirála Halseye do leytského zálivu přes úžiny Surigao.

14. října viceadmirál Masabumi Arima osobně vedl tři perutě kamikaze do útoku. O tři hodiny později narazil na palubu letadlové lodi Hornet, zatímco jeho ostatních třicet pět pilotů se zaměřilo na další lodi - a měli opravdu z čeho vybírat!

Když všechno skončilo, poslední letadlo se roztrátilo a byl vystřelen poslední protiletadlový granát, vlekl se Hornet těžce z dosahu a musel být okamžitě stažen z operací. Byly zasaženy letadlové lodi Franklin a Hancock a utrpěly velké ztráty na životech, stejně jako křižník Rheno.

Tři lodi vezoucí vojsko a křižník Houston byly potopeny. a Koncem roku 1944 skončilo těchto čtrnáct perutí svůj úkol s mimořádným úspěchem.

Například 21. listopadu tokijský rozhlas oznámil, že Tyto Kamikaze útočili také na americké bombardéry Superfortress B 29, které bombardovaly Japonsko. Na štěstí pro americké osádky nebyla tato taktika používána pravidelně, protože pokaždé takový útok znamenal jistou smrt celé posádky. Morálka. letcu by jistě

nebyla schopna dlouhodobě tomu odolávat; poměrně vzácné útoky kamikaze a zprávy o nich tradované mezi posádkami měly i tak dost nepříznivé důsledky.

200

kamikaze dokázali zabránit americkému admirálskému křižníku Nashvidde, který přepravoval štáb Mac Arthura, aby odplul z filipínských vod. 13. prosince jeden osamělý a schopný kamikaze ignoroval silnou protiletadlovou palbu celé eskadry lodí a narazil na můstek Nashvidlu rychlostí 900 km/hod., zabil 127 mužů a 163 jich zranil.

Admirál Strubble vyvázl jen zázrakem - byl výbuchem vržen proti dveřím a měl pouze zlomené žebro - ale generál Drunkel a plukovníci Muthe a Monrisey byli vyraženi z boje.

Operace proti námořnímu konvoji u Lingayenu prováděly poslední čtyři perutě, které se při letu k cíli vmísily mezi normální bombardovací letadla. Ve vzniklém zmatku a vlivem rozptýlení obranné palby a vzhledem k velkému počtu cílů bylo potopeno pět lodí, dvacet pět vážně poškozeno a čtyřicet dvě zasaženy lehce Z toho

14 z nich bylo potopeno a 42 těžce poškozeno kamikaze.

Destroyer Laffey byl napaden osmdesáti čtyřmi útoky v jediném dni, byl dvakrát zasažen, zmčil 23 letadla a manévrováním se vyhnul ostatním. Za dva dny muselo být odvezeno asi padesát mužů jeho posádky; byli postiženi vážnou nervovou krizí. Ostatně měli k tomu všechny důvody.

Celkový počet zabitých amerických vojáků a námořníků činil

1600.

Bylo to strašné a US Navy ztratila část své sebedůvěry, kterou postupně předtím získávala zpět v posledních námořních bitvách. Cenzura dostala přísné příkazy, aby za každou cenu před Japonci tyto výsledky zatajila.

Bohužel v těchto nepřehledných ostrovech, pokrytých hustou džunglí, se hemžili japonští zvědové a Tokio brzy znalo všechny podrobnosti.

Japonci jásal.

Na letištích ostrova Kjúšú - který je nejjižnějším z velkých ostrovů tvořících vlastní Japonsko - se začala shromažďovat další sebevražedná letadla. Japonci se však nespokojili pouze s používáním stíhaček a bombardovacích letadel, ale rozhodli se vyvinout speciální letadlo. Tak vznikla Džinrai neboli Baka.

Džinrai nebo Oka byly japonské názvy těchto nových zbraní a znamenají "hromová, rána". Američané je nazývali Boka, což znamená "bláznovství" a pod tímto názvem Džinrai nejnámější.

Bylo to jednomístné letadlo, poháněné raketami, se
201

kterými dosahovalo rychlosti až 1000 km/hod. Neslo ve špičce 1000 kg vysoce brizantní výbušniny. Konstruktorem byl námořní kapitán inženýr Niki.

Tuto pilotovanou létající pumu přivezla bombardovací letadla na vzdálenost asi 40 km k cili, tedy mimo dosah protiletadlového dělostřelectva. Baka byla vzhledem ke své rychlosti prakticky nezranitelná a byla schopna působit děsivé škody.

Ostatně brzy mohli Američané sami posoudit hrozné účinky útoků kamikaze.

Poslední etapou v přípravě obsazování japonského metropolitního území byl ostrov Okinawa, který svým významem ospravedlňoval oběti přinesené při jeho dobývání.

Nicméně po událostech u Iwo-džimy v únoru 1945, kdy při dobývání tohoto směšného ostrova o průměru několika kilometrů ztratila, námořní pěchota 20. 626 mužů během 24 dnů, se americký generální štáb rozhodl postupovat velkoryse.

1. dubna v ranních hodinách připlula před tento ostrov, který byl menší než departement Seine ve Francii, obrovská "Armáda" - 318 válečných lodí a 1119 dopravních lodí.

Dohromady nesly 548 000 mužů.

Po dvaosmdesáti dnech nesmírně krutých bojů Okinawa padla. V té době ale kamikaze již měli na svém kontě

33 potopené válečné lodí, včetně letadlových a křižníků.

57 ztracených lodí pro přepravu vojska

223 lodí poškozených

12 260 zabitých mužů

33 769 raněných Japonci v této bitvě ztratili: 2702 letadla, klasická i sebevražedná. Baky, kterých byla naštěstí právě většina uskladněna na Okinawě, byly poprvé nasazeny k maso202

vému útoku 12. dubna. Z 38 vypuštěných jich 23 zasáhlo a zničilo cíl.

Zavalena touto lavinou vyslala US Navy zoufalá SOS a žádala urychlené dodání zvláštní munice pro protiletadlové dělostřelectvo a náhradní hlavně 40 a 20 mm. Z USA byly dopraveny letadly desítky tun lehkých granátů vybavených zapalovači pro malou vzdálenost aby se tak předešlo katastrofě.

Tzv. proximity fuses byly zapalovače protiletadlové munice vybavené miniaturní vysílačkou. Když vysílané vlny dopadly na cíl ze vzdálenosti o poloměru 30 m, granát automaticky vybuchl. První byly použity v boji proti střelám V-1 nad Londýnem. Toto zařízení umožňovalo senzační výsledky v protiletadlové obraně a později i proti jiným cílům.

Ve skutečnosti bitva pouze začínala. Obsazená Okinawa se stala odrazovým můstkem pro invazi do Japonska. Soustřeďovaly se tam tisíce lodí, byly tam skladovány tisíce tun materiálu.

Kamikaze, kterých bylo na třiceti hlavních letištích Kjúšú rozptýleno přes 2000, pokračovali ve svých útocích na tento obrovský cíl, kde každý dopad znamenal vždy jistý zásah.

Aby Američané omezili škody, rozmístili obrovské obranné zařízení. Ostrov byl obklopen stovkou destroyerů vybavených radary, které uváděly do pohotovosti 625 stíhacích letadel a 7400 protiletadlových kanonů, řízených ze 140 radarových středisek.

Pod tímto ocelovým deštníkem mohly přípravy na invazi pokračovat.

6. srpna 1945 v 1.45 hod. v noci startovala z letiště Tinjan Superfortress B 29 č. 44-86 292. Její pilot, podplukovník letectva Paul Tibbets, pokřtil svůj velký čtyř203

motorák jménem "Enola Gay" na počest své matky.

V 8.15 hod. dopoledne toto osamělé letadlo bez doprovodu stíhaček otevřelo vrata speciálně upravené pumovnice. Temné protáhlé těleso, zpomalované malým padákem, spirálovitě sestupovalo v prosluněné letní obloze.

Byla to první atomová bomba, padající na Hirošimu.

Atomová bomba úplně zničila asi deset čtverečních kilometrů středu města a zabila asi 105 000 osob z 245 000, které město obývaly, a prakticky všichni zbývající byli různým způsobem zraněni nebo popáleni. Z 205 lékařů města bylo 197 zabito, stejně jako zahynulo

1654 zdravotních sester z 1700. Pouze tři nemocnice ze 46 byly

ještě schopny přijmout malý počet pacientů. Ze 79 000 domů bylo 68
000

zničeno nebo silně poškozeno. Jaká hrůza!

9. srpna 1945

Velká základna námořního letectva v Omuře - nejstarší a také nejvýznamnější na Kjúšú, protože její letadla chránila loděnice v Sasebo a v Nagasaki - byla přeměněna v hromadu sutin.

Obrysy pěti vzletových drah ve tvaru hvězdy na letišti přeoraném bombami bylo možné rozeznat už jen podle odlišné barvy kráterů. Všude jinde byly hnědé, ohraničené červenou zeminou, v místech bývalých drah jsou šedé, s prosvítajícími světlými skvrnami rozbitých betonových desek.

Všude hoří kostry letadel - Zera, Normy, Sally, Nicky s jemným čumákem, břichaté Jacky a Heleny s upjatým profilem.

Heleny a Sally jsou dvoumotorová bombardovací letadla. Norm je obojživelný stíhací hydroplán. Nick je jiný typ japonské stíhačky, vybavený řadovým motorem (licenční Daimler Benz) a Jack je velmi rychlá stíhačka, břichatá, která se snad nejvíce podobá trochu štíhlejšímu Brewsteru "Buffalo".

Rozlámané trupy, duralové nosníky přetáté střelami leteckých kulometů, ulámané podvozky, černé bloky ohořelých motorů, patetické výkřiky pokroucených

204

vrtulí, strnulé kaluže roztaveného hliníku, které spálily zežloutlou travu pod zhroutenými křídly.

Tento hřbitov letadel je teď skryt v husté masné mlze z benzinových sazí, kterou vánek pomalu unáší směrem k moři.

Hangáry a dílny jsou srovnány se zemí a jejich trosky rozesety do široka tlakovou vlnou bomb.

Přesto někteří muži toto peklo přežili. Teď se tu hemží jako pilní mravenci, vybírají zachovalé díly z trosek letadel, vykopávají bedny s municí z úkrytů pečlivě pokrytých senem, kutálejí sudy s benzinem mezi hořícími troskami.

V rozšklebených základech řídicí věže, překrytých maskovacími plachtami, je upravena místnost. V koutě stojí dlouhý teleskopický stožár radiostanice, opřený o improvizovaný komín, ze kterého stoupá slabý proužek dýmu.

Jsou tam čtyři muži - všichni nemluvní.

Ten první prudkým máváním vějíře probouzí malé ohniště s dřevěným uhlím a dohlíží na pečení malých koulí z lososího masa, které druhý muž, vkleče na schodech, válí mezi dlaněmi.

Na zemi leží prázdné krabice od rybích konzerv, několik načatých láhví saké, nedopalky cigaret. Na zdi visí na hřebících několik leteckých kombinéz zamaštěných od oleje, kukly a kyslíkové masky.

Další dva muži sedí opření zády k sobě na stole pokrytém námořními mapami a poslouchají z tokijského rádia, které ohlašovalo svržení atomové bomby na Hirošimu.

První bylo vysíláno 8. srpna v 19. hod. a druhé 9 srpna v 9.30

hod.

"... Hirošima... příliš velký počet mrtvých, než aby bylo možné je spočítat... obyvatelé spaleni zaživa v ulicích nebo rozdrceni zřícenými domy... nelze rozlišit mrtvé od zraněných a jen velmi obtížně je možné je identifikovat... čestný mír... nová zbraň s nebeským ohněm... čestný mír..."

8" Toto je doslovně převzato ze záznamu druhého vysílání tokijského rozhlasu.

205

Přenos je nekvalitní, hlasatelův hlas je přerušován interferencí, ale smysl je jasný. Je to výzva ke kapitulaci.

Muž sedící blíže k přijímači natáhl ruku a vypnul příjem, pak se otočil na svého druha. Ten se rty sevřenými si nepřítomně hraje se šavlí samurajů - vytahuje lesklou čepel z hnědě lakovaného pouzdra a znovu ji prudce vráží zpět dlaní v rukavici.

Všichni jsou v černých uniformách císařského námořnictva, s kalhotami prostě zdobenými stuhou z černého hedvábí, našitou podél švu. Na límci jednoduchého kabátce má jeden z nich zlatou hvězdu - je to kontraadmirál Ugaki, velitel páté letecké flotily. Druhý má hvězdy dvě, je to viceadmirál Fukada, velitel mobilního oddílu č. 1 námořního letectva. ~5

Jejich jednotky jsou teď rozptýleny a není možné jim velet, jsou na zničených letištích na Kjúšú a oni dva se setkali zde, v tomto úkrytu, velitelé bez naděje, s velitelstvím rozbitým na kusy.

Nastala chvíle, o které v posledních měsících často chladně hovořili při pití zeleného čaje. Zbývá jim už jen jediné čestné východisko...

Podívali se jeden druhému do očí, dlouze, bez jediného slova, a podle obvyklého zvyku loučení bratrů ve zbrani se pozdravili hlubokou poklonou. Pak si vzájemně vyměnili šavle, když předtím políbili rukojeť ze slonové kosti, pak se znovu pozdravili.

Jak vzdáleny jsou teď šťastné doby, kdy jako mladí námořní kadeti císařského námořnictva sdíleli společné osudy, večer rozdělovali svět a kladli ho k nohám císaře!

Tito dva japonští admirálové nejsou v žádném případě smyšlenými osobami a okolnosti jejich letu jsou do všech podrobností přesné. Udaje jsou převzaty z oficiálních dokladů US Navy, z výsledků zajatců a z archivních materiálů Císařského japonského námořního letectva.

206

Krátký povel, kopnutí nohou do žhavých uhlíků, pak posílají pryč své sluhy, kteří odbíhají a nechávají oba velitele o samotě.

Venku se ozývá dupot bot běžících mužů, výkřiky...

Oba admirálové znovu usedají, tentokrát tvářemi k sobě, se skloněnými hlavami, zkříženými rukama, a v tichosti medituji.

Ze všech stran letiště stovky mužů směřují k malé cestě vedoucí ke skalám, kde se nad propastí tyčí kladkostroje a vrátky.

Strkají do sebe a ženou se přes schody, vysekané ve skále. Dole omývají klidné vody zálivu Sasebo rozlehlou pláž, která se jen mírně sklání do moře.

Rychle pracují košťaty a odmetají několikacentimetrovou vrstvu písku, pečlivě uhrabanou, pod kterou se skrývá dlouhá dráha z dřevěných desek.

Maskovací sítě, kterými byly v několika místech zakryty skály, teď muži odstraňují a odkrývají tak dutiny vzniklé ve skále vodní erozí. Kdysi tam byli usazení kormoráni. Teď malí pracovníci žlutí muži jeskyně pomocí krumpáčů a dynamitu rozšířili a je v nich ukryto několik vzácných zachráněných letadel.

Právě odtud skupina propocených mužů pracně vystrkává dvě bombardovací letadla Betty.

Kola se boří do písku, mraky jsou nízko, nad dusným letním horkem se vznáší hrozba bouřky, vzduch je nabitý elektřinou.

Mechanici hned nahazují motory. Nemají startovací baterie. Pomáhají si důmyslným použitím provazů, které navějeji na kryt vrtule, a pak za ně společně tři muži prudce zatáhnou. Dobře seřizené motory Kasei 21 hned naskakují a zvedají mračna prachu, která odírají barvu z křidel jako smrkový papír.

Přicházejí posádky. Piloti jsou v kožešinových kombi207

nézách z beránčí kůže, někteří mají silné dioptrické brýle pro krátkozraké.

Z tunelu vyjíždí malý traktůrek s dvěma vlečnými vozíky. Na každém spočívá na dvou kolébkách jedna Džinrai. Zbrojíři přivázejí káry, na kterých jsou uloženy válcovité nálože obsahující jednu tunu TNT, a pomocí zvedáku upevněného na traktoru je ukládají do přední části každé Džinrai. Pak pečlivě zašroubují pět detonátorů a všechno nakonec zakryjí aerodynamickým krytem.

Olej motorů už je prohrátý, proto mechanici motory zastavují. Džinrai jsou teď uloženy mezi nohama podvozků pod břichem obou Betty.

Vše je připraveno a na ploše je kolem letadel shromážděno téměř tisíc mužů s pohledy upřenými na schody vytesané ve skále.

Admirálové Ugaki a Fukada pomalu sestupují se schodů.

Ugaki si přes uniformu navlékl dlouhý bílý plášť se širokými rukávy vykasánými až po lokty. Na zádech je vyšit velký třešňový květ s pěti okvětními lístky. Stejný květ je namalován na trupech obou Džinraji. Fukada si přes ramena pouze přehodil jakousi bílou pelerínu a oběma rukama tiskne na hrud' samurajskou šavli.

Všichni přihlízející se se zkříženými rukama oběma důstojníkům hluboce uklánějí a v tom okamžiku osvětluje oblohu oslepující záblesk - tak silný, že mraky se zachvívají světlem ještě dlouho potom.

Před vyděšenými muži, kteří se s nohama zabořenými v písku prudce narovnali z úklonu, se na druhé straně zálivu, za kopci porostlými zelení, zvedá zlověstný sloup plamenů. Je široký jako hora a mizí v mracích.

Všichni dobře vědí, že v úpatí tohoto oslnivého víru, který stoupá a strhává s sebou vířivé kotouče bílé a růžové páry, je město Nagasaki.

Atomová puma shozená

9. srpna na Nagasaki v 11 hod. dopoledne způsobila méně obětí - asi

43 000 mrtvých. Tato bomba se od první lišila v tom, že ta z Hirošimy byla odpálena barometrickým zapalovačem v určité výšce nad městem zatímco tato druhá měla klasický nárazový detonátor.

Čtyři za sebou následující nelidské hromové rány se

208

valí od jedné hory ke druhé jako nějaké zemětřesení, od `` skal se uvolňují celé velké balvany.

Jako od mávnutí obrovského vějíře se řítí vichr a přestože je zeslabený horami a vzdáleností, bičuje prudkými ' nárazy zpěněnou vodu zálivu.

Jako stále se obnovující hlavy obludného draka vznikají ohromné ohnivé koule a hnány proudem plamenů stoupají vzhůru a ztrácejí se v divoce pěnících mracích.

Stále vznikají další, nafukují se, stoupají vzhůru.

Nad krajem teď leží tmavá obloha jako olověná příkryvka a pouze v místech, kde leží Nagasaki, je nadzvedávána hrůznou září požárů.

Všechno se odehrálo tak rychle, neskutečně, že všichni zůstávají jako přibití na svých místech a stáli by tak snad donekonečna, zkameněli hrůzou. Ale hvizd píšťaly je probouzí a muži se rychle vracejí na svá místa a při každém kroku otáčejí hlavy k jihu.

Admirálové se naposledy objali a uctíví mechanici jim! pomáhají se usadit v těsných kabinách Džinraji. Připínají si a utahují bezpečnostní pásy a mechanici nad nim pečlivě připevňují průhledný kryt kabiny.

Do zvedacích ok jsou vloženy dva háky a vrátky trhavě zvedají létající puny až těsně k trupu, kde jsou pevně uchyceny čtyřmi ocelovými závěsy.

Ugaki, zavřený do své rakve z hliníku a vyleštěného plexiskla, je již oddělen od lidí a země. Ocitl se v šeru, protože Džinrai je těsně vsunuta do upravené pumovnice dvoumotoráku. Ístihlé plochy dvojité směrovky bomby se jako dvě ruce opírají o zaoblené a chladné břicho Betty, Hlasy zvenčí, tlumené stěnami, jako by doléhaly už z jiného světa a admirál jen vzdáleně vnímá další postup prací k přípravě letu.

Cítí záchvěvy, přenášené trupem, způsobené posádkou nastupující na palubu:

209

bombovnice se změní drátů a měděných trubek, které se proplétají jako nějaké vnitřnosti přichycené na hrudní koš z nosníků a nýtovaného potahu trupu.

Startující motory otřásají letadlem, hroty radarových antén vibrují a vydávají bručivý zvuk, který se mění podle otáček vrtulí.

Když Ugaki přitiskne tvář k plexisklu kabiny, může pohlédnout dolů. Vidí však pouze prkna a zeminu pohybuje se vzad a houpá se podle měkkých pohybů tlumičů podvozků. Betty pojíždí na start.

Skřípají brzdy, pak ještě jednou, pilot rovná letadlo do osy dráhy. Otřesy motorů, běžících na volný chod, jsou konečně vystřídány burácením tří tisíců koní. Betty se rozbíhá, otřásá se a houpe na nerovnostech dráhy.

Protože Džinrai je zavěšena poněkud za těžištěm bombardéru, vnímá Ugaki nezvykle silně zásahy směrovky, kterými pilot čelí snaze letadla uhýbat ze směru. Na její spodní část prudce naráží zvířený písek.

Start je pomalý, s bočním větrem. Pak začne bombardák nešikovně poskakovat po jednom kole, druhá pneumatika je zřejmě proseknuta střepinou granátu. Na okamžik Ugaki zneklidněl - ne kvůli sobě, už sám sobě nepatří, ale kvůli smyslu své oběti. Havárie by v tomto okamžiku znamenala nezdar a jeho smrt by byla zbytečná.

Poskakování ustává - Betty se opile potácí a tápavě hledá rovnováhu. Pocit propadání, když pilot zasouvá klapky.

Otřesy kol podvozků, která se po jeho zasunutí ještě otáčejí a rozkmitávají celý mechanismus, a letadlo houpavě vzlétne. tenký potahový plech šumí pod náporem proudícího vzduchu.

Teď nezbyvá než trpělivě čekat. Asi za sto padesát minut se před ním rozsvítí zelená signálka - "připrav se" pak začne blikat červená a bude vypuštěn směrem k ne210

příteli. Až do tohoto okamžiku bude čekat, přikrčený, osamělý, jen se svými myšlenkami.

Pouze světélkující ručičky chronometru, pomalé, zoufale pomalé, ho spojují s existencí vnějšího světa.

Je 11.50 hod. - z jednoho ze tří letišť v Kumamoto startují dva Saiuny, které se mají setkat s Betty. Jsou z 18. flotily a nesou po jednom torpédu o průměru 56 cm.

Kdo je pilotuje? Důstojníci museli tahat los, aby se jim dostalo cti účastnit se této akce.

Poledne. Souostroví Hondo, čedičové krajkové rozseté po Čínském moři, na němž po světlých vodách kloužou pestré barevné rybářské džunky a sampany s plachtami žlutými jako sláma. - Náhlá lítost nad ztraceným životem, kterou vzápětí rychle potlačuje . . .

12.10 hod. To by měl být záliv Kagošima s pohyblivými pisky se zvrásněnými stěnami, na kterých se usazují ústřice - perlorodky - trpělivě pěstované domorodci. Voda je špinavá a žlutá a plavou v ní rejnoci doprovázeni mořskými čerty.

12.25 hod. - nad letištem Kanoja stoupají ve spirále jako hejno supů stíhačky Shidden, aby se připojily k Betty a doprovázely je až k Okinawě. Kolik se vůbec podařilo dát dohromady letuschopných strojů? Asi tucet: gaiun - podle spojeneckého kódu "Myrt" byl Nakadžima C6N1, rychlé třímístné průzkumné a torpédonosné letadlo (námořního letectva). Saiun znamená "pestré barevný oblak". hidden - podle spojeneckého kódu "Georges" byl Kawaniši NiK2, jednomístná stíhačka. Shidden znamená "fialový blesk".

Brzo uplynou dvě nekonečné hodiny letu. Ve stehnech cítí bolestivou křeč. Kyslíkem musí šetřit, protože zásoba je malá a tlakoměr je už téměř na nule, v Omuře nebyly totiž kompresory potřebné k doplňování kyslíkových láhví.

Všechno bylo zničeno bombardováním.

Také jím proniká přes uniformu z tenkého plátna chlad.

Dole již není nic k zahlédnutí, je natolik oslněn odra211

zem slunce na hladině moře, že nic nevidí.

Betty, brzděná odporem Džinraje a zatížená její hmotností, se zadýchává. Podle pohupování Ugaki ví, že dosáhl jejího nejvyššího dostupu, asi 7000 metrů. Motory vydávají všechny své síly, ale dunivý houpavý zvuk svědčí o tom, že pilot má potíže se synchronizací jejich otáček.

13.30 hod. - zelená signálka.

Nohy pevně na stupačkách směrovky, ruka sevřená na kniplu, druhá je na kolečku pro vyvažování kormidel, celé tělo v napjatém předklonu.

Co se děje v jeho oholené hlavě pod kuklou z černé kůže? - Nenávist? - Chladný vztek? - Úzkost z neznáma?

Nejspíš však záměrná prázdnota. Ty myšlenky, které jsou podstatou našeho života, jsou teď pro něho zbytečnou zátěží, vše je plně ovládáno mechanismem činu, který čeká na vykonání.

13.41 hod. - ČERVENÁ!

Pád do prázdnoty - cvaknutí odpálených závěsů, oslnivé světlo čistého nebe.

Stroj prudce padá po čumáku dolů, strháváný hmotností výbušné nálože.

Zatáčka doleva, pak doprava, musí se seznámit s účinností kormidel. Džinrai je velmi nestabilní.

Krátký pohled na skromnou přístrojovou desku.

Rychloměr - 580 km/hod.

Výškoměr - 7100 m.

Sklonoměr - ocas vysoko.

Kompas - jih.

Nalevo je skříňka se spínači pro volbu pěti raketových motorů, dva jsou pod křídly, tři v trupu.

Před obličejem, přímo před očima, má červeně natřené táhlo nabíječe, za které energicky zatáhne a odjistí tak zapalovače, uložené ve smrtící náloži z trinitroanisolu.

Tlakem palce na tlačítko na horním konci kniplu zapaluje rakety pod křídly.

212

Ugaki je drtivou akcelerací zatlačen do sedačky.

Má rychlost 850 km/hod. a ztratil už téměř tisíc metrů vzácné výšky.

Rozhlíží se kolem sebe. Obě Betty jsou už daleko a otáčejí se zpět k základně. Saiuny letí střemhlav, obklopeny skupinou Shiddenů. Pod ním jsou v půlkruhu rozmístěny destroyery aktivního radaru varování - jsou jako jemné světlé jehly na modré hladině, a o něco dál, přímo pod ním, je Okinawa.

Prokletý ostrov plave jako mrtvola utopené mořské obludy, ze které vystupuje nad hladinu jen její ještěř hřbet, rozeklaný rovnými rovnoběžnými jizvami, nakreslenými americkými vzletovými dráhami.

Úplně na konci se tyčí hora Kuribare s tmavým zivajícím kráterem jako dominanta nad Brucknerovým zálivem, hemžícím se loděmi.

Ječivý zvuk raket způsobil poplach v protiletadlových bateriích v Ješimě, ale puma letí tak rychle, že výbuchy granátů zůstávají stále daleko za dlouhým plamenem.

Trochu vlevo, doprovázená černými obláčky 40 mm granátů a bílými obláčky 20 mm granátů, letí Fukadova Džinrai jako meteorit směrem na přístav Kjúkjú.

Za ním jako tenké křížky letí na plný plyn těsně nad mořem oba Saiuny.

První výbuch - zásah - pak sloup vody u nákladní lodi typu Liberty - to bylo mimo cíl.

Admirál Ugaki už přelétává ostrov. Je to jen kamenné spáleniště rozorané kličkujícími okopy, tetované trychtýři od bomb tak těsně u sebe, že se vzájemně dotýkají a místy splývají do jednoho celku.

Nikde žádný strom, ani skvrna zeleně.

Buldozery před sebou hrnou hromady zeminy a za sypávají vstupy do podzemních krytů, ve kterých byly plamenomety spáleny na uhlé celé čtyři japonských vojáků.

213

Dýmovnice připravené na pobřeží již vypouští hustou ochrannou clonu, kterou prudký vítr zahání nad Brucknerův záliv. Je však příliš pozdě a zakotvené lodě se rozsvěcují záblesky protiletadlové palby a vytvářejí nad zálivem ocelový štít z výbušnin a střepin.

Džinrai, která je už ve výšce pouhých asi padesáti metrů, letí těsně nad stráněmi Kuribare, kde jsou na masách ztuhlé lávy roztroušeny ohořelé kostry tanků Shermann.

Konečně je tu cíl.

Přistaviště je lemované vyhlazenými trupami lodí, které byly vrženy na břeh. Je to výsledek práce kamikaze.

Nákladní Liberty Ships a transportéry pěchoty jsou spojeny stopami bílé pěny v brázdách vyloďovacích člunů.

Rychle najít cíl hodný vrcholné oběti!

Křížníky se štíhlými komíny?

Řadové lodě třídy South Dakota, zakotvené u mola?

Jsou tam tři, mohutné, zešíroka posazené na pancéřovaném břichu.

Konečně! Letadlové lodě, hranaté, s bočně umístěnou nástavbou.

Ugaki si vybral.

Zní řev posledních tří raket a v rychlosti jednoho tisíce kilometrů za hodinu, jako kometa s plamenným chvostem, míří Džinrai na největší letadlovou loď.

Do ocelového kruhu jednoduchého zaměřovače už je zarámována nástavba můstku na boku paluby.

Puma je tak rychlá, že admirál nevnímá lodě, které míjí, a vidí jen řadu výbuchů z protiletadlovek. Vléta do tunelu ze svítících stěn a přelétává dvojitou řadu gejzírů tryskajících z moře.

Ugaki teď letí těsně nad hřebeny vln, vzdálen od pěnících vrcholků méně než metr, a před ním závratně roste obrovská šedá hmota, tyčí se nad ním, už zbývá jen pár metrů. Muži v různobarevných tričkách pobíhají po

214

palubě, vnímá sbíhající se proud stěn z 20 mm kanonů, střílených na malou vzdálenost ze čtyřiceti hlavních - už rozeznává nýty na obšívce lodí - odpadní otvor přímo před ním chrlí vodu . . .

Narovnává se a křičí: "BANZAI!"

Pak před ním zasvitlo slunce smrti. Ugaki nesklonil zrak.

Rychlostí asi tři set metrů za sekundu se těleso prořítlo lodní stěnou a nálož vybuchla v hangáru číslo 2 lodí Savo Island.

Exploze naskládala, doslova nalisovala dvacet letadel, která byla v hangáru, jedno na druhé, a roztrhala všechny muže, kteří tam pracovali. Všechno pak zaplavil proud hořícího benzínu.

Naštěstí byl výtah na letadla v dolní poloze a stlačené plyny, které by jinak rozervalo loď na kusy, vyrazily obrovskou šachtou.

Požární čerpadla zaplavila hangár hasící penou a tím se podařilo letadlovou loď zachránit.

Zabito bylo třicet devět mužů a velké množství jich bylo v okolních chodbách omráčeno výbuchem.

Jakmile byl požár uhašen, podařilo se z Džinrai a z pilota nalézt pouze bronzovou vrtulku detonátoru, několik zmačkaných plechů a samurajskou šavli. Její pouzdro bylo zprohýbané a odřené, ale čepel zůstala nepoškozena.

Zatímco probíhalo toto hrůzostrašné drama, dvanáct Shiddenů věrně krylo oba Saiuny v jejich posledním střemhlavém náletu. Když po odhození torpéd začaly stoupat na plný plyn, byli oba sestřeleni stíhačkami P 51, kterých přilétlo třicet a ke kterým se vzápětí připojily dvacet čtyři P 47.

Padesát čtyři proti dvanácti! Jak jen se kolo osudu otočilo od dob Bataanu!

Díky skvělé obratnosti čtyři Shiddeny unikly a ostatní převaze podlehly.

215

Ti čtyři, kteří byli rychlejší než P 51 a přežili, se znovu zformovali nad mořem a jako na přehlídce, křídlo na křídle, zaútočili na nákladní loď, která manévrovala a snažila se vplout do přístavu.

Američtí protiletadlovci nestříleli, protože se domnívali, že nalétávají čtyři stíhačky P 47, kterým se Shiddeny podobaly.

2500 tun výbušnin, které loď vezla, způsobilo doslova živelnou pohromu.

Tak skončil poslední útok kamikaze této války.

Následujícího dne tisková kancelář Domei rozhlasem ohlásila, že Japonsko skládá zbraně v souladu s ujednáním z Potsdamu (Postupim), s výjimkou zachování duchovní autority císaře.

15. srpna prezident Truman oficiálně potvrdil ukončení válečného stavu.

Více než atomovými bombami bylo Japonsko poraženo hlavně americkým letectvem, armádním i námořním, operujícím v Pacifiku.

Americké vojenské letectvo, které bylo počátečním japonským útokem prakticky zničeno, bylo rychle znovu vybudováno. K lednu 1943 US Army Air Force měla v Pacifiku

1622 letadel a 91 600 mužů.

V roce 1944 byl tento počet zvýšen na 3174 letadel a 245 077 mužů.

K 1. lednu 1945 to už bylo 4911 letadel a 402 406

mužů a nakonec stav dosáhl k 1. srpnu 1945 7260 letadel a 467 957 mužů.

Námořní letectvo v Pacifiku během čtyř let vzrostlo ze

127 letadel z 10. prosince 1941 na 14 648 letadel k 1. srpnu

1945.

Japonské letectvo mělo v lednu 1942 2520 letadel první linie a

768 500 mužů.

V lednu 1943 3200 letadel a 84 500 mužů.

216

V lednu 1944 4050 letadel a 117 000 mužů.

V lednu 1945 4150 letadel a 184 000 mužů.

A v den příměří mu zbývalo 4600 letadel první linie a asi 5000 letadel přizpůsobených na operace kamikaze.

Generál Kawabe, náčelník císařského generálního štábu pro záležitosti kamikaze, prohlásil americké vyšetřovací komisi:

"Nechceme, abyste hovořili o úkolech kamikaze jako o úkolech sebevražděných.

Pilot, který odlétal k plnění úkolu, se považoval za bombu, která zničí válečnou námořní loď nepřítele jeho vlasti. Pro něj to byl slavný čin.

Nemyslím si, že by nás právě tyto metody dovedly k porážce. Až do konce jsme věřili, že budeme schopni vyvážit vaši materiální a vědeckou převahu našim duchovním přesvědčením a našimi morálními hodnotami.

Ať už se díváte na kamikaze jakkoli, věřte, že všichni tito piloti umírali šťastní, v pevném přesvědčení, že jejich oběť znamená další krok k císařovu vítězství."

Co lze na takové - ostatně hluboce dojemné - prohlášení odpovědět, i když se proti němu vzpouzí celé naše evropské chápání světa?

Přesto 9. srpna admirálové Ugaki a Fukada nezemřeli pro vítězství. Je zřejmé, že nechtěli přežít porážku a tak poprvé učinili gesto, které jsme my Evropané schopni pochopit.

Poznámka o Džinrai - Baka Na dvou vzdálených místech zeměkoule nerovnováha sil a rostoucí stín porážky vedly nezávisle na sobě německé a japonské inženýry k zoufalým pracem na vývoji zvláštních obranných zbraní.

Německý problém spočíval v nutnosti zastavit všemi

217

možnými prostředky těžké bombardéry RAF a US Air Force. Heinkel, Messerschmitt, Junkers a Bachem předložili své plány. Byl zvolen projekt firmy Bachem.

Řešení zvolené vedením Luftwaffe se nám ještě dnes jeví tak zvláštní, že při bližším seznámení s tímto neobvyklým strojem má každý normální pilot pocit pořádně nepříjemného mrazení kolem páteře.

Byla to obranná stíhačka BP Natter - "Zmije".

Byla dlouhá pět metrů, rozpětí tři a půl metru, nosná plocha šest čtverečních metrů. Natter byla poháněna raketovým motorem Walter HWK 509, který vyvíjel tah

1700 kg po dobu čtyř minut a umožnil stíhačce při vertikálním stoupání dosáhnout rychlosti 800 km/hod. a po srovnání do vodorovného letu až 1000 km/hod.

Jakmile se pilot ve velmi těsné kabině připoutal, létající pumu postavili na svislý katapult, ze kterého byla odpálena dvěma raketami na tuhé palivo. Když byly nepřátelské bombardovací svazy ve vzdálenosti několika kilometrů od místa startu, byla Natter katapultována. Pilot se dostal do vzdálenosti dostřelu během několika sekund, rychle zacílil na některou létající pevnost, a odpálil na ni salvu dvaceti raket R 4 M, umístěných v nose stroje.

Touto salvou bombardovací letadlo rozdrtil na kusy, pak stiskl knoflík, který odpálil nálož. Natter se jimi rozdělila na dva kusy, pilot byl vyhozen a sestoupil na padáku, stejně jako motor Walter, který byl také vybaven automatickým padákem a mohl být znovu použit.

Bylo to všechno dost bláznivé.

První zkušební pilot - jak jen mohli získat dobrovolníky k řízení těchto výplodů lidských mozků, zůstává záhadou - neodolal zrychlení a Natter udělala po vystřelení looping a zapíchla se do země rychlostí 1000 km/hod. Jak se u stíhačích pilotů říkávalo, oběti byl poskytnut "syntetický pohřeb".

Druhý pilot byl vystřelen úspěšně, ale nemohl se do

stat z kabiny a rovněž se zabil, po něm pak ještě třetí. I čtvrtý byl šťastnější, protože mezitím skončila válka.

Spojenci zabavili asi deset dohotovených Natterů a v USA ve zkušebním středisku Muroc chtěly americké úřady přimět zajaté německé piloty, aby pokusy zopakovali. Jak si snadno dokážeme domyslet, oba dotázaní se vši slušností odmítli a všechny argumentace - od přátelského přesvědčování přes sliby, volání po vlastenecké hrdosti a nakonec po vyhrožování nucenými pracemi zůstaly bez úspěchu. To je samozřejmě pochopitelné.

Pak byla vystřelena Natter dálkově řízená rádiem, vymkla se ale kontrole a narazila do země u domu jednoho lékárníka v Las Vegas. Obyvatelé města i tisk spustili takový povyk, že pokusy s vynálezem firmy Bachem bylo nutné ukončit.

Mezitím se na druhém konci světa Japonci pustili do stavby zařízení, které našim ubohým civilizovaným očím poskytl ještě děsivější podívanou. Je pravda, že stáli před řešením jiného problému, jim šlo totiž o to, zastavit americké loďstvo a znemožnit mu přiblížení k japonským břehům.

Přece jen bylo poněkud snazší chtít roztřískat létající pevnost, než potopit bitevní loď o výtlaku pětáctýřicet tisíc tun! Museli se uchýlit k neobvyklým a krajním řešením.

Jakmile se dostalo do chodu hnutí kamikaze s použitím klasických letadel, naložených bombami, bylo logické - lze-li to tak vůbec říct - hnát věc až do konce a postavit stroj lépe přizpůsobený pro tento svérázný druh sportu.

A tak korvetní kapitán Niki zkonstruoval Džinrai - "hromovou ránu" - řízenou létající bombu, které Američané dali pragmatický název Baka, což znamená "šilenec".

A bylo to opravdu bláznovství, jenže velmi dokonale promyšlené.

Na první pohled se Džinrai jevila jako miniaturní reaktivní letadlo celokovové konstrukce, dolnokřídle, s dvojí jítou směrovkou a kapkovitou průhlednou kabinou usazenou na trupu, velmi podobnou kabině stíhačky Zero.

Válcovitý, šest metrů dlouhý trup však měl v nose uloženou nálož 1000 kg TNT. Ta byla odpalována pěti zapalovači - jeden byl automatický s vrtulkou ve špičce Baky a čtyři byly inerční, uložené přímo v hmotě TNT - které pilot sám odjišťoval po odhozu z letadla-nosiče.

Malá křídla Džinraje - rozpětí bylo pět metrů - a výkon jeho pěti hnacích raket mu dávaly možnost urazit vlastními silami pouze asi sedmdesát kilometrů. Byl proto přivezen k místu určení v bombovnici dvoumotorového bombardovacího letadla Betty a pilot už neměl žádnou možnost vystoupit nebo změnit své rozhodnutí zemřít.

K řízení tohoto okřídleného meteoritu, který dosahoval při klesání 5° a současném zažehnutí tří raket rychlosti

1000 km/hod., měl pilot k dispozici pouze čtyři palubní přístroje: rychloměr, výškoměr, sklonoměr umožňující dodržení úhlu klouzání a kompas.

Plochy kormidel byly velmi malé a protože byly přímo ovládané táhly bez posilovače, vyžadovalo řízení tohoto nestabilního stroje značnou fyzickou sílu. Protože od odhození do nárazu na cíl uplynulo pouze asi pět minut, kdy si pilot mohl vyzkoušet zvláštnosti ovládání stroje, bylo možné svěřit Džinrai pouze zkušenému pilotovi. Posledních deset kilometrů letu letěla bomba rychlostí blízkou zvuku a práce pilota byla navíc znesnadňována jevy souvisejícími s kritickou rychlostí.

Prvních tři sta Bak bylo uloženo v podzemních hangárech na Okinawě a Japonci byli vyloďením Američanů tak překvapeni, že je nemohli ani použít, ani odvézt, k velkému štěstí US Navy!

Výroba pokračovala na Kjúšú, ale čas utíkal rychle a konec války se nezdálo se blížit. Nakonec Japonci použili asi jen sto padesát pum Baka s poměrně malým procentem zásahů - asi 30%.

220 221

V námořních dílnách v Jokusace byl nalezen prototyp Baky schopné samostatného startu pomocí dvou raketových motorů Walter a pěti raket na tuhé palivo.

Poznámka o letadle Saiun - Myrt a Hellcat 606 km/hod., nemohly palubní americké stíhačky Myrt dohonit.

Saiun - "pestrobarevný oblak" - bylo tedy velmi zdařilé letadlo a s dobrou posádkou bylo mimořádně nebezpečné.

Saiun - v americkém kódu "Myrt" - byl dalším vývojovým stupněm typu jednomotorového rychlého více= místního stroje pro službu na palubě letadlových lodí, na jaké se specializovala firma Nakadžima.

Saiun - Nakadžima CB N1 - vznikl dalším zlepšením letadel Kate a Jill, která jako torpédová letadla dosahovala úspěšných výsledků při bitvě u Guadalcanalu a u Midwaye.

Myrt, s ohledem na svou rychlost a velmi velký akční rádius, byl používán také jako letadlo pro dálkový námořní průzkum.

Byl to dolnokřídový jednomotorák, celokovový, klasických a čistých tvarů, s posádkou v dlouhé prosklené kabině, a mohl nést tři fotopřístroje, jeden ve spodku trupu mezi kryty podvozku a dvě šikmé kamery na pravé odtokové hraně křídla.

Myrt byl pro průzkumné lety třímístný, vyzbrojený dvěma kulomety směřujícími dozadu, a dvómístný v torpédové verzi. Jednadvacetipalcové torpédo bylo zavěšeno pod břichem.

Pohon zajišťoval dvouhvězdicový osmnáctiválcový motor Nakadžima Homaré 21 o výkonu 2000 koní, přenášeném na vrtuli s konstantními otáčkami.

Rozpětí Myrtu bylo 12 m 50 cm a délka 11 m 10 cm, prázdná hmotnost byla pouze tři tuny; se zátěží a se zásobou paliva na 5000 km letu vzrostla hmotnost téměř na pět tun a rychlost byla 630 km/hod. Protože stíhačky Grumann Wildcat měly rychlost pouze 509 km/hod.

Poznámka o letadle Shidden - Georges Shidden - "fialový blesk" - podle amerického kódu "Georges", byl současně Saiunu, protože byl rovněž dán do služby koncem roku 1944.

Byla to nejmodernější japonská stíhačka a postupně ve stíhacích jednotkách nahrazovala Zero.

Shidden konstruoval Kawaniši, jeho sériová výroba však byla bržděna hrozným bombardováním města Kóbe v lednu 1945, při kterém továrny Naruo Hygokun, kde se George montovaly, byly zcela zničeny.

To bylo pro Spojence štěstí, protože Shidden bylo se svými čtyřmi 20 mm kanony v křídlech, dvěma synchronizovanými kulomety, stoupavostí dva tisíce metrů za minutu a rychlostí šest set osmdesát kilometrů za hodinu ve výšce šesti tisíc metrů nebezpečné letadlo.

Při prázdné hmotnosti dvouapůl tuny měl poloměr otáčení velmi malý - 360° za deset sekund - obdobně jako jeho předchůdce Zero; a přesto byl poměrně dobře pancéřován a měl chráněné nádrže.

Motor Homaré 21 byl dvouhvězdicový osmnáctiválec s dvoustupňovým kompresorem a čtyřlístou vrtulí.

Rozpětí bylo 12 metrů a délka 9 m 7 cm, nosná plocha tedy byla poměrně velká a nízké měrné zatížení, skutečně velmi nízké, bylo zárukou velké obratnosti.

Na rozdíl od Zera byl Georges pozemní stíhačkou bez vybavení pro přistávání na palubě. Tento detail je důkazem, jak podstatně se změnila situace Japonska od roku

222

1942. Když se blížila ofenziva, velmi daleko od nepřátelských území, měli Japonci stále jen palubní stíhačky.

V roce 1944, kdy se již kleště amerických námořních sil svíraly a bombardování mateřských území Japonska bylo stále strašnější, bylo nutné vést obranu z vlastních pozemních letišť.

Pierre Clostermann ...

OHNĚ V OBLACÍCH Obálka Petr Bauer Překlad Boris Stočes Odpovědný redaktor Tomáš Jirkovský Jazykový redaktor Helena Šebestová Sazba provedena v I-T, ~Xu Vytiskla Knihtiskárna Jaroslav Strojil s.r.o. Přerov Vydalo Nakladatelství ~ - books s.r.o.

Úslavská 2, Plzeň 301 49

tel~fax: 019-7246407

v edici ~ jako 132. publikaci Edice Armády svazek 2.

Plzeň 1997

(~dejní cena 140 č Nascanováno a upraveno v březnu R. 2000.

Konec textu.