

C:\Users\Plazma\Desktop\304\Clostermann_Pierre-Velky_cirkus.PDB

PDB Name: Clostermann_Pierre-Velky_cirkus
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 25.6.2005
Modification Date: 25.6.2005
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

Velký
cirkus

Pierre Clostermann
Naše vojsko
Svaz protifašistických bojovníků Praha
Ernest Flammarion 1948 Translation Ladislav Jehlička 1968

Starému spolubojovníku Jacquesu Remlingero-vi na památku dvou set letů, které jsme společně absolvovali.

Majorům Mouqhottovi a Martellovi z 341. pe-rutě „Alsasko“ a všem kamarádům ze Svobod-ných francouzských leteckých sil, kteří padli za Francii.

Kamarádům pilotům z RAF, kteří taktěž polo-žili životy za osvobození Francie. Vám všem, jimž vděčíme za tak mnoho a kteří tak rychle upadáte v zapomenutí, vroucně vě-nuji tyto stránky, které vy jste žili...

„Francouzští důstojníci, francouzští vojáci, fran-couzští námořníci, francouzští letci, francouzští inženýři, ať jste kdekoliv, připojte se k těm, kdo chtějí bojovat. Jednoho dne, to vám slibuji, naše spojené síly, francouzská elitní armáda, mechanizovaná a pozemní vojska, letectvo a námořnictvo spolu s našimi spojenci vrátí svo-bodu světu a velikost vlasti,“

GENERAL DE O AU LIE

BBC LONDÝN, 24. ČERVNA 1940

Úvodem

Po čtyři roky mě dělilo deset tisíc kilometrů od mých rodičů. Byl Jsem Jejich jediné dítě a stejně Jako Já byli i oni Svobodni Francouzi.

Písemný styk mezi Londýnem a Brazavtlle byl nesnad-ný, dopisy byly přísně cenzurovány, at šlo o cokoli, co se týkalo válečného dění.

Jednou za měsíc Jsem směl poslat leteckou dopisnicí, jejíž omezený rozsah vůbec nebyl vhodný, abych mohl popisovat svůj život v Anglii s RAF a Svobodnými letec-kými silami.

A přece jsem chtěl zachytit pro otce a pro maminku ten nový život, tak plný dojmů, nepředvídatelný a plný nástrah, ale krásný. Chtěl Jsem, aby Jej mohli prožít se mnou, minutu za minutou, i kdybych se snad Já sám nevrátil...

A tak Jsem pro ně večer co večer do velkého sešitu rozkazů ministerstva letectví - na desce se skvěly ini-ciály anglického krále G. R.1 - zapisoval, co Jsem dělal celý ten den.

Ve staré obálce, přilepené k desce sešitu, byla uscho-vána má závět - bylo to trochu směšné, protože „žol-dácl“ generála de Gaulla mohli místo péče o pozemské statky svěřovat papíru Jen svou víru ve Francii a nejspíše sny o zítřku. Na předsádku Jsem napsal:

In case something should happen to me (either to be killed or posted missing) I want this book to be sent to my f at her, capttaine Jacques Clostermann French Headquarters, Brazavllle. 10. 3. 1942*

Doufal Jsem, že budu-li zabit nebo pohřešován, dostane

1 Georglus Rex - král JIM V.

1 V případě, že by se ml něco stalo, byl bych sestřelen nebo pohře-šován, prosím, aby tato kniha byla poslána mému otci, kapitánu Jaccjuesu Clostermannovi na hlavním Štábu v Brazaville.

se tento sešit rodičům do rukou. A přál Jsem si, aby rodi-če, až ho dostanou a budou číst, zaslechli v něm muj hlas a poznali mou přítomnost a tak v něm našli útěchu.

Po celý den, hodinu za hodinou jsem měZ ten sešit u sebe - byl pomačkán vahou padáku v mém pytlí, polit čajem na stole v kantýně, ležel vedle mne na trávě dispersalu3 za dlouhých a Jednotvárných hodin po-hotovosti.

Od OrkneJí ke Cornwallu, od Kentu do Skotska, od Normandie do Dánska, přes Belgii, Německo a Holand-sko mě tyto sešity - byly totiž koncem války tři - pro-vázely na každém kroku.

Osud, tak nemilosrdný k tolika mým kamarádům, mi dopřál, abych přežil čtyři sta osmdesát bojových akcí.

Jednoho krásného dne, když tragédie byla skončena, mohl Jsem svému otci sám vypravovat historii těchto čtyř let. Uplynula dvě léta.

S několika málo chlapci z F. A. F. L.,4 kteří to přežili, Jsem měl nevděčnou úlohu navštěvovat rodiny našich přátel, kteří

se nevrátili - pokoušeli Jsme se poskytnout Jim hořkou útěchu vyprávěním o životě Jejich synů.

Nemohli Jsme ovšem navštívit všechny.

Setkali Jsme se také s mnoha Francouzi, kteří neměli ani potuchy o tom, co se dalo na druhé straně Lamanš-ského průlivu, anebo dávali i nadále přednost tomu, že ignorovali všechno, co se tam dalo ...

Cítili Jsme však také, že mnoho Jiných Francouzů se snaží zvědět, Jak to bylo, snad proto, aby měli z čeho živit svou naději a svou víru.

Pro ně Jsou psány tyto stránky.

Četli Jsme si Je znovu s přítelem Jacquesem Remlinge-rem a nemohli Jsme se ubránit melancholii.

Změňte několik dat, několik nedůležitých okolností, a budete mít před sebou každodenní život pěti set mla-dých francouzských letců. Kterýkoli z mých kamarádů ze Svobodných francouzských leteckých sil si živě při-pomene tytéž události, prolstuje-lt znovu svůj zápisník letů.

3 Barák u stojánky, v n6raZ odpočívali piloti mezi jednotlivými lety. 1 Forces Aérliennes Françaises Libres - Svobodné francouzské le-tecko síly.

Prosím čtenáře, aby v této knize nehledali literární dílo. Zaznamenal jsem prostě den za dnem své dojmy, fotografické snímky, obrázky, které se mi cestou vtiskly do paměti.

Jen opravdu velký umělecký talent by dovedl zpodobit literární formou a zároveň naprosto pravdivě život stí-hače za oné války. Ale právě proto, že všechno, o čem píš, Je naprosto pravdivé, že na všem Je Ještě horká pečeť akce, nechtěl Jsem na těchto řádcích nic měnit.

Musil Jsem zachovat anglické výrazy, určitá slova, kte-rá znějí našemu sluchu zcela barbarsky - ale nemohl jsem se Jich přece zříct, když Jsme Je měli v ústech po celé čtyři rokyt

Angličtina byla pravidlem ve sluchátkách, s celou svou pitoreskní květenou šifrovaných slov a argotu RAF. Jak jinak než v poznámce pod čarou přeložit radtotelegra-fické dohovory, nemají-lt ztratit svou přesnost a šťávu?

Svým vznikem a pojetím jsou tyto stránky Jakousi re-portáží.

Ale byla tu Ještě Jedna nesnáž.

Život stíhače v akci Je zcela jednotvárný - jsou tu sweeps,5 dlouhé hodiny pohotovosti, střemhlavé bom-bardování, průzkumné a stíhací lety na vlastní pěst, do-provodné lety nebo postřelování z kulometů - všechny ty akce se střídají, podobny Jedna druhé Jako vejce vejci. Nic se nepodobá více vzdušnému souboji - odmyslime-li si několik podružných zeměpisných nebo taktických po-drobností - než Jiný vzdušný boj

Z tohoto důvodu bylo nezbytné provést užší volbu mezi jednotlivými akcemi, typickými pro určité období uply-nulé války. Abych zachoval souvislost a srozumitelnost, spokojil Jsem se prostě tím, že Jsem v krátkosti shrnul události přechodných období.

Některé úvahy nebo líčení možná pobouří útlé duše suou upřímností nebo krutostí. Nesmí se však zapomínat, že tyto stránky byly psány pro mého otce a matku - a to byli moji důvěrní přátelé, kterým Jsem směl svěřit naprosto otevřeně své slabosti, hořkosti, radosti i svá dětinství. Samozřejmě Jsem z intimního ostychu dlouho váhal nad některými stránkami - byla by však utrpěla pravda, kdyby byly potlačeny.

Sweeps - čištění vzdušného prostoru od nepřátelských stíhačů.

A pak, prese všechno, byli jsme všichni vlastně Ještě chlapci, reagovali Jsme stejným způsobem na nebezpečí, na vítězství nad nepřitelem, na křivdy... To, co Jsem se tu pokusil vyjádřit, to jsme till, cítili a mysli-li my všichni příslušníci Svobodných francouzských leteckých sil.

Na konec této knihy Jsem připojil poznámky, které - po čistě technické stránce - umožní snadněji sledovat vyprávění. Statistika, číselné a jiné údaje pocházejí z úředních pramenů a většinou nebyly dosud zveřejněny.

Byl bych rád, kdyby tyto stránky a fotografie pomohly tomu, kdo se pokusí podrobně vypsát krutou, ale podivu-hodnou historii druhé světové války.

Byl bych rád, kdyby přivedly některé lidi k větší zdr-ženlivosti v úsudcích, k většímu ostychu pronášet ukvape-né soudy, kdyby si připomněli, že Svobodní francouzští letci, i když nemají pomníky, i když po nich nejsou po-jmenována náměstí, ulice, stanice podzemní dráhy, přece Jen vepsali do nebes mnoho ryzí slávy a o mnoho zvětšili velikost Francie.

Byl bych konečně rád, kdyby pomohly Jiným lidem překonat pocit méněcennosti, který je ponouká oslavovat vítězství našich spojenců a dočista zapomínat na naše vlastní vítězství.

To Je má Jediná touha a v tom bude má Jediná pýcha.

PIERRE CLOSTERMANN, voJSk tis. 30973

PRVNÍ ČÁST

Pilotem v Peruti Alsasko

Stíhací škola ve Walesu

1942

Vysoké hory Walesu, napolo ponořené v mlze, defilují po obou stranách kolejí.

Minuli jsme Birmingham, Wolverhampton a Shrewsbu-ry, pochované v husté vrstvě sazí...

Mlčky a lhostejně si prohlížíme s Jacquesem krajinu, jež v nás vyvolává úzkost, krajinu bez ustání omývanou drobným deštěm, špinavá a neurastenická hornická měs-tečka, plazící se v údolích, drcená mraky šedivého kouře, válejícího se nad střechami a tak hustého, že ani prudké nárazy mrazivého větru nejsou s to jej rozpýlit...

Spolucestující v oddělení železničního vozu si zvědavě prohlížejí naše francouzské uniformy, azurovou modř se zlatými knoflíky.

Pyšně nám svítí na prsou odznak pilotů válečného le-tectva a nad levou kapsou křídla RAF.

Není to Ještě ani čtrnáct dní, co Jsme byli žáky pilotní školy na Royal Air Force College v Cranwellu, co Jsme se vláčeli s navigačními příručkami, s teorií střelby a s velkými poznámkovými sešity.

To všechno Je už jen vzpomínka.

Možná že už za několik hodin budeme pilotovat spitfi-re a překročíme tak poslední stupeň, který nás Ještě dělí od velké arény.

Ještě několik minut a přijíždíme do Rednalu - 61. O. T. U.1 - malý kurs na zacvičení se spitfiry, než bude-me přiděleni k letce.

Najednou Jacques přilepí obličej na okno.

„Podívej se, Pierre, tamhle Jsou naše spitfiry!“

Opravdu, jak vlak zpomaluje jízdu, projíždí kolem le-tiště, a paprsek nedomrlého slunce, kterému se poštěsti-
1 Operational Training Unit - operační výcvikové Jednotka, tj. jed-notka, v níž piloti dokončovali výcvik, zalétával se na nových stro-jích apod.

lo rozrazit mlhu, ozařuje asi dvacet letadel seřazených při okraji vyasfaltované dráhy.

Velký den nadešel !

Celou noc padal sníh a letiště se zářivě leskne pod modrým nebem.

Hrome, jak je ten svět krásný! Vdechuji plnými plíce-mi ledový vzduch a cítím, jak ml pod nohama křupe sníh, pružně a sladce, jako bych šel po perském koberci. Vyvolává ve mne moře vzpomínek. První sníh, který vi-dím, už ani nevím po kolika letech...

Na prahu baráku, v němž odpočíváme mezi lety, mě očekává instruktor. Vítá mě s úsměvem.

„How do you feel?“

• >

„O. K. Sir,“ odpovídám a snažím se, abych nedal na-jevo vzrušení.

„Well, let's have a try!“2

Celý život budu vzpomínat na první setkání se spitfl-rem. Ten, který jsem měl pilotovat, měl poznávací ozna-čení TO-S.

Než na sebe navléknu postroj padáku, chvíličku si letoun mlčky prohlížím - ušlechtilé Unie trupu, motor Rolls-Royce, elegantně zakrytovaný; opravdový čisto-krevník...

„You have got her for one hour. Good luck!“3

Hodinu být pánem tohohle ptáka - šedesát opojných minut!

Pokouším se vzpomenout si na všechny rady mého in-struktora. Hlava se mi točí.

Chvěji se, když se připoutávám, upevňuji! si kuklu, a Ještě celý omámen tou spoustou přístrojů, budíků, spí-načů, rukojetí, které se tlačí Jedna na druhou, všechny jako živé, a kterých se mají prsty přesně a neomylně chopit v pravém okamžiku - připravuji se na rozho-du-jící zkoušku.

Starostlivě si opakuji cocfcpir drill,4 mumlám sevře-nými ústy posvátnou větu:

BTF CPPUR - Brakes (brzdy), Trim (fletnery - Flet-nerovy klapky řízení), Flaps (klapky), Contacts (zapalo-

a „Jak se cítíte?“ - „Dobře pane.“ - „Tak se do toho pustíme.“

3 „Na hodinu Je vág. Mnoho StSstl!“

4 Kabinový nácvik. Mnemotechnická pomůcka před startem, shrnující

po řadě základní úkony, které musí pilot provést po nastoupení do letounu.

vání), PreSSION (tlak v pneumatickém systému), Petrol (benzín), Undercarriage (podvozek) a Radiátor (chla-dič) ...

Všechno Je připraveno. Mechanik za mnou zavírá kryt a já Jsem uvězněn v této kovové obludě, kterou mám ovládnout. Poslední pohled.

„All clear? Contact!“5

Tisknu páčky a knoflíky startéru. Vrtule se začíná po-malu točit a najednou se rozběhne motor s hromovým řevem.

Výfuky chrlí dlouhé modré plameny obalené čer-ným kouřem a letadlo se začíná chvět Jako kotel pod tlakem.

Klíny jsou odstaveny, otvírám naplno chladič, protože tyhle motory chlazené kapalinou se velmi rychle pře-hřejí - a opatrně pojíždím až k vzletové dráze, zame-tené sněhovými pluhy, celé černé, krásně rovné upro-střed běloskvoucího terénu.

„Tutor 26, you may scramble now, you may scramble now I“6

Kontrolní věž mně dává rádlem povolení ke startu...

Srdce mi bije, div se nerozskočí. Polknu slinu, snížím si sedačku a zpocenou rukou opatrně otvírám plyn.

Okamžitě Jako by mě uchvátila větrná smršť. Zlomky dobrých rad ml přicházejí na mysl...

„Don't stick tne nose too much forward!“7

Obrovská vrtule přede mnou, absorbující celou sílu motoru, a jenom docela malá mezera mezi spodkem ko-touče, v němž sviští, a rozjezdovou dráhou ...

Bázlivě posunuji páku kupředu a s mocným trhnutím, které mě přirazí na opěradlo sedačky, spitfire sebou hne, zrychluje, zrychluje, zatímco letiště utíká čím dál tím rychleji dozadu, dozadu ... ^

„Keep her straight I“8 ~

Několikrát zběsile sešlápnu pedál a vezmu tak letou-nu chuť točit se kolem kolmé osy.

Bezděky Jsem zatajil dech: najednou Jako zázrakem Jsem ve vzduchu. Železnice pode mnou se mihá jako dlouhý paprsek. Stromy, domy pozbývají za mnou zřetel-

5 „Všechno v pořádku? Nahoditi“8 „Tutor 26 - můžete se odlepit!“

7 „Nevystrkujtc nos příliš kupředu!“

8 „Držte ho rovně!“

ných tvarů, vnímám Je jako velkou rozmazanou skvrnu ...

Rychle zatáhnu podvozek, uzavřu kryt kabiny a chla-dič, uberu plyn a přepnu vrtuli na cestovní rychlost.

Ufl Kapky potu mi stékají po spáncích. Ale mé ruce a nohy reagují instinktivně jako páky dobře seřízeného automatu.

Dlouhé měsíce odříkání a usilovného výcviku připravily mé svaly a reflexy na tuto vítěznou chvíli.

Řízení mi působí nevýslovnou rozkoš. Seběmenší dotyk ruky nebo nohy stačí, aby se stroj vymrštil k nebi jako šíp...

Panebože, kdepak to jsem?

Rychlost je taková, že za několik vteřin, které zatím uplynuly, mě to odneslo nějakých deset kilometrů od letiště. Černá vzletová dráha vypadá na obzoru už jen jako úzká dlouhá šmouha.

Bojácně si zkouším otáčku, vracím se nad letiště a ob-racím se nejdříve vpravo, pak vlevo. Jemně zatáhnu pá-kou a v okamžiku jsem ve výši tři tisíc metrů.

Minutu za minutou mě rychlost opájí a dodává mi od-vahy. Ručička na budíku se posune několik centimetrů a motor se rozběhne na plné otáčky.

Rozhodl jsem se zkusit let střemhlav. Jemně tlačím na páku - 550, 600, 650 km v hodině... Zdá se, jako by se mi země řítla vstříc v šíleném letu. Vyděšen tou rych-lostí, instinktivně zatáhnu za páku a v tom okamžiku jako by mi někdo vrazil hlavu mezi ramena, olověná tíha jako by se mi svezla na páteř a srazila mě do sedadla. Zatmí se mi před očima.

Jako když ocelová koule odskočí od mramorové desky, spitfire se odrazil od pružného vzduchu a rovně jako svíce se vymrštil do nebes.

Sotva jsem se poněkud vzpamatoval z účinku odstře-divé síly, spěchám přiškrtit plyn, protože pocít'uji nedo-statek kyslíku a stroj pokračuje ve vzestupném letu-.-..

V rádiu slyším kontrolní věž, která mi dává příkaz k návratu. Podívám se na hodinky - panebože, vždyť je to už hodina!

Zdá se mi, jako by se tohle všechno bylo udalo v několika vteřinách!

Teď tedy je nutno přistát.

Otvírám naplno chladič, zavírám plyn, přepínám vrtu-li na pomalý chod, otvírám kryt, zvedám sedačku a na-sazuji na přistání.

Znovu začínám dostávat trému. Obrovský motor přede

mnou se svými širokými výfuky mně přikrývá celou při-stávací dráhu. S oslepenýma očima, s hlavou vtaženou dovnitř kabiny, abych se uchránil před strašlivým tla-kem vzduchu, jsem zajatcem svého uzoučkého prostoru.

Spouštím podvozek a otvírám klapky. Přistávací dráha se blíží fantastickou rychlostí. Za celý svět nedokážu po-ctivě přistát. Zdá se mi, jako by se letiště v Jednom oka-mžiku zužovalo a současně mně letělo naproti... Zatáh-nu za páku, zatáhnu jako zoufalec, letoun dopadne na pevnou půdu s velkým kovovým nárazem, který roze-chvěje celý trup... a už cítím, jak neobratně pojíždí po dráze. Zatáhnu za brzdu a spitfire se zastaví na konci při-stávací dráhy.

Ořesý dobíhajícího motoru mi připomínají, jak se chvě-jí boky koně, schváceného po dlouhém běhu...

Můj instruktor vyskakuje na křídlo, pomáhá mi sundat padák, směje se, když vidí, jak jsem bledý a utmáčen.

Udělám dva kroky, potom, úplně vyčerpán, musím se opřít o trup letounu.

„Good show - you see, nothing to worry about!“9

Jenom kdyby věděl, jak jsem pyšný! Konečně jsem pilotoval spitfire! Jak se mi líbí, je jako živý! Mistrovské dílo půvabu a síly, I tak, jak ho vidím teď, když odpo-čívá klidný a nehybný.

Něžně, jako bych hladil dívčí tvář, přejiždím rukou po jeho aluminiových křídlech, chladných a lesklých jako zrcadlo, po křídlech, která mě nesla ...

Vracím se do baráku, padák na zádech, ale co chvíli se ještě obracím a začínám snít o dni, kdy budu mít v letce svůj spitfire sám pro sebe, kdy ho povedu do boje... V objetí jeho uzoucké kabiny bude celý můj život a celý můj svět. Budu ho mít rád jako věrného přítele...

Byly to na O. T. U. dva trudné zimní měsíce.

Cvičení stihalo cvičení, hodiny letu rychle narůstaly, v letovém zápisníku přibývalo záznamů o letecké střelbě nad zasněženými horami Walesu...

Nebylo to beze ztrát a bez zármutku.

Spitfire Jednoho z našich belgických kamarádů explo-doval za letu uprostřed cvičení v akrobacii. Dva naši přá-

9 „Výborně. Nemusíte si dělat starosti!“

tele z RAF se srazili za letu a zřítili před našima očima.

Pierrot Degail, jeden ze šesti francouzských frekven-tantů školy, roztříštil se večer v mlze o zledovatělý vr-chol jakéhosi pahorku. Dva dni Jsme hledali ve sněhu trosky Jeho letounu. Pierra našli na kolenou, hlavu na zkřížených pažích, jako když dítě spí, nedaleko Jeho spitfíru. Obě nohy měl přeraženy, zřejmě se už nedoká-zal pohybovat a tak v noci zmrzl.

Pohřební obřad s vojenskými poctami dojímal svou prostotou. Jacques, Menuge, Commailles a já Jsme nesli rakev, zahalenou trikolórou. Padal drobný ledový déšť, panebože, jak to bylo smutné a těžké... Pomalu a tiše jsme jeden za druhým defilovali kolem rakve, která du-něla pod hroudami zmrzlé anglické země, dopadajícími na ubohého chlapce ...

Po pěti týdnech v Rednalu Jsme strávili tři závěrečné týdny naší instruktáže v Montford Bridge, na malém pobočním letišti, ztraceném v horách.

Létali Jsme takřka bez přestávky, jakmile se jen trochu vyčasilo. Cvičení v sestavách o třech, o čtyřech, o dva-nácti strojích, nácvik poplachu, vzdušného boje, střelby, studium taktiky, rozpoznávání letadel, cvičení výslov-nosti pro radiotelefonické spojení atd.

Zima byla krutá. Žili Jsme v barácích z vlnitého ple-chu s válcovou střechou, stěny nebyly izolovány a vyto-pit tyhle stodoly byl opravdu těžký problém.

S Jeanem Scottem, benjamínkem našeho mužstva, s nímž Jsem bydlel v jedné světnici, jsme si chodili „vy-půjčovat“ uhlí do sousedního skladu.

Byl to komický pohled na Jeana, velmi hezkého a tro-chu koketního chlapce, jak se snaží udržet vratkou rov-nováhu na

ostnatých drátech a podává mi velké kusy černého uhlí, které ovšem štitivě držel palcem a pro-středníkem svých Jemných rukou, navlečených do ruka-viček ...

A pak nastal nadlidský úkol rozpálit malá kamínka - vytopit náš barák bylo samozřejmě tak Jako tak nad jejich síly. Bylo třeba litrů a litrů benzínu, „zorganizova-ného“ z cisternového vozu, abychom podnítili neustále opadávající nadšení mokrého uhlí a promoklého dřeva.

Vzpomínám si, Jak jednoho krásného večera kamna přesycená benzínovými parami oslnivě explodovala a Jacques, Jean a já jsme se okamžitě proměnili v žulu-kaferské válečníky nejnádhernějšího pleťového odstínu.

Nový rok jsme oslavili v tomto ztraceném koutku světa klidně a trochu melancholicky ...

Pak nadešel den loučení.

Commailles, Menuge a já jsme měli odjet do Turnhou-su ve Skotsku. Byli Jsme přiděleni k 341. peruti, stíhací jednotce Svobodných Francouzů „Alsasko“, která se prá-vě formovala. Jacques, Jean a Aubertin odjedou k 602. peruti do Perranporthu.

Kostky jsou vrženy, opravdová válka začíná.

Konečně!

„Alsasko“

Tři mladí četaři-piloti vystupují v Edinburghu.

Celý svět je jejich.

Vrhnou jenom docela letný pohled na „Princeznu se-veru“, zaplavenou sluncem a vyšňořenou nádherným sněžným pláštěm.

Jsou utahaní, až to není hezké. Projeli právě napříč celou Anglii, z jihozápadu na severovýchod.

Výčerpávající noc ve vlaku, s nočním přestupováním, s hromadnými pády na kluzkých nástupišťích, v mlze, která vytváří kolem síťových lamp oválnou svatozář, s halekáním lokomotiv, s tlačenicí všemožných uniforem.

„The train for Leicester please.“¹

Omámení věčným rámcem vlekou v obou rukou své těžké kit-bags - pytle a tlumoky. Marně hledali místo v přeplněném oddělení, lidé v nich spí jeden na druhém, vane z nich pach potu - oddychování spáčů, studený kouř z cigaret...

Vagóny s třeskem narážejí na sebe. Pak se ozve v tem-nu úzkostný kolísavý nářek sirén.

„Air raid on! Lights please, lights please!“²

Vlak prudce zabrzdí, sykot páry a úderý nárazníků probouzejí poplašené cestující, matná modrá světla zha-sínají.

Čtvrt hodiny. Půl hodiny. Hodina v mrazu a mlčení.

1 „Vlak do Leicesteru - nastupovati“

2 „Naletí Zhasnout světla!“

21

Několik záblesků na nebi. Vzdálený hukot motorů. Chvillemi světelná záplava na obzoru ozáří na okamžik komplex továren, štihlé komíny.

Pak znovu sirény.

„AH clearl - Konec náletu.“

Pískání, rachocení zrezivělých řetězů, vlak sebou něko-likrát škubne - kola lokomotivy se smýkají po kolejni-cích a najednou se vlak rozjede ...

Dojmy utopené v polospánku, nepohodlném a vyčerpá-vajícím.

Potom z nás únava spadne jako zázrakem. Autobus za-stavuje před strážnicí letiště.

„Turnhouse!“ křičí průvodčí.

Velké hangáry maskované žlutými a zelenými pruhy, úzké konstrukce jídelen, dřevěné baráky dispersalu, roz-seté kolem drobných štěrkaných pojižděcích drah, které rozkrajují povrch terénu, porostlého mechem. Tu a tam několik letadel.

Desátník M. P.3 který má službu, prohlédne naše pa-píry, průkazy totožnosti a nechá nás dovést až k ser-geant's mess - poddůstojnické jídelně.

Station Warrant Officer⁴ nás přijme poněkud chladně.

„French squadron? - I have not seen anybody yet!“⁵

U všech čertů - že by to byla perut' přízraků? Začíná nám být úzko u srdce.

Malá dodávka nás zaveze i se zavazadly před velký temný barák.

Ticho. Pach plesniviny. Velká prázdná ložnice - že-lezné vojenské postele, malé šedivé skříňky. Nikde ani myš.

Pěkně to začíná! Kde je teplá a příjemná kantýna, plná života, kde jsou hluční a veselí kamarádi - ještě před chvílí jsme si v duchu představovali, že nám běží vstříc s otevřenou náručí!

„K sakru! Člověka tu ani nenechají vyspat!“

VyskoClme, sotva zaslechneme tenhle přátelský hlas - je to krásná franština, neklamný pařížský přízvuk. V tma-

5 Military Police -- vojenská policie.

4 Výkonný rotmlstr stanice (základny).

5 „Francouzská perut'? Ještě Jsem tu neviděl ani nohu!“

vem koutě, úplně na druhém konci sálu rozeznáváme po-stavu, rozvalenou na posteli, v ústech zapálenou cigare-tu.

Uniforma barvy mořské modři, žluté knoflíky - vždyť je to Frantík! Pohodlně se zvedá z postele.

„Koukejme se, Marquis!“

Díváme se na sebe a smějeme se na celé kolo. My čtyři tvoříme zatím celou 341. perut'.

Míjejí dny a stíhací perut' „Alsasko“ se formuje.

Naším velitelem bude major Mouchotte, jeden z prv-ních vojáků Svobodné Francie. Velký, hubený, černovla-sý, s pronikavým pphledem, má rezavý, ostrý hlas, který nepřipouští odmluvu - ale přátelský úsměv, který hřeje. Je to právě takový velitel, s Jakým se člověk nechá zabít bez velkých řečí, takřka s radostí.

Potom kapitán Martell, bude to velitel mé letky, velký světlomasý širokoplecí obr s nohama jako slon, ale s ru-kama něžné víly, s rukama, které ovládají spitfire s ener-gií a pi4esností jako snad nikdo jiný v celé RAF.

Kapitán Boudier - Houbou - malý človiček za obrov-skou dýmku, velké zlaté srdce. Je to naše „eso“, má už sedm skopčáka na kontě. Bude velet druhé letce.

A přicházejí piloti jeden za druhým, z celé Anglie, piloti, kteří se sem prodrali ze všech koutů okupované Francie, aby se mohli bít. Je to přirozený výběr, skuteč-ňovaný svobodnou vůlí člověka, vlastenectvím. Jsou tu všechny společenské vrstvy - ale elita každým coulem.

De Bordas skrývá pod veselým a bezstarostným ze-vnějškem drama ztráty nejlepšího přítele - byl sestřelen po jeho boku u Dieppe. Bouguen - tvrdohlavý Breto-nec; Farman - slavné jméno francouzského letectva; Chevalier - klidný, chladnokrevný letec. Lafont - je-den ze starých mazáků G. C. I. v Libyi; Girardon - jeden z několika našich důstojníků z povolání, potmě-šilý posměváček; Roos - skrývá svou plachost a přiro-zenou dobrotu za hřmotným vystupováním; Mathey - dostal se přes Pyreneje na lyžích, aby se mohl připojit k Svobodné Francii; Savary - básník skupiny, jemný a kultivovaný. Bruno - smíšek, zkušený stíhač. Gallet, jeho nerozlučný přítel, také starý veterán G. C. I. z he-roické doby bojů v Sýrii. Pablot, rodák z Ile-de France, chce se bít za každou cenu ...

Krůček za krůčkem se naše peruť stává tělem. Přichá-zejí jeden za druhým.

De Mezillis - Bretonec, ztratil ruku v jednotce „Lot-rinsko“ v Libyi a s neslýchaným úsilím a vůlí se naučil řídit letoun protézou; Béraud - nejvážnější pilot ze sku-piny, zkušený letec, který dovede dobře poradit a které-ho se také každý ptá o radu, nežli udělá nějakou hlou-post; úzkostlivě přesný Laurent, vědec a nadšenec; zna-menitý Mailfert, velký amatér v pyrotechnice a čtverák všemi mastmi mazaný; Leguie - další Bretonec, flegma-tik takřka anglického ražení; Raoul Duval - pedant až na půdu, vysekal se z nejhoullostivějších situací. Borne --dobrý kamarád, mírný a diskretní; pašák Buiron - pro kamarády „Buibui s dýmku“; drahý de Saxe - naše „pochodující kostra“ s železnou odvahou ...

Jednoho krásného dne přilétají s hromovým burácením naše spitfiry. Okamžitě se jich zmocní naši angličtí me-chanici, my si je naleštíme, na trupech se objeví lotrin-ské kříže a poznávací označení naší 341. peruť N a L.

Pod energickým vedením Mouchottovým, dík Martello-vým a Boudierovým zkušenostem se z party kamarádů poznenáhlu stává účtyhodný bojový útvar. Stroje létají bez přestávky - střelba, bojové sestavy, nácvik vzdušné-ho souboje (anglicky se tomu říká dog-fight), poplach za poplchem...

Angličané jsou ohromeni, jak rychle jsme se vžili do svých úkolů, ale samozřejmě i v tomhle projevují smysl pro fair-play a nepopírají, že jsme prvotřídní Jednotka. Za měsíc nato je peruť „Alsasko“ přidělena ke křídlu v Biggin Hillu. Je to vyznamenání, jehož dosah snad ani dost dobře nedovedeme ocenit. Biggin Hill, na jih od Londýna, je základna, která má na kontě nejvíc vítěz-ství a je také určena pro nejvybranější peruť RAF.

Dostaneme, až tam poletíme, spitfiry IX s motorem Rolls-Royce 63 opatřeným dvoustupňovým kompresorem, poslední mistrovský kousek anglické letecké techniky. Je přidělován přímo s žárlivým skrblictvím několika málo elitním jednotkám. Abychom oslavili tuto velkou udá-lost jak se sluší a patří, uspořádáme honosnou party pro všechny personál v Turnhousu. Jsou tam všichni - group captain v čele - až po posledního mechanika.

Dívám se na Mouchotta, sedí v koutě, je velmi klidný a trochu melancholický. Vím, co si myslí. Ptá se sám sebe s hořkostí v srdci, kolik z jeho chlapců se dožije vítězství. Smrt už slavila svou žeň. Minulý týden se zabil Mezillis - křídla jeho spitfiry se zborčila při střemhla-vém letu. Commailles a Artaud takřka v poslední chvíli našli smrt v troskách svých letounů, když se srazili při bojovém výcviku ...

Má první velká „show“ 1 nad Francií

Readiness2 pořád ještě trvá.

V sektoru Biggin Hillu vládne naprostý klid a dopo-ledne se vleče, až to není hezké.

Pod křídly spitfirů, třpytících se rosou, podřimují me-chanici, zabalení do příkrývek.

Mrzutě utloukáme čas. V Jednom koutě dispersalu huimá gramfon jakýsi otřepaný šlágr, s Martellem, Mailfertem, Girardonem, Laurentem, Brunem a Gallayem hrajeme roztržitě „monopol“. Venku pod oknem Jacques a Marquis, celí černí od kolonazi, montují velikánský motor na kostru motocyklu, kterou sebrali bůhvídkde.

Telefon. Všechny tváře se zvednou, plny napětí.

„Early lunch for pilots. There is a show oni“3 křičí služba.

Hned po obědě je na programu velmi důležitý sweep a v jídelně připravují zvláštní oběd pro piloty, kteří se ho účastní.

Okamžitě je zpraven Mouchotte, je tady v tu chvíli spolu s Boudierem.

„Martell, připravte svou hliďku, určité červenou 2 a Houbou určí červenou 3 a 4 ...“

Všichni se shlukneme kolem tabule: je do ní zaraženo dvanáct hřebíků, na které se pověsí dvanáct plechových spitfirů - na každém je Jméno.

Bojová sestava peruť je stanovena po krátké poradě obou velitelů letek.

1 Show - divadlo, podívaná; výraz používaný letci pro letecké sou-boje a nálety.

2 Pohotovost.

3 „Podává se oběd pro piloty. OČekává se bojový úkol“

Major Mouchotte

kpt. Boudier kpt. Martell

čet. Remlinger čet. Ch. Bruno

čet. Clostermann

npor. Bouguen

kpt. Pabiot

kpt. Beraud

čet. Marquis npor. de Borbas čet. Mathey
záloha: čet. Ch. Gallay

Ti, kdo zůstávají doma, brumljají a všelijak dávají na-jevo nespokojenost.

Sraz v intelligence roomu ve 12.30. Mouchotte odjíždí s Martellem a Boudierem ve svém hillmanu, ostatní pilo-ti vezmou útokem dodávku, která patří jídelně.

Oběd v rychlosti s piloty 611. perutě - polévka, klobá-sy, kaše...

Ve vzduchu visí zvláštní napětí. Pro většinu z nás je to vůbec první velká bojová akce, která pravděpodobně povede hluboko nad nepřátelské území.

Vzrušují mě smíšené pocity - zvědavost a úzkostné obavy. Přání dovědět se, Jak se zachovám, až nastane opravdové nebezpečí, trochu zvrácená touha poznat, co je to strach - skutečný strach, který pocit'uje člověk, octne-li se sám tváří v tvář smrti. A přesto se ozývá, zakořeněn od dětství, starý skepticismus člověka odcho-vaného civilizací... Rutina studentských let, pohodlné cestování, humanitní výchova, život ve městě, tohle vše-chno poskytuje, upřímně řečeno, malou příležitost, aby člověk zakusil smrtelné nebezpečí nebo jen podstoupil zkoušku čistě fyzická odvahy...

Přesto bych rád věděl, co si v hloubi duše myslí tenhle Kanad'an z šestsetjedenáctky - pro něho to ovšem není první bojová akce.

S bohorovným klidem prosí servírku z W. A. A. F.,⁵ aby mu přinesla další porci kaše, zatímco mně ta moje ně-jak nejede. A Dixon a Bruno se baví bez přestání o fot-bale, co si asi ti dva myslí, jakpak jim doopravdy je v hloubi srdce? Jak se mi tak honí myšlenky v hlavě, vzpomenu si znenadání na ten černý čtvrtek.

Byl jsem brankářem fotbalového mužstva své koleje

* Zpravodajská místnost.

5 W. A. A. F. - Women Auxiliary Air Force, ženský pomocný sbor

RAF. Říkalo se jim wafky.

Notre-Dame de Boulogne. Střední útočník Albert de Mun, velký smělý chlapík, který vážil dobrých pětasedmdesát kilo, proklouzl mezi mými obránci. Byla jen jedna mož-nost, měl-li jsem zachránit čest našich barev: vrhnout se mu pod nohy

...

Vyrazil jsem instinktivně kupředu, už jsem napřahoval ruce po míči. Ale pak, ve zlomku vteřiny, než jsem se dotkl míče, uskočil jsem stranou, Jako když mě bičem šlehne.

Dostal jsem strach, že mě zraní hřeby protivníkových kopaček. Dostal jsem strach a protivník dal gól...

Nenastane u mne dnes odpoledne nějaká podobná čistě fyzická reakce?

Tahle představa mně definitivně vzala chuť k jídlu...

je 12.35.

„Come-on chaps. Briefing!“⁶

V malých skupinkách se mlčky ubíráme do intelligence room.

První sál je plný křesel, fotografií, map, technických časopisů, důvěrných publikací ministerstva letectví. V jednom rohu malá nízká dvířka do místnosti v sute-rénu, kde se koná briefing.

Tohle prostředí vám stiskne hrdlo hned na prahu...

Nejprve velká mapa našeho operačního sektoru, která pokrývá celou zadní stěnu za pódiem - Jihovýchodní Anglie, Londýn, Temže, Lamanšský průliv, Severní moře, Holandsko, Belgie a Francie až k Cherbourg.

Na mapě dlouhá červená stuha spojuje Biggin Hill s Amiensem, stoupá k Saint-Pol a vrací se přes Boulogne k Dungenessu: to je směr naší dnešní operace.

Piloti se Jeden přes druhého hrnou k lavicím, tlumený dupot leteckých bot, škrtání zápalek - první cigarety hoří v nervózních konečcích prstů ...

Se stropu visí modely spojeneckých a německých le-tounu.

Po stěnách Jsou rozvěšeny fotografie focke-wulfů a messerschmittů 109, braných ze všech stran, a diagramy, udávající příslušné opravy střelby ...

Všude jsou připevněny životně důležité bojové pokyny:

11 „Jde se, chlapi.“ Briefing: stručný výklad o cflí a provedení akce.

NĚMEC JE VŽDYCKY VE SLUNCI.

NESTŘÍLEJ, DOKUD NEUVIDIŠ BĚLMO IEHO OCH

NEZEN SE NIKDY ZA LETOUNEM, KTERÝ JSI ZASÁHL.

URČITĚ TĚ SUNDÁ JEHO DRUHI

RADĚJI SE SPOKOJ S PRAVDĚPODOBNÝM SESTŘELENÍM, NEŽ BY

SEŠ NECHAL SUNDAT SKOPCAKEM PŘI OVERENÍ!

POZOR, SUNDÁ TĚ TEN, KTERÉHO JSI NEVIDĚL!

NEMYSLI NA SVOU BLONDÝNKU. NEUVIDIŠ-LI VČAS FOCKE-WTJLF,

KTERÝ SUNDÁ TVÉHO KAMARÁDA, JSI ZLOCINECI

TICHO VRÁDIU. NEZATĚŽUJ FREKVENCI!

SUNDAJI-LI TĚ NAD NEPŘÁTELSKÝM UZEMÍM, PROBIJ SE I

UPADNEŠ-LI PŘECE JEN DO ZAJETI, MLCI

Světle modré uniformy Francouzů se odrážejí od še-divé masy battle-dresů Angličanů a Kanad'anů -- a přece pod nimi bijí tatáž bratrská srdce.

Za okny skřípání brzd, bouchnou dvířka automobilu ... Velký rámus, všichni vstáváme.

Vstupuje GJC Malan, DSO, DFC a WJC Al Deere a De La Torre, za nimi Mouchotte a Jack Charles, velitel 611. perutě.7

Malan se v koutě opře o zed', De La Torre a Deere vystupují na pódium.

„Siř down chaps!“s

Ticho jako v kostele.

De La Torre se ujímá slova, svým jednotvárným hla-sem čte FORM D (denní rozkaz):

„Dnes odpoledne se křídlo zúčastní operace circus 87. Čas C je 13.55.

72 létajících pevností bude bombardovat letiště Glissy v Amiensu.

Přímý doprovod ve výši 16 ODO stop bude tvořit sedm křidel, to je 18 perutí spitfirů V.

Křídlo [wing] z Kenley zajistí předsunutou ochranu a bude operovat ve výši 20 000 stop v oblasti cíle v čase C bez pěti minut, tedy ve 13.50.

Střední krytí zajistí 24 spitfirů IX z West Mailing a dvě křídla z Northoltu - spitfiry IX - budou krýt operaci ve výši 29 000 stop.

Předpokládány jsou dvě klamné operace:

12 tajfunů doprovázených 24 spitfiry bude bombardo-

7 Gn: group-captain. DSO: Distinguished Service Order. DFC: Distinguished Flying Cross (britská vyznamenání). W7C: wingcommander.

8 Sedněte si, chlapci!“

vat střemhlav letiště v Poix v čase Č méně 20 minut, tedy ve 13.45.

12 bostonů doprovázených 36 spitfiry provede předstí-raný nálet na Gravelines a bude bombardovat doky v Dun-kerque v čase Č méně 10.

Výsledkem diverzních akcí bude odvrácení pozornosti německých radiolokátorů po dobu, než se seskupí léta-jící pevnosti, a za druhé - aspoň tak doufáme - roz-ptýlení sil německého stíhacího letectva.

Křídlo z Biggin Hillu bude operovat nad oblastí Amiens počínaje časem C plus 5 minut, to je ve 14 hodin, aby krylo návrat létajících pevností až do 14.10.

Letouny luftwaffe, které můžeme čekat v této operaci, jsou tyto:

60 focke-wulfů pohotových v Glissy - budete jich mít pravděpodobně asi 40 ve vzduchu.

120 messerschmittů 109 F a FW 190 v Saint-Omer a Fort Rouge.

Některé se budou pravděpodobně vracet do Dunkerque, kam je přitáhnou bostony.

40 FW 190 z Poix, které pravděpodobně odstartují na tajfuny, zasáhnou u Amiensu asi jako první, ale ve chví-li, kdy doletíte na místo, už asi napadnou vlastní do-provod.

Zdá se pravděpodobné, že vašimi přímými protivníky bude 60 focke-wulfů z Rosier-en-Santerre, dále zmíněné focke-wulfy z Glissy, pokud se jim podaří vzlétnout před bombardováním, a nevyhnutelně vaši staří přátelé -

„Abbeville Boys“, které Jistě uvítáte s radostí...

Nad cílem mě kontrolu Appledore, frekvence C - volací znak Grass-Seed.

Zóna vás bude kontrolovat na frekvenci B až do tohoto okamžiku. Na frekvenci C budete Jediná sestava, nemu-síte se tedy obávat rušení...

Slovo má WjC Deere, který bude velitelem show.“

Klidným a odměřeným hlasem, který tak kontrastuje s jeho vzezřením hlučného a umíněného chlapce, nám dává Al Deere poslední Instrukce:

„Povedu šestsetjedenáctou, její heslo je Gimlet. Moje osobní heslo je Brutus.

René povede třistajednačtyřicátou - heslo Turban.

Startujeme ve skupinové sestavě na dráze sever-jih.

Turban spustí motory ve 13.20 a ve 13.22 Gimlet. Vzlet ve 13.25. Oblétím letiště velkým obloukem, abyste mohli dobře zaujmout polohu, a ve 13.32 naberu kurs.

Zůstaneme na nule stop až do 13.50, potom zapneme na plný plyn, abychom přeletěli pobřeží nejméně ve výšce 10000 stop, a půjde-li všechno dobře, jsme nad Amiensem ve výši 25 000 stop.

Cestou na cíl poletí Turban 2000 yardů po mé pravici. Jakmile nabere výšku, bude se Turban držet 2000 stop nad námi a poněkud vzadu.

Jakmile přiletíme nad Amiens, obrátíme se o 90 stup-ňů vlevo a budeme sledovat kurs 47 stupňů po dobu pěti minut, pokud nám Appledore nedá jiné instrukce.

V zásadě poletíme 25 minut na přídatné nádrže. Jak-mile dám signál, abyste je odhodili - drop your babies, zaujmete bojovou sestavu.

V rádiu povinné a naprosté mlčení až do chvíle, než dám tento signál. Poletíme nízko nad vodou nepřijem-ných osmáct minut, aby nás nezachytila německá ra-diolokace - a neděláme to proto, aby nějaký blbec všechno zkazil zbytečným kecáním. Budete-li mít nějaké nesnáze a budete-li se chtít vrátit na základnu, zamáváte křídly a přejdete na frekvenci D, ale samozřejmě, jenom když budete ve smrtelném nebezpečí. Jinak, pro Kristo-vy rány, mlčte!

Tedl několik posledních pokynů:

Jestli se vám přídatná nádrž na daný signál neuvolní, informujte okamžitě velitele letky a vraťte se. Nesnažte se pokračovat v letu s nádržemi. Zdržovali byste všechny ostatní nebo se vlekli za námi a určitě by vás skopčáci sundali. Signalizujte Jasně polohu podezřelých letounů clock-codem v relaci ke mně,9 mluvte pomalu a zřetelně, udejte vždy svůj volací znak.

Dojde-li k boji, držte se u sebe, a kdyby všechno šlo opravdu mizerně, zůstaňte vždycky alespoň dva pohro-madě. To je základní věc.

Ať čísla 2 nikdy nezapomínají, že Jsou povinna krýt své číslo 1.

9 „Hodinový kód“ - poloha nepřátelských letadel se udSvala podle hodinových ruCICek.

K útoku se vždycky stavte čelem. Nikdy neukazujte nepříteli záda.

Pozor na kyslík.

Přímý kurs zpátky v případě nehody je 317 stupňů. Ztratíte-li se někde ve Francii a budete-li mít nedostatek benzínu, volejte Zónu na frekvenci B. Počínaje oblastí La Manche, budete-li v nesnázích, ale pořád ještě schopni vrátit se na základnu, informujte Tramltn na frekvenci A. Nebudete-li moci dosáhnout pobřeží, použijte padáku; předtím zavolejte o pomoc na frekvenci D pokud možno s přesným orientačním údajem. Jako obvykle se udělá všechno, co je v lidských silách, abyste byli co nejdříve vyloveni.

Nezapomeňte si zapnout sluchátko okamžitě po vzletu a přezkoušejte dobře zaměřovač.

Vyprázdněte pečlivě kapsy.

Srovnejme si hodinky... Je 12 hodin 51 minut a 30 vteřin ... jedna ... dvě ..., tři, Je 12 hodin 52 minut.

Tak to by bylo všechno, mějte otevřené oči, mnoho štěstí a lovu zdar!“

Zatímco Deere mluvil, zapisovali si piloti základní údaje přímo na kůži, na hřbet rukou: časové údaje, zpáteční kurs, rádiové frekvence atd.

Nastala tlačení u dveří a kolem automobilů.

Počasí Je báječné a slunce už po tři dny svítí nádherněji než obvykle v tuhle roční dobu.

V dispersalu se každý žene ke své skřínce.

Vytahují pečlivě všechno z kapes - nesmějí v nich zůstat žádné Jízdenky z autobusu, žádné obálky s adresou, které by mohly poskytnout Němcům informace.

Sundávám si kravatu a límec a místo nich si vážu hedvábný šátek.

Oblékám si tlustý předepsaný pulovr z bílé vlny, pak si беру bundu s beránkem. Na ponožky si navlékám dlouhé vlněné punčochy, které mi sahají až do půlky stehů. Na ně kalhoty a na to všechno boty s kožesinou. Do pravé boty zastrkují lovecký nůž, do levé mapy.

Nabíjím si pistoli značky Smith & Wesson a řemen si přehodím kolem krku.

V kapsách kombinézy mám obálku s penězi 10 a kra-bičku s jídlem.

Můj mechanik mi jde pro padák a pro dinghy, 11 uloží je na sedadle mého letadla spolu s kuklou, do níž elek-tromechanik zapojí sluchátka a přišroubuje kyslíkovou masku.

13.15

Jsem už usazen v kabině, pevně připoután k svému spit-firu NL-B popruhy. Zkusil jsem rádio, zaměřovač a foto-kulomet. Spolehlivě Jsem si připevnil kyslíkovou masku a ověřil tlak v lahvích. Nervózně Jsem nabil kanóny a kulomety a nařídil zpětné zrcátko ...

Tommy pobíhá kolem letounu se šroubovákem v ruce a pečlivě zavírá všechny kryty ...

Začíná mi pozoruhodně kručet v břiše a přepadá mě pozdní lítost, že jsem tak málo obědval.

Kolem dokola je všechno v pohybu. Hezký kus daleko zastavuje Deerův vůz pod kontrolní věží u velitelského letounu.

Al Deere má na sobě bílou kombinézu a bez dlouhého otálení vklouzne do kabiny.

Požárníci zaujímají místa na stupačkách automobilové stříkačky a sanitáci v ambulancích.

Rozhodná chvíle se blíží.

13.19

Velké ticho se vznáší nad letištěm, které je najednou jako bez života.

Oči všech pilotů jsou upřeny na Mouchotta, který se dí-vá na hodinky.

Vedle každého letounu stojí bez hnutí mechanik, prst na pojistce pomocných rozběhových baterií... Druhý me-CHANIK stojí v pohotovosti vedle hasicích přístrojů, leží-cích na trávníku a připravených k použití.

Přezka špatně posazeného padáku mě děsně tlačí, ale už je příliš pozdě, abych si ji narovnal.

13.20

Mouchotte sklouzne po řadě očima po svých dvanácti

10 v obálce bylo 20 000 francouzských franků, 5000 belgických franků

a 1000 holandských florlínů. Měly usnadnit pilotovi útěk, kdyby byl

sestřelen nad nepřátelským územím.

11 Gumový záchranný člun.

spitfirech, pak začne manipulovat s nastřikovací pum-pou. Rehtavý zvuk startéru... vrtule se začíná otáčet. Horečně mačkám spínače.

„AZt clear? ... switched ON!“12

Můj rolls-royce, seřazený jako hodiny, se rozběhne na první povel.

Mechanici se také rozběhnou, odsunou klíny, odtáhnou akumulátory, pověsí se na konce křidel, aby pomohli letounu při otáčce ...

Majorův NL-L už pojíždí k severnímu konci letiště.

13.22

Motory 611. perutě běží a dvanáct spitfirů se v oblacích prachu začíná řadit kolem Deerova letounu.

Řadíme se za ně, v bojové sestavě. Zaujímám své mís-to, křídlo vedle křídla s Martellem.

Potím se.

13.24

26 letounů je připraveno. Motory běží na volnoběh, křídla se lesknou na slunci. Piloti si zkoušejí přívod kys-líku a utahují popruhy svých postrojů ...

13.25

Z kontrolní věže vylétne bílá raketa. Al Deere zvedne paži a 13 letounů 611. perutě se rozjede. Ted' zvedá Mou-chotte ruku v rukavici a pomalu otvírá plyn...

S očima upřenýma na konec Martellova křídla sleduji jeho letoun. Ruce mám stále ještě zvlhlé potem. Ocasy letounů se zvedají, spitfiry začínají nemotorně odskakovat od úzkých vzletových drah... kola se zvedají od země ... odlepili Jsme se.

Zajišťuji páku podvozku, ubírám plyn, usměřuji chod vrtule.

Ženeme se Jako smršť nad silnici, která vede podél letiště. Pod námi stojí na stanici autobus a cestující se mačkají u dvířek.

Přepínám na přidavné nádrže a zavírám kohouty hlav-ních nádrží.

Nervózně manipuluji řízením, abych se udržel v se-stavě.

12 „Všechno v pořádku? ... nahoditi“

Spitfiry se řítí na jih těsně nad domy a nad stromy a hromové burácení motorů přibíjí k zemi lidi na uli-cích ...

Přehoupneme se přes zalesněný kopec a v tom oka-mžiku tu je moře se špinavými zpěněnými vlnami, které nalevo omývají mys Beachy Head ...

Modrá linie mlhy na obzoru - to je Francie a my se k ní ženeme dva tři metry nad vodou.

Zachycuji v letu zmatené dojmy, přece jen se však hluboko vrývají do paměti...

Britský pobřežní strážný člun, posádka na nás má-vá... rychlý člun Air Sea Rescue13 v pohotovosti, zlehka se houpe na vlnách a hejno racků krouží okolo ...

Jediným pohledem kontroluji motor - tlaky a teplota normální... Rozsvěcuji zaměřovač.

Jeden letoun 611. perutě kolébá křídly, nabírá výšku, otáčí se a vrací se k anglickému pobřeží - patrně po-rucha motoru...

13.49

V rádiu slyšíme velmi vzdálené výkřiky a příkazy pro skupiny přímého doprovodu - a najednou, velmi zře-telně, jásavé zvolání:

„I got him!“ - „Dostal jsem ho!“

Uvědomuji si a trochu mě přitom píchne u srdce, že tam, kam směřujeme, jsou naši už v prudkém boji.

13.50

Jakoby jediným mávnutím křídla se 24 spitfirů zvedá a stoupá k obloze, pověšeno na vrtulích, za minutu jsou ve výši 1000 metrů.

Už tu je Francie!

Linie bílých mořských útesů se zvedá z mlhy a tou měrou, jak nabíráme výšku, rozšiřuje se pod námi obzor a tratí se za námi... Ostí Sommy, úzký pruh písku u paty mořských útesů, pokrytých zelení, první louky, první ves-nice stulená v údolí na pokraji lesa ...

15 000 stop.

Zničehonic mi motor vynechá a spitfire prudce pro-padne!

Srdce mám rázem v hrdle a bez dechu, instinktivně

!3 jednotka pro záchranu pilotů RAF, kteří spadli do moře.

otvírám hlavní benzínové nádrže. Přidavné nádrže Jsou prázdné.

Uvědomuji si, celý zpocený, že z nedostatku zkušenosti jsem hnál motor na příliš velké otáčky, abych si udržel své místo v sestavě, a že motor spotřeboval vzhledem k tomu příslušně větší množství benzínu ...

Vteřina nejistoty, pak se motor znovu rozběhne. Na plný plyn doháním svůj roj...

„Brutus aircraft, drop your babies!“14

Ve sluchátkách je slyšet zvučný hlas Al Deerův. Na-řizuje nám, abychom odhodili pomocné nádrže.

Ještě se celý třesu, ale okamžitě stisknu páku a v du-chu se modlím, aby mechanismus fungoval... Letoun se otře-se, vyhoupne, čtyřadvacet nádrží padá k zemi a dělá ve vzduchu kotrmelce.

„Hallo Brutus, Zona calling, go over Channel C Char-lie!“^

„Hallo Zona, Brutus answering. Channel Č. Over!“16

„Hallo Brutus, Zona out!“17

Mačkám tlačítko C selektoru. Vteřinu to prská, pak se ozve hlas Sjl Holmese, proslulého kontrolora z Grass.

„Hallo Brutus Leader, Grass Seed calling. There is plenty going on over target. Steer 096° - zero, nine, six. There are 40 plus bandits 15 miles ahead, angels 25, over to you!“18

„Hallo Grass Seed. Brutus answering, steering 096°. Roger Out.“19

Mouchette nám nařizuje utvořit bojovou sestavu:

„Hallo Turban, combat formation Go!“20

Tři roje po čtyřech spitfirech se vzdalují od sebe.

Pod námi, po naší pravici, Gimletí dělají totéž.

„Brutus aircraft, open your eyes!“21

14 „Brutova letadla, shořte svá děťátka!“ Věta, které v kódu znamo-nala rozkaz odhodit přidavné benzínové nádrže.

15 „Haló, Brutus, vole Zona, přepněte na frekvenci C, Charlie!“

10 „Haló, Zona, tady Brutus. Frekvence C. Přepínám.“

17 „Haló, Brutus, Zona vypíná.“

18 „Haló! Brutus, volá Grass Seed. Velká rvačka nad nflem. Sledujte kurs 096° - nula, devět, šest. Asi 40 skopCáků padesát mil před

vámi, výška 25 000 stop. Přepínám!“

Sjl: squadron leader.

19 „Haló, Grass Seed. Tady Brutus, mám kurs 096°. Rozumní, končím.“

20 „Haló, Turban, bojovou sestavu!“

21 „Brutovy letouny, dávejte pozor!“

Dávat pozor

Jsmo ve výši 27 000 stop.

Uběhne pět minut. Velké nebe bez mráčku je závratně čisté. Tušíme francouzskou půdu pod průsvitnou vrstvou řídké mlhy, houstnoucí jen tu a tam nad městem...

Mráz je třeskatý, dýchá se mi špatně. Čítím slunce, ale nedovedl bych uhodnout, zda jeho paprsky pálí nebo mrazí.

Abych ze sebe setřásl malátnost, pouštím naplno kyslík...

Pronikavé burácení motoru zvyšuje zvláštní pocit osa-mělosti, který prožívá pilot v jednosedadlovém stíhacím letounu, ale při delším návyku už nepůsobí jako ohlušující vřava. Pomalu si na ně zvykáte jako na jakousi zvukovou kulisu, hlučnou, ale neutrální, kterou nakonec vnímáte jako velké bizarní ticho, husté a těžké ...

Pořád nic nového - cítím úlevu a zklamání zároveň.

Čas se vleče.

Začíná to na mne působit, jako bych snil s otevřenýma očima ... Rytmičké kolébání spitfirů stupňovitě seřaze-ných, letouny pomalu stoupají a klesají... Vrtule se zlehka točí, rozrážejí řídký vzduch, který otupuje ...

Všecko se zdá tak lhostejné a neskutečné.

Tohle že je válka?

„Look out Brutus leader, Grass Seed calling. Three gaggles of 20 plus converging towards you, abovel“22

Holmesův hlas mě rázem probudí... a vtom už nava-zuje Martell:

„Look out Brutus, Yellow One calling, smoke trails coming 3 o'clock!“23

Napínám oči a najednou vidím kondenzační pásy, pro-zrazující, že skopčáci nalétávají z východu a z jihu ...

Propánakrále, ti si to ale sviští... Odjíšťuji své ka-nóny.

„Brutus calling, keep your eyes on them, chaps. Clim-bing like heil!“24

Přidávám plyn - vrtuli na nízký stupeň náběhu, a in-stinktivně se tlačím k Martellovi...

Zdá se, jako bych byl sám a sám pod nebem, které se rázem stalo nepřátelským.

22 „Pozor, Brutus, volá Grass Seed. Tři bandy po 20 letounech lotf

na vás, nad váml“

23 „Pozor, Brutus, volá žlutá 1. Kondenzační Cáry na trojce.“

24 „Volá Brutus. Mějte Je na očích a stoupejte Jako Čerti!“

„Brutus calling, open your eyes and prepare to break port. The bastards are right above!“25

Tisíc metrů nad našimi hlavami se počíná rozvíjet jemná krajka a už je vidět, jak se třpytí ušlechtilé si-luety německých letounů.

Němci jsou tady!

Sedím jako přikován - hrdlo mám stažené napětím a strachem - prsty v botách se mi zatínají. Dusím se v železném sevření popruhů, řemení, přezek a kabelů...

„Turban, break starboard!“26

Boudier řve rozkaz: uhnout!

Jako blesk se mihne přede mnou kokarda Martellova spitfiru. Rozhoupu letoun ze všech svých sil, ženu výkon za nejvyšší možnou míru - a už jsem v Martellově brázdě!

Kde jsou Němci? Netroufám se ohlédnout dozadu, le-tím jako beze smyslů, přilepen odstředivou silou k se-dačce, s očima upřenýma na Martella, který si to hvízdá sto metrů přede mnou ...

„Gimlet, attack port!“27

Jsem ztracen v téhle vřavě lidí a strojů ...

„Turban Yellow two break!“23

Žlutá 2? Ale to jsem přece já!

Zuřivým dupnutím na pedál přetáhnu spitfire a v ústech cítím, jak se mi strachem kysele zvedá žaludek.

Růžové nosné plochy se mi kmitnou jako v tanci před čelním sklem ...

... a já vidím svého prvního Němce!

Poznám ho okamžitě - je to focke-wulf 190!

Tolikrát jsem si, panebože, prohlížel jeho snímky ze všech možných úhlů, studoval nákresy z trojpohledu...

Vystřelí na mne dávku svítících střel a žene se za Martellem.

Ano, je to jeden z nich - krátká křídla, hvězdíkový motor, dlouhý průhledný kryt kabiny z jednoho kusu, ocasní plochy useknuté v pravém úhlu Ale na fotogra-fiích scházela kouzelná vibrace barev - světle žluté břicho, šedozelená záda, velké černé kříže zdůrazněné

25 „Volá Brutus. Dávejte pozor a připravte se uhnout vlevo. Ti ho-

lomci jsou přímo nad námi!“

26 „Turban, uhněte vpravo!“

27 „Gimlet, útok vlevo!“

28 „Turban žlutá 2, vpravo!“

bílým lemováním... fotografie nemohly ukázat chvění křídel, protáhlou siluetu letounu, kterému rychlost ještě dodává elegance, zvláštní polohu letu s nakloněným předkem...

Celý ten rozdrážděný houf spitfirů jako by zmizel někde v nebesích - jako by najednou přestaly pro mne existovat - mé číslo 1 se mi ztratilo v oblacích.

Žádná škoda, nechci přijít o svůj focke-wulf. Už ne-mám strach.
Obrazy se střídají Jako v biografu ...
Tři focke-wulfy mávají křídly ...
Svítící střely se proplétají jako hadi...
Padák pluje po modré obloze Jako obláček bílého dý-mu. ...
Zuřivě se předkláním, oběma rukama si mačkám páku na břicho, na plný plyn se ženu v nekonečné vzestupné spirále ...
„Look out.. ! Attention!... Break ...“ Ve sluchátkách výkřik za výkřikem, povel za povel ... Chtěl bych jim rozumět, zachytit nějaký rozkaz, radu...
Jiný focke-wulf, křídla ozářená oslepujícím! salvami z kanónů, které pálí v kratičkých přestávkách - šedivé nosné plochy celé špinavé od výfuků - bílé pruhy kon-denzačních par na koncích hranatých křídel...
Nemohu rozeznat, na koho nebo na co střelí.
Spouští se - žluté břicho, černé kříže ... řítí se střem-hlav a padá z nebe Jako kámen... daleko, hluboko dole se rozplývá v měkkých liniích krajiny.
A ještě jeden, v mé výšce. Zené se na mne. Pozor! Celém k němu!
Prudce se převrátím, a aniž sám vím Jak, jsem v oka-mžiku na zádech, prst na spoušti, roztřesen až do morku kostí rachotem svých kanónů, které chrlí krátké pla-meny ...
Celá moje bytost, všechny mé síly jsou soustředěny v jediné myšlence:
MUSÍM HO UDRŽET V ZAMĚŘOVACÍ!
A oprava střelby? - nesedí! Musím dělat menší otáč-ky!... Ještě menší... ještě ... ještě.
Nic se nedá dělat.
Už je pryč, ale můj prst tlačí pořád křečovitě na spoušť ... jako zběsilý střelím do prázdna.
Kam se poděl?
Trhnu sebou, jako bych znenadání dostal prudkou rá-nu. Pozor! SUNDÁ TĚ NĚMEC, KTERÉHO JSI NEVIDĚL!
Srdce mi divoce bije a jeho šílené údery cítím až v břiše, ve zpotených spáncích, v kolenou ...
Tamhle je znovu ... řítí se střemhlav už zdaleka ... střelím... netrefil jsem ho! - Už je mimo dostřel. Po-padá mě vztek, stůj co stůj na něho ... ještě jednu, ještě poslední dávku... můj spitfire se celý chvěje, ale focke-wulf je rychlejší a mizí bez pohromy v mlze.
Obloha je pojednou prázdná ... nikde už ani letoun ... jako by švihl kouzelným proutkem. Jsem dočista sám.
Spěšný pohled na benzín - 35 galonů. Je nutno po-mýšlet na návrat.
Je skoro čtvrt na tři...
„Hallo Turban Yellow two, Yellow one calling. Are you all right?“29
Je to Martellův hlas, ozývá se z velké dálky ...
„Hallo Yellow one, Turban Yellow two answering. I am O.K. and going home!“30
Nabírám kurs 320, v mírném klouzavém letu, směr Anglie!
Za čtvrt hodiny přelétávám žluté písky Dungenessu.
Už Jsem v okruhu Biggin Hillu. Všude se to hemží spit-firy s vysunutými podvozky.
Klouznu mezi dva roje a dosedám ...
Když pojíždím k dispersálu (stojánce), vidím už Tom-myho - mává na mne oběma rukama a dává mi znamení, kde mám zastavit.
Stáhnou plyn a vypínám motor.
Ticho všude kolem Je přímo omamující. Je to zvláštní pocit slyšet znovu hlasy nedeformované rádiem.
Tommy mi pomáhá vyprostit se z popruhů. Skáču na zem, ruce a nohy mám zdřevěnělé a roztřesené.
Martell ke mně přibíhá dlouhými rychlými skoky a be-re mě kolem krku.
„Ahoj, malý Do-Do, už Jsem si málem myslel, že se ti něco stalo!“
Přidáváme se k houfu, který se u dveří tlačí kolem Mouchotta.
„Haló, Do-Do, neviděl jsi Bérauda?“
29 „Haló, Turban žlutá 2, volá žlutá 1. Jsi v pořádku?“
30 „Žlutá 1, tady žlutá 2, v pořádku a vracím se na základnu,“
Bérauda patrně sundali.
Bouguenův letoun má dva zásahy - granáty ráže 20 mm. 611. perut' sestřelila dva focke-wulfy. Mouchotte a Boudier vážně poškodili každý jednoho ...
Jsem teď plný nadšení a hovoru, vypravuji každému, co jsem zažil, je mi lehký, jako by ze mne spadla velká tíha...
Letěl jsem svůj první velký sweep nad Francií a vrátil jsem se živ a zdraví
Ale večer v jídelně si mě už nevšimne ani pes ...
První vítězství
v
Zase jeden den, který čpí střelným prachem. Oběd se podává s velkou rychlostí.
Briefing je ve 14.30.
Dnes odpoledne je naším cílem letiště v Triqueville, bude bombardováno ve velkém stylu dvěma vlnami ma-rauderů.
Triqueville nedaleko Le Havru je hnízdo jedné z nej-lepších německých stíhacích eskader - proslulé Richt-hoffenovy eskadry „žlutých čumáků“ ...
Podle našich informací byli před nedávným vybaveni posledním modelem focke-wulfu - 190 A-6 - s výkon-nějším motorem, a jak se proslýchá, se speciálními vztla-kovými klapkami, které těmto strojům umožňují provádět velmi ostré zatáčky.

Celá Richthoffenova eskadra jsou zvlášť vybraní piloti: obdivuhodně jim velí jedno z velkých „es“ luftwaffe, major von Graff, a se svými novými stroji se s velkým úspěchem specializovali na útoky proti našim denním bombardovacím letadlům.

Naše velitelství se už častokrát pokoušelo bombardovat je na zemi, překvapit je na základně. Ale pokaždé se jim podařilo vzlétnout dříve, než došlo k bombardování, a klidně přistát na některém ze tří záměnných letišť - v Évreux-Fauville, v Beaumont-le-Roger nebo v Saint-André.

Tahle hra na honěnou trvá už čtyři měsíce a velitelství RAF s ní chce dneska skoncovat, tím spíše, že ame-rické velitelství marauderů oznámilo, že odmítá provádět

jakékoliv lety v tomto sektoru, dokud je nezbavíme pro-kletých richthoffenů ...

Dnes mají tedy být Tríqueville a všechny tři „hodinové hotely“ bombardovány najednou.

Pokud jde o nás, máme se jim pověsit na paty, až už budou ve vzduchu, a pořádně jim vyprášit kožich.

Uvidíme... V každém případě to bude pěkná pranice.

V dispersalu mě čeká zklamání - nejsem na tabuli účastníků sweepu. Ztropím scénu, křičím, že to je ne-spravedlnost, dupu nohama - zkrátka komedie prvního řádu.

Martell je dobrák od kosti, a také aby měl pokoj, ne-chá se oblomit a uvolí se vzít si mě jako své číslo 2.

Jenomže mám zatracenou smůlu. Sotva jsme přeletěli anglické pobřeží, přidavná nádrž mi přestane fungovat - pravděpodobně vzduchová bublina v přívodu benzínu.

U všech čertů! Vím dobře, že tohle dobrodružství nás může zavést daleko na jih od Le Havru, až k Rouenu nebo Evreux.

Po boji - dojde-li vůbec k boji - riskuji, že na tom budu velmi bledě s benzinem.

Vzal to nešť, proti všemu zdravému rozumu se rozhod-nu letět dál.

Lamanšský průliv je zahalen mlhou, ale ve výši nad 1000 metrů je nádherné počasí. Na obloze ani mráčku. Už v půli cesty mezi Le Havrem a Rouenem můžeme rozeznat pod vrstvou mlhy Sein, vinoucí se jako velký stříbrný had.

Ticho protrhne velmi vzrušený hlas kontrolora v rádiu.

„Hallo Turban Leader, Donald Duck and his boys are up already and climbing hard. Can't give you any defi-nite information yet!“¹

Kačer Donald je přezdívka, kterou jsme dali von Graf-fovi. Nějaký humorista z radiolokační stanice ho asi tak-hle pojmenoval, protože, jak se říká, mluví prý nosem stejně jako jeho Disneyův jmenovec.

Starý lišák má za ušima a ví, že nejlepší obranou je útok. Jestli nám skopčáci proklouznou pod rukama, do-stanou maraudery co proto!

1 „Haló, Turban, kačer Donald a Jeho parta jsou už ve vzduchu a prudce stoupají. Nemohu vám ještě dát žádnou přesnou Informaci.“

Mouchotte, dnes velitel křídla, je jako vždycky na-prosto klidný.

„O.K. Zóna, message received and understood, Turban out,“² a ihned se obrací na nás:

„Turban and Gimlet, open your eyes!“³

Pozoruji s určitou úzkostí, že Martell, který vede náš roj, se citelně vzdaluje od ostatní skupiny a začíná stou-pat. Za chvíli nám zbytek Turbanů připadá jen jako řádka malých lesknoucích se bodů ztracených v modři oblohy.

„Come-up a bit Yellow section!“⁴

Mouchotte nás volá k pořádku, ale v tom okamžiku je Jeho hlas přerván výkřikem jednoho z Gimletů, kteří plují napravo tisíc metrů nad námi:

„For Christ's sake, break Gimlet aircraft!“⁵

Starý kačer Donald čekal se smečkou svých pirátů ve slunci, až poletíme kolem... Málem by byl připravil smutný osud 611. peruti a Jenom čirou náhodou ho uviděl jeden z Novozéland'anů. Okamžitě strhl poplach a celá skupina se obrací, jak rychle to jen lze při 700 kilo-metrech za hodinu ...

To vše Je dílem kratičkého okamžiku.

Na SOS 611. perutě Mouchotte provede prudkou stou-pavou zatáčku se svým modrým a červeným rojem, aby přispěchal Gimletům na pomoc.

Tak jsme se octli sami 1500 metrů pod hlavní srážkou.

Martell nás otáčí vlevo a stoupáme vzhůru, abychom se zúčastnili boje.

Najednou upozorují tucet focke-wulfů, padají rovnou na nás ze slunce ...

„Focke-Wulfs eleven o'clock Yellow!“⁶

V čele s nádherným FW 190 A-6, celým žlutým, naleš-těným a zářícím Jako drahokam - první focke-wulfy jsou už po naší levici, ani ne 100 metrů od nás a stáčí se na nás ...

Vidím velmi zřetelně siluety německých pilotů, naklo-něných kupředu ve svých dlouhých průhledných kabi-nách.

2 „Přijal Jsem vaši zprávu a rozumím,“

3 „Turban a Gimlet, dejte pozor!“

4 „Žlutý roj, trochu bliž ke mně!“

5 „Pro Kristovy rány, Gimletl, uhnetel“

6 „Žlutá, focke-wulfy na jedenácti!“

„Come - on Turban Yellow, Attack I“⁷

Martell to už nabral přímo doprostřed nepřátelské se-stavy. Žlutá 3 a žlutá 4 s námi okamžitě ztrácejí dotyk a nechávají nás uprostřed podrážděného roje žlutých nosů a černých křížů ...

Tentokrát opravdu ani nemám čas, abych vůbec dostal strach. Ačkoli se mi svírá žaludek, zmocňuje se mě váš-nivé vzrušení. Je to nádherná rvačka a já v ní trochu ztrácím hlavu. Aniž si to uvědomuji, vyrážím nesouvislé výkřiky, jako když Jsem si kdysi hrál na Indiány, a ky-mácím svým spitfirem ze strany na stranu.

Jeden focke-wulf se už řítí k zemi, vleče za sebou spirálu černého kouře, a Martell neztrácí čas a žene se na kůži druhému. Jako dobrý partner se snažím letět za Martellem a řádně ho krýt, ale je daleko přede mnou a já se marně namáhám napodobovat všechny jeho sou-vraty a překruty.

Dva skopčáci se ho snaží vzít do kleští. Zahájím na ně palbu, ačkoli jsou mimo dostřel; nezasáhnou je, ale donutím je, aby se obrátili proti mně... Teď mám příležitost!

Provedu rychlou svičku, polovýkrut, a než mohou do-končit obrat o 180 stupňů, Jsem už - tentokrát na do-střel - za druhým z nich.

Lehce sešlápnu pedál, zaměřím si Němce v zaměřovači. Nechce se mi ani věřit očím, je to docela snadná oprava na vzdálenost méně než 200 metrů.

Rychle stisknu spoušť svých kanónů ...

Panebože, zázrak! Trup letounu ozáří série výbuchů. Má první dávka sedla, a jaksepatří!

Focke-wulf začne okamžitě hořet. Dlouhé přerušované plameny šlehají z prasklých nádrží, olizují trup letounu. Tu a tam vyšlehují zářivé záblesky z těžkého černého kouře, který zahaluje letoun ...

Německý pilot se točí v zoufalých otáčkách. Ve vzduchu, rozráženém konci Jeho křidel, se tvoří dva Jemné bílé pruhy kondenzačních par ...

Najednou focke-wulf vybuchne Jako granát! Obrovský záblesk, černý mrak a trosky letounu létají kolem mého spitfiru... Motor padá k zemi Jako ohnivá koule. Jedno z křidel, utržených výbuchem, padá pomaleji, krouží a

„Kupředu, Turban žlutá, útok!“

převrací se ze strany na stranu, ukazuje střídavě olivově zelený hřbet a světle žlutý spodek ...

Řvu svou radost do rádia jako malý kluk:

„Halo Yellow one, Turban yellow twoo, I got one! Jesus, I got one of them!“⁸

Ale obloha je teď plná focke-wulfů, které se kolem mne míhají a útočí na mě v ohňostroji svítících střel.

Nepouštějí mě ze svého sevření. Frontální útoky, tři čtvrtě dozadu vpravo, vlevo, následují jeden za dru-hým ...

Hlava se mi začíná točit, paže mě bolí. Jsem celý udý-chaný, protože ovládat při 700 km za hodinu spitfire, je-hož řídicí páky jsou spoutány touhle rychlostí, je vyčer-pávající námaha ... Zvláště pak ve výši 8000 metrů.

Mám pocit, že se pod svou maskou zadusím, a pouštím kyslík na emergency.⁹ Srdce mi bouřlivě bije, cítím jeho tlukot ve zpocených spáncích, na zápěstích, v kotní-cích ...

Můj spitfire se drží statečně, je se mnou jedno tělo a jedna duše jako dobře vycvičený- válečný kuň, a motor vydává ze sebe všechno, co může vydat. Blahořečím Rolls-Royceům, všem inženýrům a dělníkům, kteří ho na-vrchovali, konstruovali, s láskou a vynalézavostí vytvořili tento hotový zázrak přesné mechaniky ...

Probíjím se, jak umím nejlíp, šetřím náboji, ale přece jen střílím na focke-wulfy, které se octnou v dostřelu.

Koutkem oka vidím Martella, vyřizuje si účet s druhým Němcem, ocasní plochy skopčákova letadla se rozstříku-jí na všechny strany ...

Zatímco tak manévruji, poněkud zběsile, octnu se tak-řka náhodou ve vertikále nad jiným focke-wulfem - vrhnu se na něj střemhlav jako blázen, aniž se starám, co se děje kolem mne ...

Roste mi v zaměřovací, vidím jeho nosné plochy, krát-ká křídla, žlutou kapotu motoru, trup, zužující se k pilotní kabině. V průhledném krytu vidím světlou skvrnu pilo-tova obličej, zdviženého ke mně ...

Řítím se přímo na něho, unášen pekelnou rychlostí. Instinktivně stlačím páku, hlava mi letí kupředu, div

8 „Haló, žlutá 1, volá Turban žlutá 2, dostal Jsem jednoho, sundal jsem jednoho!“⁸ Nouzová potřeba.

že prudce netřískne do pancéřového čelního štítu, jenom o chloupek se ubráním nárazu.

Bleskurychle zvednu letoun, vidím svého Němce, vzda-luje se ode mne klouzavým letem, na zádech, od motoru se táhne pruh černého kouře ... Temná postava se od-děluje od pilotní kabiny, točí se ve vzduchu, na okamžik letí za letadlem, jako by k němu byla připoutána nevi-ditelným poutem ... Najednou se rozestře na obloze vel-ký nažloutlý květ padáku, zůstane jako přibit ve vzduchu, zatímco focke-wulf končí svůj poslední let...

Jsem bez sebe radostí. Sundal jsem dva skopčáky! Dva!

Hrud' mi div nepraskne pýchou, ale současně se třesu strachem, nervy mám na cucky ...

A Martell? Co se s ním stalo? Ještě aby si tak myslel, že jsem ho opustil!

Obloha je prázdná. Ačkoliv si už na to začínám zvykat, tenhle zvláštní zjev, že totiž na okamžik není na obzoru ani jediné letadlo, mě překvapí vždy znovu a znovu.

Znechucení focke-wulfové míří už zřejmě na základnu a o tři tisíce metrů níže splývají s krajinou...

Všichni... až na jednoho!

Jak zvednu hlavu, spatřím vysoko nad sebou spitfire - pravděpodobně Martellův - a proslulý žlutý focke-wulf.

Předvádějí tam celou vysokou školu letecké akrobacie. Je to fascinující. Souvraty, rychlé výkruty... ale ani jeden ani druhý nenabývá vrchu. Najednou, oba zároveň, jako by se na tom dohodli, stisknou spouště a rozletí se přímo proti sobě. Je to hotové šílenství... spitfire i focke-wulf pálí ze všech svých zbraní a ženou se na sebe jako bouře. První, kdo uhne, je ztracen, protože vydá bez mi-losti svůj stroj v plen protivníkově palbě.

Se zatajeným dechem spatřím v okamžiku, kdy se zdá, že neodvratně dojde ke srážce, jak se focke-wulf otřese, zakolísá pod sprškou granátů a rozletí se.

Spitfire, jako zázrakem bez pohromy, prolétá gejzírem hořících úlomků letounu, které se snášejí k zemi jako ohnivý déšť ...

Vracíme se s Martellem společně, ale já jsem na tom špatně s benzínem a musím přistát v Shorehamu, abych se znovu zásobil. Jsem pořád Ještě tak vzrušen a nervo-vě vyčerpán, že přistání málem končí katastrofou. Pro spitfire IX je plocha letiště příliš krátká a já jsem nucen zuřivě brzdít, div se mi neulomí podvozek ...

Přijíždím až k cisternovému vozu u kontrolní věže, vy-pnu motor a seskočím na zem s tak povýšeným výrazem, jako by

mně mohli číst na obličejích, že jsem právě sestřelil dva nepřátelské letouny ...

Nedovedu se připravit o radost, abych netelefonoval z kontroly do Biggin Hillu - trošinku proto, abych oznámil, že jsem živ a zdravý, a mnohem víc, abych mohl s náramným uspokojením, nedbale a vlastně jen tak mi-mochodem oznámit, po očku se díváje na muže ve světnici:

„Jo, a abych nezapomněl, sundal jsem dva focke-wulfy ...“

Je to jistě trochu dětinské, ale hřeje to u srdce.

Takřka v rozjímavé náladě provádím svůj první vítězný oblet nad stojánkou.

Martell potvrdí mé první vítězství - viděl focke-wulf v plamenech ... Druhé vítězství bude nepochybně ověřeno fotograficky.

Nespím celou noc a otravuji kdekoho v poddůstojnické jídelně tisíckrát opakovaným příběhem svého vzdušného souboje.

Pro peruť „Alsasko“ bylo tohle nasazení úspěchem. Boudier sestřelil jednoho skopčáka a Mouchotte a Bruno sundali společně také Jednoho. Mouchotte ho velmi ušlechtilé přiznal svému číslu 2.

611. peruť sundala tři. Jako zázrakem jsme neztratili nikoho, sedm strojů je poškozeno.

Večer 27. července dostáváme telegram:

To the „Alsace“ and 611 boys stop nine for naught is pretty good score stop keep it up stop

Winston Churchill10

10 Chlapců z „Alsaska“ a z 611. perutě stop devět nula je krásný

výsledek stop držte se takhle stop W. Ch.

(Churchill si zahrál se slovy naught - nln, nula n nine - devět.)

Abych dopověděl celou tu historii, za tři dny nato jsme se dověděli, že major von Graff, nositel Rytířského kříže s mečí, diamanty a dubovou ratolestí, byl - jak oznámil německý rozhlas - zraněn v hrdinném boji s velmi početnou nepřátelskou přesilou ...

Po tomhle potvrzení Martellova vítězství nad žlutým focke-wulfem musí nešťastný vítěz platit rundu za run-dou.

Poslední „show“ majora Mouchotta

27. srpna 1943

Třetí show dnešního dne!

V Biggin Hillu je nesnesitelné vedro.

Briefing se koná po svačině. Bude to bezpochyby zájímavý sweep.

Čtyři vlny po šedesáti létajících pevnostech, každá má bombardovat v dvacetiminutovém intervalu les na jihozápad od Saint-Omeru. Byla tam zjištěna na cvičení německá obrněná divize.

Naše křídlo má samo doprovázet první sestavu ame-rických bombardérů. Všeho všudy 24 spitfirů (dvanáct z 241. a dvanáct z 485. novozélandské perutě).

Na doprovod je to po čertech málo. Stratégové z „Eleven Group“ rozhodli, že luftwaffe nebude mít čas, aby se soustředila na první box1 a velká rvačka vypukne pravděpodobně až při druhé a třetí vlně, které budou mít silný doprovod

Operace se zúčastní dvě skupiny spitfirů XII z Tang-mere, osm skupin spitfirů VB, dvě křídla z Hornchurch a z Kenley a konečně peruť spitfirů VI - stosedmnáctá, která poletí za námi rovnou ve velké výšce.

Jako záloha se má operace rovněž zúčastnit čtrnáct perutí thunderboltů z americké osmé letecké armády.

Když se vracíme do dispersálu, Jsou už na tabuli po-slední podrobnosti. Poletím jako číslo 2 majora Mouchot-ta.

Motory spouštíme v 18.03. Vzlet v 18.05, kurs na Har-delot, kde se máme v 18.40 setkat s létajícími pevnostmi.

1 Krabice, škatule. Říkalo se tak sestavám létajících pevností v pev-ně sevřeném tvaru krabice.

Můj starý taxík NL-B stojí vedle majorova letounu NL-L.

Všechno už je připraveno, padák mi leží na křídle, kukla je pověšena na páce a rukavice zastrčeny mezi plynovou pákou a ovladačem úhlu náběhu.

Usazují se v kabině. Poslední pohled na přístroje. Tommy vstrčí ruku do kabiny, aby zapnul snímač foto-kulometu.

Překontroluje vedení v kukle.

Všechno je připraveno: teplota oleje na 40°, chladič na 10° a fletnery2 ve správné poloze. Vyzkouším zaměro-vač.

Dnes je dusno k zalknutí a já se škváním sešněrovaný v kombinéze popruhy padáku a úvaznými popruhy.

Major Mouchotte se začíná připoutávat. Poprvé, co ho znám, si navlékl na bílý pulovr blůzu uniformy. Pabiot na to udělá narážku, když spěchá k svému letounu.

„Ach,“ směje se Mouchotte, „člověk nikdy neví, když do pekla, tak v celé parádě ...“

Za dvě minuty šest. Dívám se, jak majorova vychrtlá postava vklouzne do kabiny, než si nasadí kuklu a kyslíkovou masku, ukazuje mi Mouchotte thumbs-up3 a usmívá se přitom svým neodolatelným úsměvem, přátelským a povzbuzujícím...

18.03. Hromový řev, spouští motor za motorem...

Ještě nejsme ani uprostřed Lamanšského průlivu a už cítím, že všechno je vzhůru nohama.

„Hurry-up Turban Leader, the big-boys are about to be engaged!“4

Tak tady to máme! Stratégové se přepočítali. Nejen že skopčáci okamžitě reagovali, ale ke všemu Ještě pev-nosti, které mají obvykle vždycky zpoždění, jsou zrov-na dneska o pět minut napřed. Krouží beznadějně mezi Boulogne a Calais - neodvažují se pustit dál bez do-provodu stíhačů.

Přidáváme plyn, 2600 otáček a šestku plnicího tlaku - a stoupáme vzhůru. Konečně vidím v dálce pevnosti

2 Flettnerovy klapky - odlehčovací plošky k snížení sil na kormidlech.

3 Vztyčený palec - znamená, že všechno je v pořádku.

4 „Pospěšte si, Turban, ‚velcí chlapi‘ budou v tom každou vteřinu!“

- jako vždycky v bezvadné sestavě. Na první pohled nic abnormálního, až snad na pyramidu flaku, která se zvedá nad Boulogne.

Kontrolor nám začíná hrát na nervy:

„Twenty-five Huns, over Abbeville, 15 000', climbng!“

„30 plus over Saint-Omer, 20 000', going West!“

„IS plus ten miles South of Hadelot, no height yet!“

„40 plus five miles from the big boys, 25 000', about to engage!“

Celá luftwaffe Je dneska ve vzduchu. To nám bude pěkně horko!

Jsem takřka přesně kolmo nad Griz-Nez, ve výšce 22 000 stop, když najednou vidím Němce.

Asi třicet focke-wulfů, osm set metrů nad pevnostmi, začíná se spouštět střemhlav jeden za druhým, vždycky dva a dva, a masa bombardérů se třpytí tisíci ohničky - německé výbušné střely zasahují cíl a kulomety Colt jim odpovídají. Ještě výš nad nimi můžeš tušit celé hnízdo focke-wulfů ztracených v slunci. Jenom tu a tam se odrazí oslnivý záblesk slunečního paprsku od křídla letounu.

Čekají, aby se vrhly na kořist.

Chladnokrevně, jako na cvičení, začíná Mouchotte udílet rozkazy:

„Come-up Gimlet Squadron!“

To platí 485. peruti - Mouchotte ji rozmístí tak, aby nás kryla ze strany slunce.

„Turban and Gimlet drop your babies!“

Zapínáme na hlavní benzínové nádrže a zbavujeme se přídavných.

Všechno je hotovo k bitvě. Stiskem palce odjíždí ka-nóny, rozsvěcuje zaměřovač.

Letkou jako by projel elektrický proud, dvanáct spit-firů se začíná mít k životu, kolébají křídly a rozlétávají se napravo a nalevo. Všichni máme oči navrch hlavy.

V rádiu začíná panika!

„Hallo Turban Leader, six aircraft at nine o'clock above!“

5 „25 skopčáka nad Abbeville, výška 15000 stop, stoupají!“ „Více než 30 nad Saint-Omerem, 20000 stop, kurs na zapad!“ „Více než 15 deset mil na Jih od Hadelotu, Ještě nemám výšku!“ „Více než 40 pět mil od ‚velkých hochů‘, 25000 stop, chystají se k útoku!“

„Hallo Turban Leader. Yellow one calling, about ten Focke-Wulfs at four o'clock above!“

Tohle je klidný hlas kapitána Martella. Primo z něho slyšíš, jak se těší na tu velkou rvačku.

Jsem teď nějakých třicet kilometrů za hranicí Fran-cie. Vlevo a pod námi jsou létající pevnosti obklopeny zdivočelou masou focke-wulfů - je jich nejméně stovka.

Tim hůř pro ně, nedá se nic dělat.

Kdybychom tu nebyli my, bylo by jich dvě stě. Pouhou svou přítomností držíme ostatní skopčáky na uzdě. Ale ne nadlouho!

„Turban Red Section Break Port! ... Turban Red Section Break Port!“

Rev ve sluchátkách, div mě neprasknou bubínky. Po-hled, nalevo: lavina dvaceti až třiceti focke-wulfů se spouští ze slunce. První tři jsou už sotva osm set metrů ode mne, za mými zády ...

„Turban Squadron, quick 180 port Gó!“

Jeden skopčák zahajuje palbu; záblesky střel patnáct metrů od konců mých křídel - to není nic zdravého.

Pouštím naplno plyn, vrhnu se zuřivě na páku, abych stačil Mouchottovi, který provádí tak závažnou vertikální zatáčku, že stoupá vzhůru takřka v kolmici.

Zatáhl jsem příliš prudce. Motor mi vypne na draho-cennou vteřinu a já zůstanu s nosem ve vzduchu, zatímco první skopčáci začínají defilovat mezi našimi roji jako povětrně ...

Motor mi okamžitě znovu chytne s velkým trhnutím, ale přece jen příliš pozdě: ztratil jsem už spojení se svým rojem - vidím jej sto metrů nad sebou stoupat ve spirále.

Tim hůř pro mne: provádím rychlý výkrut, který mě donese na sto metrů k jednomu skopčákovi - vypálím na něho dlouhou dávku ze svých dvacítek se 40 stupni opravy.

Chybil jsem se!

Stoupavě zatáčka s únikem vlevo a letím souběžně s ji-nými dvěma Němci - dvě nádherné stodevadesátky,

9 „Haló, Turban, šest letounů na deváté, nad vámi.“

„Haló, Turban, volá žlutá 1, asi 10 FW na Čtvrté, nad vámi.“

7 „Červený roj! Turban, stočte se vlevo!“

8 „Perut' Turban, 180° vlevo, rychle!“

zbrusu nové, lesknoucí se, s růžovými kapotami a vel-kými černými kříži, které se mohutně rozpínají na žlu-tých a olivově zelených trupech!

ZZZZZ! Tři jiné focke-wulfy se knítnou několik metrů pode mnou jako paprsky, rozrážejí vzduch krátkými žlutými křídly.

Tohle neskončí dobře!

Tam nahoře jim je ještě hůř. Slyším v rádiu, jak se navzájem překřikují. Kapitán Martell vede svůj roj s ob-vyklým mistrovstvím. Vzdálený hlas majora Mouchotta se pokouší spojit obě skupiny, volání o pomoc, zuřivě a rozčileně

výkřiky Novozélandců, tu a tam nějaká peprná pařížská nadávka ...

Začínám se probíjet jako ďábel, obracím se, kroužím, provádím ostré otáčky. Tmí se mi před očima a kyslíko-vá maska mi dře kůži z nosu. Mohu si vykrotit krk, ne-chci-li spustit z očí všechny ty letouny, které se kolem mě mihají na dostřel v závratném kolotoči...

Pojednou se jako zázrakem octnu v jakémsi takřka klidném koutku nebe. Kolem dokola víří v divoké mo-tanici spitfiry a focke-wulfy.

Čtyři kolmé sloupy těžkého černého kouře visí ve vzduchu a nerozptylují se - připadají mi jako pomníky poslední tragické dráhy čtyř letounů, jejichž trosky hoří na zemi plamenem, rozsety v loukách osm tisíc metrů pod námi...

Kolem dokola počínají rozkvétat nažloutlé květy pa-dáků.

Proč nám kontrolor neposílá posilu? - Čtyřadvacet proti dvěma stům! - Nemáme prázdnou naduji, že se z toho dostaneme.

Naštěstí, a ať to zní jakkoli nepravděpodobně, přece jen se z toho dostaneme: focke-wulff je totiž příliš mnoho a překáží si navzájem.

Přesto však nám odřízly ústup.

Letět déle než třicet vteřin be? jstré zatačky nalevo nebo napravo by byla sebevražda ..

Jenom bych pukl vzteky, že mám kolem sebe tolik skopčáka a nemohu sundat ani jednoho.

Konečně se přece jen naskytne příležitost

Dva spitfiry pikují hlava nehlava, pronásledují jedno-ho skopčáka. Jiný Němec jim nepozorovaně vklouzne za záda a spustí palbu. Vidím obláčky kouře odletovat od jeho čtyř kanónů ...

Zřejmě jsou před ním dva Novozélandci: mnoho elá-nu, ale málo zkušeností.

Pokouším se jim dát výstrahu.

„Look out the two spits following that Hun Break!“9

Jako výzva je to hodně neurčité, ale nemohu si pomoci; nedokážu přechýlit matriční označení jejich letounů.

Převrátím se rychle na záda - spěšný pohled napravo a nalevo - zaútočím na posledního FW 190 ze tří čtvrtin dozadu. V okamžiku, kdy tisknu spoušť, focke-wulf mě zpozoruje a střemhlav uhne vpravo.

Ale dostanu hol

Na rychloměru stoupá rychlost - 700, 740, 780 km za hodinu... Tisknu spoušť a spitfire se třese zpětnými rázy mých kanónů. Němec se mi vrtí, ale mám ho pěkně zarámovaného v zaměřovači - pět stupňů opravy - dostřel dvě stě metrů - bum! bum! bum! bum! Střílím v krátkých dávkách ...

Tři výbuchy na pravém křídle mezi trupem a černými kříži...

Svištíme teď rychlostí více než 800 kilometrů za hodi-nu...

Nabývám nad Němcem vrchu. Střílím na něho ze vzdá-lenosti méně než sto metrů a vidím už pilotovi do obli-čeje - jak krouží hlavou s ochrannými skly na očích, vypadá jako nějaký bizarní brouk.

Vybral jsem z letu střemhlav - honička teď pokračuje ve vodorovném letu.

Stisknu tentokrát střed spouště a všechny moje zbra-ně - dva kanóny a čtyři kulomety - střílejí teď najed-nou. Už to chci mít z krku.

Dva granáty vybuchnou zároveň nad patkou motoru a z pilotní kabiny se vyvalí mrak černého kouře. Pilota už není vidět.

Focke-wulf se pomalu převrátí na záda. Nejsme už výš než tři sta metrů... Cesty a vesnice ubíhají dozadu pod našimi křídly ...

9 „Pozor, vy dva spt'ácl, co honíte toho skopčáka, uhnStel“

V kouři se teď objeví několik záblesků - focke-wulf je smrtelně raněn.

Sestupujeme pořád níž a níž - kolem mne se mihne kříž kostelní věže.

Musím úplně přiškrtnout plyn, abych svého Němčíka ne-přeletěl.

Vystřílel jsem náboje a pokaždé, když teď stisknu spoušť, slyším už Jenom pískot stlačeného vzduchu a klapnutí závěru kanónu, který nabíjí naprázdno.

Ale přece jen jsem ho dostali

Zběsilou rychlostí narazí focke-wulf na zemi, klouže po zádech, zanechává za sebou rýhu hořícího benzínu, všude kolem sebe rozsévá rozžhavené úlomky kovu, pro-razí dva ploty a roztříští se o kopec.

K obloze vyletí snop oslnivých jisker ...

Fascinován tím pohledem mám taktak čas uhnout řadě telegrafních sloupů.

Stoupám spirálou na plný plyn a vrhám poslední po-hled na místo zkázy. Tráva nasáklá benzinem vytváří chnivou korunu kolem ožehlé kostry letadla a hustý kouř, hnaný větrem, valí se namáhavě k vesničce Hazerbrouk u Sercusu.

Tohle by tedy bylo hotovo, ale není to Ještě všechno: teď je nutno vrátit se do Anglie. Okamžitě si vypočítám, kde jsem: na východ od lesa, který lemuje letiště v Saint-Omeru. Začínám znovu klidněji dýchat, ale ne nadlouho. Nahoře nade mnou bitva pokračuje. Z rádia se dovídám, že Buiron sundal jednoho Němce.

Za několik vteřin nato slyším naposledy hlas majora Mouchotta:

„I am alone!..“10

Nepředstavitelně zuřivá bitva, jestliže wlng leader - a ještě ke všemu z Biggin-Hillu - se octne takhle osamocen!

Nahoře nade mnou to pořád vypadá špatně ...

Přesvědčím se o tom okamžitě.

Právě jsem obezřetně nabral kurs na Anglii, když se

10 „Jsem sám!“

skupina focke-wulfů rozhodne projevit zájem o jeden ubohý osamocený spitfire, kterému, jak se zdá, není zrov-na

dobře po těle.

S pákou v břiše, 3000 otáček, 20 boostů 11 připustí stou-pám jako zběsilý v doprovodu focke-wulfů - dva napra-vo, dva nalevo, vzdálení několik set metrů.

Dokážu-li zapnout druhý stupeň kompresoru, než mě sundají, pak jim uteču.

1800 metrů. Je zapotřebí stoupat na plný plyn asi dvě minuty, aby se člověk dostal do výše čtyř tisíc metrů. Za těchhle okolností jsou to celá dvě staletí.

3800 - cítím, jak mi stéká pot po okrajích kyslíkové masky a pravou rukavici mám dočista promočenou.

Rrrrran, kompresor mi spouští, dříve než mohli skop-čáci zaujmout polohu ke střelbě.

V zoufalém vzteku nad prohranou partií za mnou je-den z Němců pustí salvu, ale samozřejmě mě nezasáhne. Ted' je Setřepu snadno a alespoň pro tuto chvíli jsem zachráněn.

Právě nad pobřežím nedaleko Boulogne se mi poštěstí dohonit čtyři spitfiry v bezvadné obranné sestavě. Opatr-ně se k nim přiblížím a dávám se poznat. Rozeznávám matriční označení letounů - NL-C, NL-A, NL-S a NL-D - zřejmě to je žlutý roj a rádiem mi také Martell dává souhlas, abych se k nim připojil.

Ještě pět minut na nás focke-wulfy útočí.

Potrvá-li to takhle ještě dlouho, je s námi amen, pro-tože nebudeme mít dost benzínu, abychom doletěli až k anglickému pobřeží - a German! to vědí...

Najednou se nebe potáhne kondenzačními parami - dvě stě padesát letounů, jak lze odhadnout na první pohled, vždycky čtyři a čtyři za sebou, letí ze severu. Jsou to thunderbolty, které (na poslední chvíli, jako policajti) nám přece jen přilétají zachránit kůži.

Focke-wulfy, které Jsou na tom také špatně s municí a mají takřka vyschlé nádrže, už na nás nenaléhali. Spouštějí se střemhlav jeden za druhým a ztrácejí se v mlze nastávajícího večera ...

Přistáváme v Manstonu, na prvním letišti na pobřeží.

11 Boost: míra tlaku připustí.

Vládne tu strašlivý zmatek. Reakce luftwaffe v tak málo rušném sektoru každého nepříjemně překvapila. Je tady opravdové valné shromáždění letounů kdekterého typu. Jedna létající pevnost se roztříštila uprostřed při-stávací plochy. Thunderbolty ignorují pokyny a přistá-vají, kde se jim zlíbí. Obvod letiště je poset spitfiry, taj-funy a bůhvíjakými ještě letouny, čekajícími na zásobení pohonnými hmotami. Chudáci chlapci z kontrolní služby pobíhají po letišti se svými žlutými praporky, vystřelují červené signální rakety na všechny strany a zbůhdarma se pokoušejí zaparkovat vedle sebe letouny téže letky ...

Setkáváme se s některými našimi kamarády. Fifi do-sedl doslova na nos a na jeho spitfire s ocasem ve vzdu-chu a s vrtulí zarytou do země je opravdu škaredý po-hled.

Počítáme se - Je nás jenom deset. Major Mouchotte a četař Magrot chybějí. Jeden přes druhého se vrháme k telefonu. Biggin Hill neví nic, kontrolor ztratil jakoukoli Mou-chottovu stopu a není žádná zpráva, že by byl major přistál na některém záložním letišti.

Není už takřka žádná naděje, zvláště když už dobrou čtvrt hodinu musí být jeho nádrže prázdné.

Je to těžká rána a není divu, že máme všichni mrzuté obličej.

Když nastartujeme k návratu do Blgginu, slunce začíná zapadat do moře a nízká mlha na obzoru pochmurně zahaluje bojiště, kde jsme ztratili dva muže ...

Přistáváme s rozsvícenými pozíčními světly a v tem-nu, před dispersálem, vidíme hned tichou skupinu. Jsou tam všichni - celý personál perutě, ti, kdo dnes nebyli ve vzduchu, mechanici, group-captain Malan, wlng-com-mander Deere, Checketts - úzkostlivě čekají na nějakou čerstvou zprávu, zlomek informace, stéblo, z něhož by mohli živit naději...

Major Mouchotte. Válečný kříž. Druh v boji za osvo-bození. D. F. C

Bude pro nás vždycky vzorem velitele - spravedlivý, tolerantní, tvrdý a klidný v boji, pravý Francouz s ušlech-tilou duší, který si dovedl za jakýchkoli okolností zjednat úctu a obdiv.

Radar za úsvitu

26. září 1943 - čtyři hodiny ráno

Tápavě vycházím ze světnice a ubírám se do jídelny, kde mi ospalá wafka naservíruje šunku s vejci. Když odcházím z jídelny, obloha je ještě temná a několik hvězd bliká v ledovém vzduchu. Od stojánky sem zaléhá hučení motoru. To už asi mechanici rozehrávají motor mého spitfiru.

Po cestě se zastavím v intelligence room, kde dostanu konečně informace o svém úkolu.

Poletím tentokrát sám - účelem letu je kalibrace ra-diolokátorů, které nás kontrolují. Počínaje od anglického pobřeží mám nabrat přímý kurs 145 stupňů s výstupem co možná do největší výšky, což mě přivede primo nad Beauvais ve výši asi 10 000 metrů. Potom mám přímou čarou odletět až nad Saint-Omer a rádiem přesně ozná-mit svou polohu vzhledem k určeným vztažným bodům.

Jediná naděje, že z tohoto podniku vyvážnu se zdra-vou kůží, je v rychlosti, s Jakou to provedu, v tom, že se po cestě budu co nejméně zdržovat, abych tak snížil na minimum možnost zásahu nepřátelské síly, která by měla nade mnou převahu.

Je pořád ještě tmavá noc, když se odlepím v září elektrické rampy a začínám stoupat na svůj kurs. Palub-ní přístroje matně fosforeskují a sběrače výfuků mého spitfiru chrlí modré plameny propíchané červenými jiskrami.

Stoupám tvrdě a prudce a přeletím anglické pobřeží ve výši zhruba 6500 metrů.

Mlha, koncentrovaná v úzkých údolích, vytváří mezi černými pahorky dlouhé mléčné stuhý. Vzduch je tak klidný, že daleko dole v temnu rozpoznávám kouř loko-motivy někde u Dungenessu, nehybný sloup, jako by byl zakotven v

zemi, Lamanšský průliv vypadá jen Jako ne-jasná tmavá masa, lemovaná mlhavým pruhem stříbrného pápeři podél mořských útesů.

Na obloze není ani mráčku.

Stoupám v železných obručích stínů, které svírají ze-mi, k nebi, jež se jasní a jasní a z něhož prchají hvěz-dy ...

Pojednou, znenadání, jako potápěč se vnořím do plné-

ho zlatého světla. Křídla mého spitfíru se zbarví na-chem. Záplava světla je tak prudká, že si musím nasadit na oči ochranná skla.

Tam dole, kdesi u holandského pobřeží, velmi daleko vlevo, vynořuje se slunce Jako žhavý ingot z nehybného olověného bloku Severního moře.

Pod křídly mého letounu je noc - a já sám v deseti-kilometrové výšce prožívám slávu dne. V třeskutém mra-ze první z lidí vdechují teplý život slunečních paprsků, které bodají do očí jako šípy.

Ve Francii, v Anglii, v Belgii, v Holandsku, v Německu se nad trpícími lidmi prostírá noc, ale pro mne se upro-střed nebe - jenom pro mne - rodí den, mám ho sám pro sebe, všechno je moje, nebesa, světlo, slunce, a já si myslím s pokojnou hrdostí: tohle všechno září jen pro mne!

Takovéhle minuty bohatě odměňují všechny oběti a všechna nebezpečí...

Francouzské pobřeží jsem přeletěl nad Dieppe a za ně-kolik minut nato se dostávám nad Beauvais. Matně ro-zeznávám letiště v Beauvais-Tille, horu Saint Adrien ob-klopenou fouquenieským lesem.

„Halo Dagger 25, Dagger 25 Piper calling. Orbit plea-se, orbit please A for Able.“1

A for Able je šifra pro Beauvais. Kontrola mě žádá, abych kroužil nad Beauvais, zatímco zaostřují své při-stroje ...

Přestože svítí slunce, Je velmi chladno, a začínám už křehnout, tím spíš, že řídím letoun docela mechanicky.

„Halo Dagger 25, Piper here, what are your angels?“2

Kontrolorův hlas zní tak naléhavě, že rázem zbystřím pozornost. Mrknu na výškoměr: 10 500 metrů ...

„Halo Piper, Dagger answering, angels X for X Ray ...“3

Něco se určitě děje, když sám kontrolor mě žádá, abych přerušil povinné ticho v rádiu.

Uplyne minuta.

1 „Dagger 25, volá Piper, točte se prosím nad A.“

2 „Dagger 25, tady je Piper, jakou máte výšku?“

3 „Piper! Tady Dagger, výška X pro rádius X.“

„Halo Dagger 25, Piper here, steer 090 degree - zero, nine, zero.“1

Ted' už rozumím. Někde poblíž je podezřelý letoun a kontrola si mě chce bezpečně zaměřit v radaru.

Rozhlédnu se kolem sebe, Zakolébám křídly, abych odkryl mrtvé úhly - všechno se zdá v pořádku. Kdyby byl Němec nade mnou, určitě by za sebou nechával kon-denzační stopu.

„Halo Dagger 25, Piper calling. Look out, your are shadowed by a Hun, look out at five o'clock!“5

Okamžitě se podívám udaným směrem a opravdu vidím malý třpytící se bod, houpe se uprostřed bílého kudrna-tého obláčku. Je příliš daleko, abych mohl rozeznat, o Ja-ký letoun jde. Je-li to stíhač, dám si na něho pozor, ale budu nadále rozvážně sledovat svůj kurs - tak ho při-měji, aby se projevil. Rozsvítím zaměřovač a odjistím své kanóny.

Uplynou tři minuty a z bodu se stává kříž, asi 800 met-rů kolmo nade mnou. V téhle výšce to je pravděpodobně jeden z nových messerschmittů 109-G. Mává křídly ... zaútočí každou vteřinou, domnívá se, že ho nevidím. Samota, poezie, slunce - to vše je najednou pryč, jako by to nikdy nebylo: Sklouznu očima na teplotu, přepnu vrtuli na větší úhel náběhu. Hotovo! Ted' at' si přijde!

Uběhne ještě Jedna minuta, dlouhá jako věčnost, oči mi začínají slzet, jak upřeně pozoruji protivníka.

Hopl - Už je tady!

Můj messerschmitt krouží v nevelké sestupné spi-rále, aby se mi dostal za ostruhu. Je ode mě asi 600 metrů a neletí příliš rychle, aby si dobře pojistil svůj úder.

V tom okamžiku pustím naplno plyn a vyženu švůj spitfíre do prudké stoupavé zatáčky, která mi dovoluje nabírat výšku, ale nepouštět Němce z očí. Namísto slabé opravy 5 stupňů, s níž počítal, mu najednou skýtám terč na 45 stupňů. Zatahnu silně za páku, abych nabral výšku, a ostře stočím křídélka. Messerschmitt se pokusí zatočit dovnitř, ale v téhle výši nemají jeho krátká křídla v říd-kém vzduchu dostatečnou oporu, a tak přetáhne a spadne do vývrtky.

4 „Dagger 25, tady Piper, naberte kurs nula, devět, nula.“

5 „Dagger 25, volá Piper, dejte pozor, nad vámi německý letoun, podívejte se na pětku!“

Zase jednou mně pomohla z bryndy vyšší ovladatelnost spitfíru.

Na okamžik zahlédnu velké černé kříže, rozpráhující se pod namodralými křídly nepřátelského letounu.

Messerschmitt zvládne vývrtku, ale Já už mám nad ním vrch - a on to ví, protože začne zuřivě manévrovat, aby se ode mne odpoutal, leč jeho rychlost mu není k ničemu, využil jsem jeho chybného manévru, abych zvýšil rychlost, a mám ted' už výhodu, že jsem výše než on.

Na dostřel čtyř set metrů zahájím palbu v krátkých dávkách, vždycky se jen tak lehounce dotknu spouště. Pilot Stodevítky je prese všechno starý sekáč, manévruje svým plecháčem energicky, neustále mění úhel a směr letu.

Ví, že muj spitfíre se lépe otáčí a lépe stoupá a že jeho jediná naděje, jak zachránit kůži, je v tom, že mě setřepe. Posune prudce páku kupředu a spustí se kolmo střemhlav. Okamžitě se obrátím na záda, využívám jeho pravidelné dráhy letu a znovu spustím palbu. Snášíme se rychle, 750 km za hodinu, směrem k Aumale.

Oprava střelby je poměrně jednoduchá, protože mu sedím za ocasem... Ale je nutno sebou hodit - Němec mi začíná utíkat.

Při druhé salvě se zablesknou na trupu letounu tři výbuchy a zásah Jím zřetelně zatřese.

Nová dávka - tentokrát Jsem zasáhl motor a kabinu. Na zlomek vteřiny se zdá, Jako by ho mé granáty přibily do vzduchu - kříž vrtule se zastaví a pak zmizí v bílém oblaku glykolu, který se valí z výfuků. Vzápětí se ozve ještě mocnější výbuch u kořene Jednoho z křídel a pěkná šmouha černého dýmu se smísí s přívalem páry, která uniká z prasklých plášťů chladiče.

lo je konec. Ohnivý jazyk se objeví pod trupem letou-nu, prodlužuje se, olizuje ocasní plochy a trhá se v cáry plamenů. Potopili Jsme se do stínu... Dívám se na budík, abych si zjistil, jak dlouho trval souboj: je 5 hodin 12 minut.

Messerschmitt má právě dost. Stoupám spirálou a sle-duji jeho konec. Je to už jenom matná, křečovitě se kroutící silueta, otrásaná pravidelnými výbuchy ... explo-ze, chuchvalec černého dýmu, chuchvalec bílého dýmu, exploze, černý kouř, bílý kouř ...

Ted' už je to jen ohnivá koule, která se pomalu snáší k lesu, stravuje sama sebe, za okamžik se rozprskne v děšť žhavých úlomků, které shoří, nežli se dotknou země...

Pilot nevyskočil...

„Hallo Dagger 25, Piper calling, long transmission please. Did you get that Hun?“

„Hallo Piper, Dagger 25 answering and transmissing for fix. Got him all right. One ... two ... three ... four ... I am quite short of juice. May I go home?“

„O.K. Dagger 25. Steer 330 degree - three, three, zero. Good show!“

V nádržích mi klesá benzín a slunce stoupá na obzor. Za chvilku tu nebude bezpečno. Je čas pomýšlet na ná-vrat, a tak nabírám kurs k Anglii,

8 „Dagger 25, volá Piper. Vysílejte dále, piosím. Dostal jste toho Němce?“

„Piper, tady Dagger 25, vysílám pro radlogonlometrické zaměření. Dostal jsem ho, jeden... dva ... tři... Čtyři. Mám málo šťávy. Mo-hu se vrátit?“ „Dobrá, Dagger 25, kurs 330, trojka, trojka, nula. Gratuluji!“

DRUHÁ ČÁST

Odvelen k RAF

Peruť „City of Glasgow“

28. září 1943

S poněkud těžkým srdcem odjíždím z Biggin Hillu a opouštím peruť „Alsasko“, v jejímž svazku jsem svedl své první boje a v níž jsem našel tolik kamarádů, jejichž vlastenecký zápal a bojové umění mě naplnily pýchou, že Jsem Francouz. Když malý dodávkový automobil, který mě odváží, pro-jíždí kolem strážnice, dívám se smutně, jak trójbarevný prapor, vlající nad stojánkou, mizí za mnou mezi stro-my ...

Jacques mě včas upozornil, a tak jsem se mohl zbavit většiny svých kufrů. Přesto však jsem podle svého zvyku obtěžkán spoustou zavazadel, pytel s padákem jako by byl z olova (kolik Jen ten zatracený deštník a gumový záchranný člun mohou vážit!), opasek s pistolí a zásob-níky s náboji, kožíšek - zajímavá podívaná pro cestu-jící, kteří si mě zvědavě prohlížejí z oken protějšního vlaku, zatímco já čekám na svůj.

V Ashfordu na mě čeká nákladní automobil a za něko-lik minut nato mě vítá 125. letiště.

Jacques nás seznamuje. Mám před sebou celou mezi-národní bandu pirátů vzduchu, z níž se skládá 602. peruť „City of Glasgow“ - Skotové, Australané, Novozéland-a-né, Kanad-ané, jeden Belgičan, dva Francouzi a několik Angličanů.

Squadron-leader, velitel peruť Mike Beightagh je Irčan, má růzovoučký obličej novorozeňátka, je to velký spí-ar, dobrý pilot a dobrý velitel.

Oba flight commanders, velitelé letek, jsou fenomén! svého druhu. Velitel letky „A“, ještě před deseti měsíci seržant, vyšvihl se svou odvahou a statečností v rekord-ním čase na kapitána letectva. Bill Loud, v civilu řeznic-ký tovaryš, měří sto devadesát centimetrů, je silný Jako býk a zešíroka se usmívá kolozubými ústy. Druhý flight-commander, Max Sutterland, je typický Angličan, standardní produkt jejich „high-schools“, má kartáček pod nosem a je to bývalý šampión v boxu (těžká váha) lon-dýnské policie. Bude velitelem mé letky. Znameníť chla-pík, trochu dětinský, proměnlivých nálad, občas truco-vitý jako vrtošivá stará panna, jindy zase schopný nej-ušlechtlejšího gesta. Ostatně velmi dobrý pilot s bohatý-mi zkušenostmi a s neselhávající odvahou.

Po Biggin Hillu s celým jeho komfortem, s jeho leskem „první letecké základny na světě“, vypadá 125. letiště tak trochu Jako chudý příbuzný. Ale kamarádké ovzdu-ší, bezstarostná nesobeckost, život ze dne na den způso-bily, že mě brzo přirostlo k srdci.

602. peruť, jedna z prvních jednotek, začleněných do taktického letectva a hvězda první velikosti v „bitvě o Anglii“, degradovala v následujících dvou letech na druhořadou veličinu, ale pod Beightaghevým velením za-čala před několika měsíci znovu stoupat nahoru.

RAF měla poskytnout jednotky na podporu invaze na kontinent v těsné spolupráci s armádou. 602. peruť spolu s tuctem jiných měla být proto podrobena intenzivní přípravě: útoky nízko nad zemí, ostřelování tanků, tak-tický průzkum, bombardování střemhlav atd.

Nakonec byly tyto jednotky soustředěny na toto leti-ště, aby zde dokončily švu) výcvik. Po čtyři měsíce spali piloti pod stany, učili se tankovat své stroje, vyzbrojovat je, maskovat, bránit je se samopalem v ruce-a vedli tak život opravdových „komand“.1

Peruť 602., 132., 122., 65. a několik jiných, zvyklé operovat z letišť, která mohla být zkonstruována za ně-kolik hodin (dvě nebo tři louky spojené v přistávací dráhu kovovou mřížovinou, položenou přímo na zem) účastnily se zároveň ofenzivy, kterou v té době podni-kala RAF. Vybaveny spitfiry V-D se zkrácenými křídly, plnily tyto skupiny úkoly ochranného doprovodu ma-rauderů, mitchellů a bostonů na blízké lety.

602. peruť se dělila o letiště 125 s jiriou jednotkou spit-firů, 132. peruť „City of Bombay“, které velel starý kum-pán Sjl. Colloredo-Mannsfeld, a se 184. skupinou proti-tankových hurricanů.

1 Commandos - výsadkové Jednotky. 64

Ten kout na písčitém mysu Dungeness Je docela hezký a nádherně slunce výjimečně krásného září ho dělá ještě hezčím.

Stany máme postaveny v ovocném sadu. Vládne tu kouzelná atmosféra pikniků, letních táborů a prázdní-nových kolonií. Stačí vztáhnout ruku dva kroky od stanu a můžeš se přecpat nádhernými sladkými a šťavnatými jablky, zralými nebo ještě nedozrálými, ale naše mladé žaludky je na čerstvém vzduchu stráví bez nesnází.

Jídlo se podává pod širým nebem, když prší, tak ve stodole, všichni piloti snídají, obědvají a večerí pohro-madfó, jak kdo přijde. Nemám ani příbor, ani misku, vy-půjčuji si je od Jacquesa.

Bydlím samozřejmě v Jacquesově stanu, máme tam ješ-tě jednoho Belgičana, Jeana Osta, a jednoho velmi při-jemného Angličana, Jimmy Kellyho, který brzo bude jedním z mých nejlepších přátel. Dává se do strašlivého křiku pokaždé, když začneme mluvit francouzsky.

Spíme na vojenských postelích a myjeme se v řece - voda je pořádně studená, a tak s tou očistou nenadělá-me zrovna mnoho cavyků.

Velké potíže máme s osvětlením. Svíčky Jsou příliš nebezpečné, protože v našich stanech je zem vystlána senem. Ze skladů Royal Air Force nám poslali petrolejky, kte-ré nejsou k ničemu. Když máme zápalky, nemáme knot. Když se nám poštěstí opatřit si nový knot (vyžebáme si ho obyčejně v protějším stanu), nemáme petrolej. Když máme náhodou všechno a zapálíme lampu, pečlivě dbající všech bezpečnostních opatření, vylétí obvykle celý ten krám do povětří, což vyvolá nespřádaný úprk a skončí soubojem dravého živlu s hasicími přístroji. Ko-nečně se přízene squadron-leader, pošle celou posádku stanu do paďous a ta se nakonec svléká za svitu zapa-lovače nebo hvězd ...

Ráno nás probudí voják, který přinese plnou konev horkého čaje a ztropí takový kravál, že všichni }sou na nohou, než bys řekl švec. Pobíháme bosí po trávě s po-hárky v ruce, pak se běží k řece pro vodu s plátěnými vědry, tu více, tu méně propustnými, dopřejeme si ranní toaletu, za kterou by se musela každá slušná kočka sty-dět, navlékneme si špinavé battle-dressy, letecké boty, kolem krku si člověk uváže šátek a běží poklusem až

do kantýny na šunku s vejci, šálek kávy a krajíc z boch-níku domácího chleba, upečeného na sousední farmě ... Pak začne zběsilý závod kolem letiště, v džípech - do jednoho se nás namačká tucet, držíme se zoufale, kde se jen trochu dá, a šílenou rychlostí přes pole, přes při-kopy, přes živé plůtky ...

Stáhneme maskovací sítě s letadel, rozehrějeme a vy-zkoušíme motory a užuž se chystáme na první show nového dne

...

Takhle vypadá každodenní život v mé nové peruti,

„Clipped, cropped, clapped“ - tenhle nádherný glo-bální název dal spitfiru V-D vtípálek skupiny, osvěcený Tommy Thommerson.

„Clipped“ - pro useknutá křídla letounu. Aby zvýšili rychlost a boční ovladatelnost, inženýři koncernu Vic-kers Armstrong zkrátali rozpětí letounu asi o metr, usekli prostě spitfiru konce křídel, které před zmračením vy-tvářely tak harmonickou elipsu.

„Cropped“ - pro jeho motor Merlin 57. Je to vlastně Rolls-Royce 45 se zkráceným průměrem turbíny kompre-soru, umožňujícím zvýšit výkon ve výši pod 1000 metrů ze 1200 k na 1650 k. Protože se však objem stlačeného vzduchu velmi zmenšil, křivka výkonu rychle klesá od 2500 metrů, takže ve 3500 metrech už dosahuje jenom 500 k. Navíc pak tyto motory uměle hnané až na 18 boostů připustí mají jen velmi malou životnost.

„Clapped“ - termín, který nelze přeložit jinak než „zmrvený“ - vyjadřuje povšechné mínění pilotů o spit-firu V-D.2 Ačkoli jsou tedy tyto stroje mimořádně rychlé nízko nad zemí (560 knjh při vodorovném letu na úrovni mo-ře), stávají se z nich opravdoví „olovení psi“ ve výši 3000 metrů, v níž musíme operovat při našich doprovod-ných letech. Protože mají pravoúhlá, useknutá křídla, ztrácejí tyto stroje zároveň také hlavní vlastnost spitfiru, totiž schopnost ostrých zatáček.

Máme velmi malou důvěru k těmto strojům - a tenhle

2 Vlastně: nakažený venerickou nemocí. Značku spitfiru V-D (řím-ska 5-Dj četlt piloti „jví-dl“ (VD), což je označení pro osoby posti-žené pohlavní chorobou (Venereal Disease). Clipped by bylo asi useknutý, cropped ořezaný.

pocit je víceméně ospravedlněn l skutečností, že draky spit-oušů V-D mají všeho všudy životnost 300 hodin, a co Je ještě mnohem horší, motory jen 100-150 hodin. Není to zrovna legrace létat dvakrát denně přes Lamanšský průliv tam a zpátky s Jednomotorovým letadlem tohoto typul A ke všemu ještě kanóny tohoto spitfiru mají kaž-dý jen šedesát granátů, zatímco spitfire IX jich měl sto pětáctyřiceti

Vezme-li se v úvahu, že Již v roce 1941 a 1942 spitfiry V-D zůstávaly daleko za focke-wulfy 190, můžete si před-stavit, jak jsem byl asi nadšen, když mi Sutherland ozná-mil, že musíme absolvovat ještě pět nebo šest sweeps na špit. V-D, než dostaneme zbrusu nové naše báječné IX-B.

Případ Mlinsterland

Němci povýšili za války vytrvalost na národní ctnost. Přidá-li k této vlastnosti osud trochu štěstí, přihodí se události, které jsou povzneseny nad jakoukoli logiku.

Případ Mlinsterland vejde nepochybně do dějin jako symbol německé houževnatosti, ostatně zároveň i jako příklad britské neústupnosti.

Tahle pověstná Mlinsterland byla rychlá nákladní loď o výtaku 10 000 tun, ultramoderní, vybavená turbínami a motory na mazut. V kterém si přístavu Střední Ameriky byla překvapena útokem na Pearl Harbour a odplula spěšně do Japonska. Tam naložila drahocenný náklad kaučuku a vzácných kovů a chladnokrevně si to namířila do Německa.

Odvážnému štěstí přeje, a tak se celým shlukem ne-uvěřitelných okolností Mlinsterlandu podařilo prosmýk-nout mezi všemi spojeneckými leteckými a námořními hlídkami a šťastně doplout do Brestu. Byla okamžitě fo-tografována a za tři hodiny nato bombardována střem-hlav čtyřiaadvaceti tajfuny. Téhož dne kolem šesté hodiny večer napadlo loď

dvaatřicet mitchellů se silným ochranným doprovodem, ale znovu bez jakéhokoli podstatnějšího výsledku. V noci odplula Milnsterland plnou parou do Cherbourgu a byla znovu fotografována okamžitě, jakmile přistála. Letecké snímky ukazovaly, že se všechno připravuje k vyloštění. Za svítání připluly k He Pelée tři čluny flaku z Le Havru a dva ze Saint-Malo a silné Jednotky lehkého i těžkého protiletadlového dělostřelectva byly soustředěny v přilehlém prostoru.

Naprostě nepříznivé meteorologické podmínky způsobily, že ztroskotat nálet plánovaný na osmou hodinu. Bez středních bombardérů bylo nemožné dostat se na kobyliku tomuhle pěknému kusu. Beaufightery nemohly zasáhnout, protože situace na rejdě v Cherbourgu nebyla vhodná pro útok torpédy.

Bostony by se mohly v nejhorším případě pokusit bombardovat z nepatrné výšky, ale nebylo možné poslat je do masakru s rychlostí 400 km za hodinu.

Počasí se zhoršovalo - déšť, hustá mlha a nízké mraky.

V 08.45 je personál křídla naléhavě zavolán do intelligence room: 602. a 132. peruť jsou uvedeny do stavu pohotovosti č. 1.

Nejprve nám krátký rozbor situace z úst Willie Hickso-na objasní okolnosti: připomene, že náklad Milnsterlandu má životní důležitost pro německý průmysl. Tisíce tun přírodního kaučuku, které loď dopravuje, vhodným způsobem doplněny syntetickými výrobky z buni, mohou určitě vybavit 22 obrněných divizí, a to na celé dva roky. Vzácné kovy uvítají s nadšením německí metalurgové, kteří pracují na turbínách proudových letounů. A konec konců je třeba vyrvat německé kriegsmarine morální zadostiučinění, že se jí tak skvělým způsobem podařilo prorazit spojeneckou námořní blokádu.

Šestatřicet tajfunů, vyzbrojených časovanými pumami o váze 500 kilogramů, podnikne nálet na přístav a pokusí se potopit nebo zapálit Milnsterland.

602. a 132. peruť se dostalo důkazu zcela mimořádné přízně vrchního velitelství RAF, protože byly vybrány provázet tyto stíhací bombardovací letouny. Naším úkolem bude neutralizovat dělostřeleckou a kulometnou palbu německých jlak-shipů a současně krýt operaci proti velmi silným německým stíhacím jednotkám, soustředěným v souvislosti s případem Milnsterland na polo-ostrově Cotentin.

Aby se zvětšil náš dolet, přistane křídlo ve Fordu, kde je připraveno zásobení letadel pohonnými hmotami, a odtud vzletíme k místu srazu s tajfuny, které je nad Brightonem, výška nula.

WjC Yule, který bude velet operaci, nám krátce připomněl, že německé flak-ships jsou obvykle vyzbrojeny čtyřmi čtyřhlavňovými automatickými kanóny ráže 20 mm a čtyřmi nebo osmi ráže 37 mm, taktéž automatickými. Poslední průzkumné snímky ukázaly, že podél velkého mola, spojujícího šest pevností přístavu, je umístěno nejméně 190 kanónů protiletadlové obrany, nyní pravděpodobně ještě posílených a velmi aktivních od příjezdu našeho váženého klienta.

V principu se obě peruť rozdělí na šest rojů po čtyřech letadlech, každý roj si vezme na starost jedno plavidlo protiletadlové obrany, a to tak, aby je umlčel na těch několik nezbytných vteřin, než proletí tajfuny. Jakmile bude tento úkol splněn, můžeme na vlastní pěst zahájit boj s jakoukoli nepřátelskou stíhací sestavou, která se objeví na obloze. Jestliže z nás do té doby ovšem ještě někdo zbude ...

Vrchní velitelství letectva jde ve své laskavosti dokonce tak daleko, že se rozhodlo vyslat do bojového prostoru zvláštní Jednotku Atr Sea Rescue, jejíž rychlé čluny budou hlídkovat mezi Cherbourgem a britským pobřežím po celé délce předpokládané dráhy letu.

I největší nadšenci mezi námi nemohli nepostřehnout, že se v téhle poslední dispozici Jaksí příliš podezřele zračí pozdně probuzené svědomí vrchního velitelství, a jakýsi černý mrak podivně ochladil ovzduší.

Poslední přípravy před startem probíhají v mlčení. Je-nom Joe Kistruck si nemůže odpustit, aby znovu neuplatnil už poněkud otřepanou zkušenost „naši chudinky RAF, která má vždycky dost široká záda, aby odnesla všechny hlouposti těch pitomců z admirality ...

Ve Fordu je samozřejmě obvyklá komedie s prasklými pneumatikami, s prázdnými spouštěcími akumulátory. Naštěstí Yule má dlouhou zkušenost s přistáváním na nouzových letištích, a tak prozíravě zajistil pro každou skupinu tři náhradní letouny a v 09.50 602. a 132. peruť startují v plné sestavě.

Letím jako modrá 4, se mnou v roji letí Jacques jako modrá 3, modrá 1 je velitel roje Ken Charney.

Při letu na dostaveníčko s tajfuny potkáváme tři bos-tony, které mají za úkol rozházet v délce třiceti kilometrů ve směru ke Cap de la Hague proužky staniolu k oslepení německých radiolokátorů. Díky tomuto opatření a ovšem také díky mlze se snad dostaneme nad Cherbourg, aniž vzbudíme příliš pozornosti.

Nízko nad střechami Brightonu se přidružíme k našim tajfunům, kurs na Jih, a nad samou hladinou šedivého moře se stočíme k Cherbourgu.

Nerad litám těsně nad vodou se všemi těmihle systémy přídavných nádrží a ventilů, do nichž může vždycky vniknout nešťastná vzduchová bublina, která vypne motor na zlomek vteřiny, jenže ten zlomek vteřiny naprostě postačí, abys narazil na vlny rychlostí 500 km za hodinu.

Prolétáváme úplně černými mlhovými pásmy, což nás nutí k velmi choulostivému letu bez viditelnosti několik metrů nad mořem, které ostatně také vůbec nevidíme. Tajfuny, přestože mají pod křídly dvě pumy po 500 kilogramech, letí jako všichni čerti, a my máme tu smůlu, že jim musíme stačit.

Posedlý myšlenkou, že se mi najednou rozsvítí červené kontrolní světélko, jestliže se tlak benzínu v karburátoru začne zmenšovat, v pramizerné náladě začínám se potit od hlavy k patě. Tohle může pěkně dopadnout, až do nás začne pražit flak!

10.15

Mlha ještě zhoustla, spustil se prudký liják. Roje se instinktivně přibližují k sobě, aby se udržely na dohled.

Najednou protrhne přísné ticho ve sluchátkách Yulův klidný hlas:

„All Bob aircraft drop your babies open up flat out - target straight ahead in sixty seconds!“¹

Zbaven přídavných nádrží a znamenitě tažen osmnácti sty koňmi svého motoru muj spitfire poskočí a já jsem rázem padesát metrů vlevo od Jacquesa, poněkud vzadu, a napínám oči, abych vůbec něco videi v téhle zatracené mlze...

„Look out Yellow section flak-ship one o'clock!“²

1 „Vsechny Bobovy letouny odhodí přídavné nfidrže a letí na plný

plyn - cíl přímo před námi za Šedesát vteřin.“

2 „Pozor, žlutí - protiletadlové Člun na jedné hodině.“

Vzápětí po Franku Woodleyovi Ken Charney upozoruje jiný „flak-ship“ přímo před námi.

„Max Blue attacking 12 o'clock!“⁵

Sedivá masa se pohybuje v mlze, krátký komín, vyvýšené plošiny s děly, stěžen Ježící se anténami radiolo-kátoru - potom krátké záblesky trhaně osvětlující celou palubu lodi.

Krucinál! Odjišťuji své zbraně, kloním hlavu a krčím ramena pod ochranu svého pancéřování. Trsy zelených a červených svítících střel vybuchují na všech stranách.

Letím těsně za Jacquesem, přímo doprostřed sloupu mořské vody, kterou zvedl náboj ze sedmatřicítiky - však mě minul o chlup, špinavá voda zacákala čelní sklo.

Jsem padesát metrů od flak-shipu. Jacques přede mnou stříh', vidím záblesky Jeho kanónů a vodopád nábojnic padajících z křidel.

Zaměřuji na můstek mezi nabouraným komínem a stěž-něm.

Dlouhá dávka trvá celou věčnost, zuřivě držím palec na spouští. Moje granáty vybuchují ve vodě, stoupají nad ponornou čáru, vybuchují na šedivém lodním trupu, černě pruhovaném, vystupují ještě výš, dopadají na pytle s pís-kem. Jeden lodní větrák se zřítíl, sloup páry vytryskne nevím odkud. Dvacet metrů - dva muži v modrých ná-mořických pulovrech se vrhají na břicho, deset met-rů - čtyři hlavně rychlopalného automatického děla mně mříří rovnou do očí. Pomocník nesoucí dva plné zásobníky se zřítí do moře s roztaženými rukama, potom se zableskne ze čtyř hlavních, cítím tlak vzduchu, jak letím ne víc než metr nad nimi - potom prudký úder do ocelových drátů radiolokačních antén, křídlo letounu je v letu přerazilo ... Konec křídla srazil stěžně!

Uf! Mám to za sebou...

Ruce a nohy mám zachváceny příšernou nervovou tře-savkou, zuby mi cvakají. Jacques se kroutí mezi gejzíry granátů. Moře místy vře.

Půl tuctu opožděných tajfunů defiluje po naší pravici jako houf plískavic, vrhají se do pekla, které můžeme tušit za dlouhou žulovou zdí vlnolamu.

Letím těsně nad pevností, Jejíž zdi jako by samy od sebe chrly oheň - je to podivná kombinace ozube-

3 „Maxův modrý roj, zaútočit na dvanáctel“

ných věží, moderních betonových kasemat a náspů jako z časů Vaubanových.

Jsme tu teď právě uprostřed rejdy - nepřehledná změť stěžňů rybářských lodí, zrezivělých vraků, které trčí z vody mezi poboženými doky. Počasí se, jak se zdá, poněkud vyjasnilo - jako na zavanou německým stí-hačům.

Pruhy reflektorů rozkrajují oblohu, vzduch je proští-kován záblesky výstřelů, poset černými a bílými vločka-mi flaku.

MUnsterland je tady, obklíčena výbuchy, plameny a troskami. Její čtyři stěžně, ježící se rameny jeřábů, noří se z kouře stejně tak jako velký oblý komín až docela vzadu. Útok tajfunů je v plném proudu. Pumy vybuchují bez přestání se strašlivými erupcemi ohně a černých oblaků, které neustále houstnou. Jeden tajfun nám zmizí před očima, vypařil se s výbuchem pumy, kterou svrhl předešlý letoun. Jeden z obrovských jeřábů v přístavu se sesypal jako domek z karet.

„Hallo Bob leader, Kenway calling - there are Hun fighters about, look out!“^{*}

Tohle ie tedy výheň!

Jsem hned za Jacquesem, který stoupá spirálou do vrstvy oblaků.

Dva tajfuny se vynoří z beránek mračen několik metrů od nás, málem bych do nich pustil salvu - svými ma-sivními rypáky a svými pravouhlými křídly se zatraceně podobají focke-wulfům ...

„Break Max Blue four!“⁵

Jacques uhne přímo zuřivě a jeho spitfire se mi mihne před nosem ve vzdálenosti několika metrů, dva bílé cho-máčky na konci křidel. Abych se vyhnul srážce, čekám zlomek vteřiny, a zatím jeden focke-wulf - tentokrát bohužel pravý! - se o mne otře, rychlý jako blesk, pálí ze svých čtyř kanónů. Jeden granát se odrazí o můj kryt. Jak se obracím na záda, abych ho dostal do svého zamě-řovače, Jiný focke-wulf se objeví na mém čelním skle, pěkně naproti, ne dále než sto metrů. Jeho velký žlutý motor mi roste před očima, zdá se, Jako by se vrtule točila docela pomalu, a všechno se to řítí na mne a křídla

4 „Bobe, volá Kenway - pozor na německé stíhače, jsou nablízku“ s „Max - modrá čtyři - uhnitel“

toho protivy se blýskají, jak se v nich odrážejí záblesky střel - bum! mé čelní sklo hvězdovitě praskne a zatmi se.

Omráčen se neodvažuji hnout ze strachu, aby nedošlo ke srážce. Němec přeletí těsně nade mnou a muj kryt kabiny se zarsí olejem.

Obloha je teď letpun na letounu a chvěje se pod pal-bou protiletadlových del. Vystřelím nazdařbůh na jiný focke-wulf a našťestí ho nezasáhnu - protože to je tajfun. Jacques se vrhl na Jiného německého stíhače: vi-dím, jak jeho granáty vybuchují na černém kříži na trupu letounu. Focke-wulf se převrací, ukazuje své žluté břicho a padá střemhlav v oblaku plamenů a kouře.

„Good show Jacques! - You got him!“^G

Tlak oleje mně najednou klesá, až si začínám dělat starosti. Dalo se znovu do deště a za několik vteřin je můj kryt potažen blankou mýdlovité emulze. Skryji se do mraků letem podle přístrojů a naberu kurs na sever, když jsem to

samozřejmě napřed oznámil Jacquesovi a Yulovi rádiem.

Do Tangmeru se dostanu jen taktak, tlak oleje na nule a s vařícím motorem, div že nevybuchne. Abych mohl přistát, musím odhodit kryt, Jinak bych skoro ne-viděl.

Ztratili jsme v této příhodě dva piloty, 132. peruť také dva. Bylo zničeno sedm tajfunů a Ještě další dva, které spadly do moře při návratu z Cherbourgu a jejichž piloty vylovily rychlé čluny.

Miinsterland, ačkoliv byla vážně poškozena a část svého nákladu měla v plamenech, přece Jen o dvě noci později šťastně proklouzla až do Dieppe a nakonec byla v ho-landských vodách potopena náletem beaufighterů.

Kuličková ložiska a létající pevnosti

Když zkoumali měsíční meteorologické předpovědi po-časí, rozhodli se ředitelé plánovacího oddělení na ame-rickém generálním štábu na poslední chvíli, že využijí

8. „Výborně, Jacques! Dostal jsi ho!“

zbývajících krásných dní k bombardování Schweinfurtu.

Ve Schweinfurtu, na Jihovýchod od Brém, v samém srdci Německa, byla obrovská továrna na kuličková lo-žiska, nejvýznamnější v západní Evropě.

Byl to samozřejmě cíl číslo 1.

Kdyby 8. Air Force nezaútočila 13. října, bylo by nutno čekat nejméně čtyři dlouhé zimní měsíce, než znovu nastanou stejně příznivé meteorologické podmínky. A za čtyři měsíce by produkce této továrny stačila umožnit výrobu tisíců leteckých motorů pro německou luftwaffe.

Byl to Jedinečný závod s časem. Operace se musela spustit do osmačtyřiceti hodin. A nebyla to maličkost - zaručit absolutní zachování válečného tajemství na stov-ce letišť, zmobilizovat takřka 1300 anglických a ame-ric-kých stíhacích letounů, naložit pumami 700 létajících pevností a připravit desetimetrové pásy nábojů, které měly zásobovat Jeden každý z Jejich 8400 kulometů ...

Poprvé v této válce se měly spitfiry objevit nad Ně-meckem. Vzhledem k tomu, že americká čtyřmotorová letadla měla operovat déle než čtyři hodiny nad němec-kým územím, bylo lze očekávat strašlivý protiúder luft-waffe. Německé letectvo mělo k dispozici mezi Belgií a Dánskem zhruba 3000 messerschmittů a focke-wulfů. Velitelství amerického letectva, Jehož thunderbolty a mustangy byly přetíženy množstvím jiné práce a neměly ostatně ani dostatek munice a benzínu, požádalo o posi-lu RAF.

Ale spitfiry - přepadové stíhací letouny s velkou rychlostí - nebyly vůbec přizpůsobeny jako doprovodná letadla na dlouhé vzdálenosti a bylo tedy třeba pro ně zhotovit speciální přídavné nádrže, aby se Jejich dolet prodloužil až do Brém.

Jedna anglická firma ve Watfordu se zavázala, že vyrobí za tři dny, ani o den déle, 800 nádrží na 500 litrů. Asi tisíc dělníků pracovalo ve dne v noci a na úsvitě 13. října montovali mechanici RAF nádrže pod břicha spitfirů...

V poslední minutě, když kdekomu „tekly“ nervy, přišla náhle změna rozkazu: čas Č se odkládá na zítřek na 12 hodin. 14. října 1943

Od osmi hodin ráno začaly těžce naložené létající pev-

nosti a liberátory vzletat ze sedmatřiceti letišť. Po celou hodinu krouží kolem Hullu, aby se bezvadně seskupily do deseti bloků, každý po sedmdesáti strojích, vklou-bených křídlo na křídlo.

09.15. Startují spitfiry, aby je doprovodily až k Friským ostrovům.

10.40. Třicet devět perutí thunderboltů (25 z IX. Air Force a 14 z VIII.) se připojují k této mohutné armádě jako ochranný doprovod, zatímco spitfiry se vracejí na své základny.

11.15. Dvacet perutí lightningů a dvanáct perutí mus-tangů vzlétá na ochranu velkých čtyřmotorových letou-nů na jejich poslední etapě k určenému cíli.

Bylo stanoveno, že spitfiry - přezbrojené a natanko-vané - vzlétnou znovu ke 12. hodině, aby kryly návrat celé sestavy. Sraz byl určen na 13.15 na německo-ho-landských hranicích ...

Osmnáct perutí spitfirů, které byly určeny k účasti na této operaci, bylo namačkáno na Čtyřech letištích poblíž Norfolku, aby tak byly omezeny na nejmenší možnou míru „mrtvé“ úseky.

První vzlet v 9 hodin ráno byl žalostný, protože piloti nebyli vůbec zvyklí na přetížení strojů, způsobené při-davnými nádržemi. Dva spitfiry se roztřístily a vzplanu-ly. Velký počet ostatních havaroval díky prasklým pneu-matikám nebo měl nesnáze s nádržemi - nešťastné vzduchové bubliny v přívodech.

Jacques a Já jsme byli mezi těmito posledními.

Přistání na našich křehkých pneumatikách s 500 litry benzínu pod břichem a 700 litry na kolenou bylo velmi choulostivé - „na vejcích“, jak se vyjádřil Jacques.

Plní vzteku jsme se dívali, Jak hejno spitfirů mizí v ranní mlze s kursem Německo.

Mechanici se pustili okamžitě do práce, aby vyčistili a přezkoušeli nádrže, a my jsme si zdřímli pod křídly letounů, abychom se duševně připravili na druhou část našeho úkolu.

V 11.45 se vrátily spitfiry a hejna mechaniků, sedících vysoko na cisternových vozech, se vrhla do práce, aby je v rekordním čase natankovala, zatímco piloti přešla-povali na zdřevěnělých nohou, ve spěchu pojídali oblo-zený chléb a zapíjeli šálkem horkého čaje. Byli zklamáni a trochu příliš hovorní.

Všechno šlo jako na drátkách, s flakem to nebylo nejhorší, a až do chvíle, než opustili své chráněnce - to jest do 10.30 - se na obloze neobjevil jediný ně-mecký stíhač.

Několik minut před polednem, právě když se znovu začali usazovat v kabinách, ozvaly se tlampače:

„Hallo., hallo, Station Commander calling all pilots. The big boys over Germany are being very heavily engaged by overwhelming enemy fighter forces.

Squadrons are to take-off tmmedtatly in order to re-leave the actual escort.

The utmost is to be done to bring home safe the Fortress Boys who have been doing a grand Job to-day. Hurry-up and good luck to all!“1

Ve 12.04 vzlétá 132., 602., 411. a 453. perut' z Bradwell Bay.

Jacques a Já letíme jako číslo 3 a 4 v žlutém roji vedeném Sutherlandem.
13.15

„Pozor, Do-Do, dvanáct skopčáka nad tebou, na pětce!“

Jacques mluví do rádia francouzsky a Maxie ho oka-mžitě ostře volá k pořádku:

„Shut-up bloody Frenchman!“2

Všichni máme nervy napjaté k prasknutí.

Letíme už půldruhé hodiny ve výšce deset tisíc metrů za arktického mrazu.

Ciferníky palubních přístrojů tančí před mýma unave-nýma očima a co chvíli všechno vidím jen jako v mlze - výškoměry, gyrohorizonty, rychloměry, „kulička ru-čička“, teploměry chlazení, oleje, hlavy válců, mano-metry, kontrolní světla - všechno je to jen zmatená směs číslic a ručiček.

Nejde mi z hlavy nádrž, která zatěžuje muj spitfire. Podle budíku mám teoreticky ještě zásobu benzínu na sedm minut, než nádrž shodím. Bolí mě v kříži, prsty

1 „Halól Velitel základny volá všechny piloty. Mocné síly nepřátel-ských stíhačů útočil v tuto chvíli nad Německem na .velké hochy'. Perutě okamžitě vzlétnou, aby vystřídaly dosavadní doprovod. Udě-lejte všechno, abyste ve zdraví přivedli domů osádky pevnosti, které vykonaly dnes velký kus práce. Pospěšte si a mnoho štěstí!“ J „Drž hubu, Frantíku!“

mám zmrzlé, z očí se ml řinou slzy a i z nosu mi teče ... nic se mi nevede. Bude to fantastický průšvih.

Počasí, až do poledne tak krásné, se pořádně zkazilo, obrovské chuchvalce oblaků a mlhy trčí kolem země Jako hradby. Když jsme prolétávali jeden takový velký stra-tosférický chumel, ztratili jsme s Jacquesem spojení se zbytky perutě.

Ted! Jsme tedy ztraceni v tomhle pekle a napůl bez dechu, snažíme se držet oba naše spitfiry těsně vedle sebe, abychom se stu) co stůj dostali na místo srazu.

Jenomže - jestli Jsme Je už neminuli, to zatracené místo srazu, a jak má člověk vůbec něco rozeznat v tom-hle babylóně letounů a mračen!

Není opravdu možné doletět k určenému cíli: Pod námi vlevo vystřihovánka posledních Fríských ostro-vů - žluté a vyprahlé se zvedají z šedého moře. Někde napravo, pod mořem mlh, je Emden a tučné pastviny se-verního Holandska, lemované mřížovým kanálů. Daleko za námi je už Ztiiderské moře.

V povětří se honí čarodějnice. Ještě nikdy jsem nevi-děl nic podobného ...

Hrozný rozprasků protiletadlových granátů se noří z ničeho a mlčky se zavěšují do úbočí mračen.

Masy německých stíhačů se rodí, kam se podíváš - zneklidňující úkaz samoplození.

Potkáváme se s lightningy a s mustangy, vracejí se rychlým letem, s prázdnými zásobníky, vyčerpaní a vy-jevení piloti se převlékají mezi mračny, aby se vyhnuli boji.

Konečně - tadyhle máme bombardéry!

Neuvěřitelná panika. Je to vůbec poprvé, co se spo-jenému úsilí flaku a lavinám Junkersů 88 a messerschmit-tů 410 vyzbrojených raketami podařilo rozbít bloky léta-jících pevností, rozdrobit Je, rozehnat letadla na všechny strany. Na velké čtyřmotorové letouny, rozptýlené po obloze a marně se pokoušející seskupit po třech nebo po čtyřech, aby se mohly bránit křížovou palbou, pořá-dají focke-wulfy honičku jako na zajíce.

Hejna focke-wulfů! Jsou všude, kam se podíváš, a tam dole, pod námi, na holandských letištích, se noví a noví chystají ke startu.

Spitfiry a bombardéry jsou příliš rozptýleny, aby bylo lze pomýšlet na organizovanou obranu. Tohle Je, jak se říká, „každý za sebe a pánbůh za všechny“. Kontrolorův hlas v rádiu je tak vzdálený, že se stal naprosto ne-zřetelný.

Bez něho - to dobře víme - bez Jeho podpory a jeho rad jsme izolováni od našeho světa, samotinci, nazi, bezbranní...

Je to zázrak, že nás ještě nikdo nesundal! Manévruje-me, rychle se otáčíme, prudce měníme směr, střílíme. Ještě že se nám podařilo nabrat pěknou výšku nad tím virválem Vyčerpal jsem polovičku své munice. Tedl půjde o to, abychom se také společně vrátili.

Najednou zahlédne Jacques uprostřed nebes, hemžících se rozevřenými padáky a hořícími letouny, nějakých čtyřicet focke-wulfů, útočících na čtyři létající pevnosti, které se těžce vlekou a pokoušejí se chránit liberator, který má jeden motor v plamenech.

Co dělat? V tomhle pekelném zmatku je naprosto ne-možné zavolat někoho na pomoc. Všechny spitfiry, kolik Jich vůbec můžeš zahlédnout, jsou zapleteny v leteckých soubojích, víří po obloze, a jak vedou údery a odskakují do mraků, vypadají jako boxeři v ringu.

Mrknu na hodiny. Na dvě minuty benzínu. Žádná ško-da, nebude to tak velká ztráta.

„Hallo Jacques, dropping my baby!“

Shýbám se a usilovně táhnu za rukojeť, zatímco Jac-ques dává pozor, aby mě nikdo nepřepadl. Spitfire po-skočí, jak se zbavil svého zatížení.

„O. K., Jacques, your turn!“*

Jacquesova nádrž padá k zemi a převrací se v letu v dešti benzínu.

„Attacking!“

S rozsvícenými zaměřovači, prst na spoušti, otáčíme se na záda a řítíme se střemhlav na focke-wulfy vějřo-vité rozptýlené kolem bombardérů.

Za střemhlavého letu se rozhlížím a pokouším se jed-noho si vybrat. Němci útočí odevšad - zepředu, z boku, zezadu.

Jedna létající pevnost se pomalu, šroubovitě otá-čí. Jiná náhle vybuchne jako obrovsky protiletadlový granát a

strašlivá exploze utrhně křídlo třetí pevnosti, která ji chrání z pravého boku... Velký temný hřib se rozestře po obloze, na všechny strany se z něho roz-prskávají úlomky kovu. Obrys pevnosti, teď už nesy-

3 „Haló, Jacques, shazuji nádrž!“ - „Dobrá, teď ty!“

metrický, se zmenšuje a potápí do mraku, obrovský vrak padá jako mrtvý list. Jeden, dva, tři, šest deštníků pa-dáku zasvítlí pojednou na nebi jako hlavičky nových hře-bíků na tmavé stěně ...

Hasím si to pár metrů od zasaženého focke-wulfu, táhne za sebou černou stuhu - je zbytečné plýtvat stře-livem, ten dostal švůj díll

Mám pocit, jako bych spadl do akvária, plného zbě-silých ryb.

Kam se podíváš, všude plno hvězdícových motorů, žlutých břich letounů, černých křížů a čtverhranných kři-del, které tlukou do vzduchu jako ploutve. Vzduch je pruhován mnohobarevnými pásy svítících střel, oči mi instinktivně mrkají samy od sebe.

Jsme v tom. Napínám břišní svaly, jak zuřivě šlapu na pedál, abych se vzepl odstředivé síle, polykám po-slední hořkou slinu a ostře se otáčím... Dříve než si mohl mozek cokoliv uvědomit, prst instinktivně zmáčkł spoušť. Plná dávka na focke-wulf, který se na zlomek vteřiny objevil uprostřed mého čelního skla. Chybil Jsem hol Ale polekal se, ztrácí rovnováhu a dává se na útěk. Jacques po něm páli a také ho chybí - ale vtom už je zase za ním šedivý messerschmitt, jehož křídla jsou lemována ohněm.

Rvu:

„Look out, Jacques! Break right!“*

Honem honem tlačím celým tělem na řízení, podlaha se třese rasantní palbou - ale příliš pozdě - messer-schmitt je mimo dosah.

Koupu se v potu.

Dva focke-wulfy přede mnou berou do kleští létající pevnost, která se vleče jako chromá kobyla.

Letný pohled do zpětného zrcátka: Jacques je tu.

Růžová vlákna zaměřovače objímají žlutý a zelený focke-wulf. Panebože, ten je blízko! Křídla mého spit'ouše sténají pod zpětnými rázy dvou kanónů... Tři záblesky, škytavka plamenu a chochol šedivého dýmu se valí ve skopčákové brázdě.

Juko by mně dal někdo ránu do žaludku: vidím snop

4 „Pozor! Uhní dopřával“

zlatého světla na kraji jednoho mraku, tam, kde byl před maličkou chvilkou Jacques - ale vtom už také slyším jeho triumfální hlas v rádiu:

„Did you see that Pierre? I got him!“5

Zaplat' pánbůh, byl to focke-wulf. Jako by mi spadl kámen ze srdce - koutkem oka se dívám s úlevou na Jacquesův spitfire, který se pohupuje čtyřicet metrů ode mne.

V tom okamžiku rachot hromu, strašlivá rána, ušní bubínky mi trhá proud vzduchu, který řve jako siréna a sviští dírou, již právě prorazil granát v mém čelním skle. Bum! Druhý granát!

Zběsile mačkám spoušť. Němec je tak blízko, že zavírám oči, oslepen záblesky, které šlehlají z Jeho kanónů. Ale naštěstí je tu Jacques a focke-wulf se rozprskne jako granát před mýma očima.

Tentokrát jsem naprosto ztratil schopnost reagovat. Deset minut slepě a automaticky provádím rozkazy, které mi dává Jacques rádiem. Když zase začínám myslet, jsme někde uprostřed nad Severním mořem. Na pravé straně vidím létající pevnost, děravou jako cedník, ale přece jen se vleče, po levici mi letí mustang s červeným ču-mákem.

Konečně Anglie. Hned na pobřeží napočítám v polích čtyři roztržštěné létající pevnosti.

V Manstonu přistává nejprve čtyřmotorák, po něm do-sedáme my, vyčerpaní, těla bez duše.

Parkujeme vedle mustanga. Představujeme se navzá-jem. Pilotem mustanga Je proslulý major Beeson, velitel 7. perutě mustangů. Je to jeho poslední akce, protože příští týden má být repatriován do Spojených států.

„Ježíši Kriste,“ směje se na celé kolo, „už aby mě vláda poslala na dovolenou proti Japoncům!“

Továrny ve Schweinfurtu byly zničeny, ale ze 680 pev-ností je jenom stovka schopná létat. Ztratili jsme více než dvě stě osádek. 297 německých stíhačů bylo sestře-leno, my jsme jich ztratili sto jedenáct.

5 „Viděl Jsi to, Pierre? Dostal Jsem hol“

V-1

1. prosinec 1943

Mám dojem, že RAF je v poslední době posedlá komple-xem létajících pum.

Němci vedou už po několik týdnů - s Hitlerem v ce-le - propagační kampaň, Jejímž ústředním bodem jsou tajné zbraně, a neutrální tisk je plný hrůzostrašných zpráv o obrovských raketách, řízených rádiem, jež jsou s to dopravit na vzdálenost dvou set kilometrů tři tuny výbušnin, a tak podobně ...

Čteme noviny a krčíme rameny ...

Přesto jsou jedno odpoledne všichni piloti svoláni do intelligence room. S truchlivým výrazem v obličeji před námi Senior I. O.1 rozloží velkou mapu severní Francie, doslova postlanou malými očíslovanými praporečky.

„Pánové, situace je vážná!“ - a důležitý pán spustí málo povzbudivý projev, v němž vyloží v podstatě tyto skutečnosti: Máme na vybranou jednu z dvou možností, buď se nás Němci pokoušejí blufovat, anebo se jim opravdu podařilo zkonstruovat řízené střely a my se můžeme jednoho krásného dne dozvědět, že polovina Londýna je obrácena v prach a popel. Raději bychom chtěli předpokládat, že jde o bluf. Ale generální štáb bere věc vážně a vydal rozkaz, aby naše bombardovací ofenzíva byla obrácena proti všem místům, vyznačeným na mapě.

Během posledních dvou měsíců rozstavěla Todtova organizace na dvě stě odpalovacích ramp. Nesmí se jim podařit z nich dokončit ani jednu. Osmnáct základen, které tady vidíte - jsou označeny červenými prapor-ky - na kterých už práce hodně pokročila, bude zítra bombardováno 1300 letouny.

V bombardování budeme pokračovat, dokud nebudou rampy zničeny do mrtě. A nakonec poslední upozornění: proti každému z vás, kdo by prozradil komukoliv skuteč-nosti, o nichž jsem právě hovořil, budou uplatněny nej-tvrďší tresty. Obyvatelstvo nesmí propadnout panice!

Noballs - to bylo naše krycí Jméno pro odpalovací základny - rostly jako houby po dešti; čím víc jsme Důstojník zpravodajské služby.

jich zničili, tím víc jich vyrostlo ze země. Jestli to je opravdu bluf, musí se Němci ohromně bavit.

Poznenáhlu byly mobilizovány všechny typy letounu a vrženy proti rocket coast, jak se teď říká pobřeží od Boulogne po Cherbourg.

184. peruť se svými starými hurricany byla brzo vržena do bitvy. Nešťastné letouny se čtyřmi tříštivými pumami o váze 60 liber se vlekly rychlostí 330 km za hodinu. Bylo třeba opravdu zcela mimořádné odvahy, aby se pi-lot touhle rychlostí plácal nízko nad zemí, vydán na milost a nemilost německému flaku.

Neuvědomujíc si pravý stav věcí, vysmívali jsme se s klukovskou zlomyslností pilotům starých bombardérů pro jejich obavy, které byly ve skutečnosti zcela oprá-v-něné, tím spíš, že začínali dostávat nové tajfuny a že tedy bylo opravdu k zbláznění nechat se sundat právě ve chvíli, kdy se uskutečňoval jejich sen.

Ostatně jsme se dlouho nesmáli na jejich účet... 4. prosince napadlo deset messerschmittů 109 G osm hurricanů, sotva přeletěly francouzské pobřeží. 184. pe-ruť - vedl ji S/L Rose - se udatně bránila. Hurricany, obtěžkané svými pumami a vyzbrojené pouze dvěma ku-lomety ráže 7,7 mm proti třem dvacítkám a dvěma tři-náctkám nepřátelských messerschmittů, neměly vůbec žádnou naději, že vyvážnou se zdravou kůží. Němci jich sundali šest a dva další se rozbily při přistání, protože jejich piloti byli těžce raněni německými střelami.

A nás přešel smích, když bylo rozhodnuto, že hurri-cany budou napříště doprovázet v přízemním letu naše spitfiry.

15. prosince 1943

Je mlhavo a nacucaná oblaka se dotýkají vršků stromů.

Alespoň si dnes odpočineme.

Rozvalen před šunkou s vejci a několika topinkami, krásně osmaženým! a pořádně namazanými máslem, po-jídal jsem v poklidu snídani a připravoval jsem si v du-chu malý denní program. Vypadá to docela určitě na generál release? Půjdu se pořádně vykoupat v horké vodě a po obědě si s Jacquesem - jestli jeho stará rachotina ještě drží

2 Volno pro všechny.

pohromadě - vyjedeme do Maidstonu. Podíváme se do biografu, povečeříme ve Stáru, vypijeme si nějakou tu skleničku a v bázni boží se vrátíme spát.

„Hallo, hallo!“ Strč si to někam! Zase ten zatracený rozhlas.

„Operations calling. Will the following pilots of 602 squadron report to intelligence immediately!“3

Potom osmjmen - a k mé nezměrné radosti mezi nimi samozřejmě nechybí ani moje.

V rychlosti dopíjím kávu, mažu si na poslední topinku dvojnásobnou dávku pomerančové zavařeniny a upaluji do intelligence room.

Když sem doběhnu, okamžitě zjistím, že jsem už poslední. Všichni ostatní jsou tu a z jejich protáhlých obličejů mohu rázem vyčíst, že nás nečeká nic příjem-ného.

Snad ti pacholci z velitelství nechtějí, aby se přece jen letělo v tomhle počasí!

Vtom si uvědomím, že je tu také osm pilotů ze 184. peruť. Tak teď už je to jasné! Jde o jeden z těch pověstných doprovodů. Náramné!

Zpravodajský důstojník nám vysvětluje na mapě náš úkol.

Osm hurricanů má napadnout noball čis. 79 na jihový-chod od Hesdinu. Protože naše spitfiry letí rychlostí 560 km za hodinu, zatímco hurricany dosahují s bídou 320 km, nedá se vlastně vůbec mluvit o doprovodu.

Hurricany mají dosáhnout francouzského pobřeží v 10.12 a letět přímo na cíl. Současně mají 4 spitfiry letky B a A hlídat mezi Hesdinem a Abbeville a být připraveny čelit jakékoli reakci německých stíhačů.

Na papíře to vypadá nevinně - ale v praxi...

V 9.40 spitfiry vzlétají a zamíří v mlze k Dungenessu.

Jak předpověděla meteorologická stanice, uprostřed Lamanšského průlivu se viditelnost zlepší a mraky se zvednou na 300 metrů.

La Manche vypadá toho rána odpudivě. Krátké vlny, smíchané s pěnou, Jsou špinavé, namodralé a ledové.

3 „Haló, volá operační. Piloti 602. peruť, jejichž Jména budou čtena, necht' se okamžitě dostaví do zpravodajské místnosti!“

Protože letíme doslova těsně nad hladinou, musíme dávat pozor na racky, kteří mají ošklivý zvyk narážet slepě v neprudším letu do chladičů - roztříští se o čel-ní kryt a pokryjí vás peřím a krví.

Letka B nás opouští, zamíří k Point-au-Blanc, více na severovýchod. Zakrátko se zvedne mírně vpravo ma-siv bělostné křídý tréportských útesů.

Pustíme se na plný plyn a čtyři spitfiry jako by klou-zaly z jednoho hřbetu vlny na druhý.

Už je tu ústí Sommy se svými pískovišti a bažinami. Hop! pláž mi utíká pod křídly a já pohybuji opatrně pákou, letím co možná nejníže a obkresluji všechna zvlnění terénu.

Sledujeme směr Sommy až k Abbeville. Na první po-hled vládne všude klid, po flaku ani potuchy, krajina jako by spala ve své opuštěnosti.

Zničehonic začne tanec. Z obou břehů spustí lehká německá protiletadlová obrana palbu. Najednou je vzduch plný dlouhých zářivých čar, křížují se červené a zelené dráhy letu dvacítek, vzbuzují nepříjemný dojem, že vám granát letí přímo do obličeje a že uhne na tu nebo onu stranu teprve v posledním okamžiku.

Růžence oslnivých střel se vymršťují z dobře masko-vaných postavení, křížují se nad našimi hlavami a bičují vodní

hladinu před námi.

Za malou chvíli začínají tvrdit muziku sedmatřicítky a jedovaté černé vločky už víří ve vzduchu na všech stranách.

Marně provádíme šílené otáčky mezi stromy, prosný-káme se mezi ploty, protiletadlová obrana je nám v pa-tách všude. Sotva jsme z dostřelu jednoho kanónu, už nás má na mušce jiný.

Obracíme se o 90 stupňů vlevo. Abychom udrželi se-stavu vedle sebe, musíme se křížovat v plné rychlosti. Vidím pojednou, jak se Ken řítí přímo na mne, a zatáhnu prudce za páku, abych se uhnul. To mě donutí opustit na okamžik ochranu slunce. Okamžitě vybuchnou něko-lik metrů ode mne tři granáty, jeden z nich těsně nad mým křídlem; slyším prskání výbuchů, které bubnují jako krupobití na plechové střeše.

Přímo přede mnou, mezi dvěma stohy slámy vidím několik pytlů pisku, z nichž se vynořují čtyři hlavně protiletadlového kanónu - dvacítky. Kolem něho se ho-rečnatě hemží a jako pitvorní d'áblici poskakují postavy v šedivých uniformách.

Prudce stisknu spoušť, granáty mých kanónů srazí směšnou stříšku a střely kulometu deptají zemi kolem dokola. Jeden stoh vzplane a do paměti se mi vtiskne fotografický záběr jednoho z mužů obsluhy, hroutícího se k zemi, jak ho zasáhla dávka z kulometu.

Vyhýbám se všem překážkám a úzkostlivě dávám pozor na dráty vysokého napětí, roztahující svou smrtonosnou léčku třicet stop nad zemí, sleduji očima Jacquesa, který letí dvě stě metrů po mé pravici.

Je dneska ve formě. Několikrát jsem ho už zahlédl, jak sviští v brázdě mezi stromy, místo aby se přehoupl nad nimi. Tak jak ho znám, je ve svém živlu, zatímco já bych - upřímně řečeno - raději ležel v posteli, a když už by to musilo být, provozoval pořádný fighter sweep4 ve výši 20 ODO stop ...

Obtížnost letů nízko nad zemí rychlostí 550 kilometrů za hodinu je v tom, že pilotův obzor je velmi zúžen. Jen taktak máte čas odhadnout nějakou překážku nebo ně-jaký cíl - máte jen zlomek vteřiny na to, abyste se vy-hnul překážce nebo zamířil na cíl - a už vám jako had proklouzne pod křídly ...

Všechna hnízda německé protiletadlové obrany byla nepochybně uvědomena, protože prstence svítících střel stoupají ze všech stran. Za několik minut si na to člověk zvykne... Najednou jako by se po všech překážkách země slehla a přede mnou se rozestře cosi, co na první pohled považuji za velkou louku.

Je to letiště!

Letím po okraji a Jacques je právě uprostřed!

Uvědomil si pravděpodobně nebezpečí v též okamži-ku jako já. Kolem něho rázem zvedne flak hotovou zeď. Každou vteřinku čekám, že se zřítí v plamenech. Ale Jacques je příliš zaměstnán, aby věnoval pozornost těm-to - jak říká - „nepatrným detailům“.

Právě uviděl v jednom koutě letiště tři messerschmitty 109, přikryté maskovacími plachtami. Beznadějně se po-kouší zachytit je do svého zaměřovače. Riskuje všechno pro všechno - hop anebo trop! - přiškrtní úplně plyn a pokouší se o ostrou zatačku s křídly takřka při zemi.

4 Čistící operace proti německým stlhačům.

Nic se nedá dělat, stroj má příliš velkou rychlost a salva, kterou vypálí v bezmocném vzteku nad zmeškanou příležitostí, se rozprskne po zdi ohrady. Zato ho jeho manévry přivede přímo nad kontrolní věž letiště, dvou-poschod'ovou dřevěnou budovu s velkými skleněnými ko-pulemi jako pozorovatelnami.

Účinek Jacquesových dvou del a kulometů na takové stavení je strašlivý. Skla se roztrhají na padrt' a střely, které prolétnou budovou skrz naskrz, způsobí uvnitř ho-tový masakr. Vidím siluety mužů v uniformách, Jak vyrá-žejí na úprku dveře a vyskakují okny.

Jacques drží zběsile prst na spoušti a nepřestává stří-let z největší blízkosti, nestaraje se o přesnost.

Dva skopčáci, kteří mají hlídku na střeše, když vidí, jak se spitfiry řítí přímo na ně a chrlí oheň a plameny, neváhají ani na okamžik: chladnokrevně skočí z výšky dvou poschodí...

To všechno se přihodí v několika vteřinách, jako ve filmu, jako sen. Slyším triumfální Jacquesův hlas v rádiu:

„Hallo, Pierre, that shook them!“5

Ještě dlouhých deset minut musíme hlídkovat a s úle-vou, že jsme zůstali bez úhony - až na několik malých děr v našich spitfirech - se obracíme na cestu k do-movu.

Promočení potem se zaklínáme, že na něco takového nás už nikdy nikdo nedostane, a přistáváme v Detlingu. Lije jako z konve a mlha je, že bys ji mohl krájet.

„Home, sweet home ..“6

„Sladká Francie“, zamořená skopčáky, je rozhodně čím dal méně pohostinná.

20. prosince 1943

Koutkem oka pozoruji hurricany, které se chystají k útoku.

Terč, pečlivě maskovaný proti vertikálnímu fotogra-fování, je v tomto úhlu dobře viditelný do všech podrob-ností: dráty vysokého napětí se sbíhají v transformátoru, betonový blok kontrolní budovy s bizarními anténami, odkud je raketa řízena ...

Z každé strany, obratně maskované v lesním podrostu,

5 „Pierre, tohle s nimi znhejbalol“ 9 „Domove, sladký domove ...“

kuriózní nízké konstrukce ve tvaru lyží, nad jejichž úče-lem si doposud marně lámou své chytré hlavy technici a zpravodajští důstojníci RAF, a konečně odpalovací rampy, dlouhé čtyřicet metrů, namířené do srdce Anglie. Na kolejích obrovský temný válec, dlouhý takových šest metrů, s dvěma malinkými křídélky ...

U všech čertu, jak se zdá, přece jenom to jde pěkně kupředu...

Kolem dokola noballu pásma ostnatých drátů, široké dvacet metru, a postavení lehké protiletadlové obrany - je jica patnacc na plose osmi sec metrů, jak ukazují po-slední snímky, pořízené průzkumnými mustangy - jsou všechna

vybavena čtvrtilavňovými kanóny ráže 20 mm, a na střeše kontrolní budovy dvě jednohlavňová děla ráže 37 mm. Hurricany se začínají spouštět střemhlav, ponořují se do dělostřelecké palby. Dráhy střel vytvářejí kolem terce pohyblivou zeď z ocele a výbušnin.

Je se, co se musilo stát. Jsem bezmocným svědkem dramatu.

Čjii Rough-Head je smrtelně zasažen v okamžiku, kdy shazuje svou nálož čtyř pum. Jeho opuštěný hurrican se vzepře s nevídanou silou a vymrští se kolmo vzhůru s vrtulí do kříže. Na vrcholu drahý letu se jedno křídlo utrhne, letoun zůstane na okamžik viset ve vzduchu, bez linutí, jako by visel na láně, pak začne šroubovitě padat k zemi...

Jako v mučivém snu musím pozorovat, jak je letoun Wju Pearce doslova skosen dávkou sedmatřicítky. Ocasní plochy letounu se utrhlý, stroj se roztrhne v lese, poráží stromy, chrlí proudy hořícího benzinu.

Druhé dva hurricany útočí současně. Letoun seržanta Cliva je zasažen napravo, exploduje a v několika vteřinách z něho není než beztvářá masa plamenů, vlekoucí za sebou dlouhý ohon černého kouře.

Podivuhodným zázrakem je Australan Bush šťastnější: nejen že se mu podaří shodit svých osm pum na kontrolní budovu, ale dokonce se mu i poštěstí vymotat se z palebné přehrady tlaku, byť s obrovskou dírou v trupu letounu, se dvěma střelami ve stehně a s třetí v kříži.

Krve by se ve mně nedořezal, řídím letoun docela mechanicky. Všecko se to udalo v několika vteřinách.

Stále mimo dostřel protiletadlové obrany dokončujeme

náš oblet a připravujeme se nabrat kurs zpátky k domovu.

Slyším, jak Ken nařizuje Jacquesovi a Dannymu, aby doprovodili Bushe, a na mě křičí v rádiu:

„Halo, Beer 3 and 4, take the Hurry-Boy home! Beer 2, attacking the bloody thing!“

Srdce mi spadne do kalhot. Ken se načisto zbláznil. Jestli chce spáchat sebevraždu, ať si ji spáchá sám...

Opravdu nehořím bojovým nadšením, když mě Ken po dlouhém klíčkování v sousedních údolích navádí na cíl.

„Line abreast got Attack!“

Letíme na cíl tři nebo čtyři metry nad zemí. Ještě než jsme v palebné poloze, protiletadlová obrana si nás vezme do prádla.

Přesnost německého flaku je pekelná. Pět dělostřeleckých postavení mě vezme okamžitě do křížové palby. Srdce mi tluč, div se mi v prsou nerozskočí. Pokouším se splést německou palbu a zuřivě šlapu na pedál, aby letadlo co nejvíce klouzalo.

Nic se nedá dělat. Inkasuji přímý zásah ze tří dvacítek. Granáty prolétnou nosnými plochami letadla, ale nevybuchnou.

Útok je v pekle, teď jde už jen o to, zachránit si kůži. Všechna postavení flaku v celém okruhu mají teď už poplach.

Oslněn kaskádami světelných čar krčím se do sebe a instinktivně uhýbám hlavou napravo a nalevo, jako bych se jim chtěl vyhnout. Cítím v kostech, že mě to v nejbližším okamžiku plácne a že beznadějně zajdu jako hurricany...

Takřka bez sebe strachem, dám se do šíleného manévrování. Hop nebo trop - přilepím se k zemi a klíčkuji jako zajíc...

Překážku vidím příliš pozdě - řadu topolů, lemujících Jakousi říčku. Odkláním letoun instinktivně, jak celou vahou stoupnu na pedál...

Se strašlivým praskotem, který rozezvučí kostru letounu, a s nárazem, který mi málem vyrazí páku z ruky, smete pravé křídlo vrcholky stromů. Jenom setrvačností čtyř tun svého letounu, hnaných rychlostí 540 km za ho-

7 „Beer 3 a 4, doprovodte pilota hurricanu na základnu. Beer 2, zaútočíme na tu lumpárnu!“

8 „Na úroveň, a útočíme!“

dinu, mám co děkovat, že jsem se nerozbil o vyvýšenou cestu na druhém břehu říčky.

Omráčen nárazem, ochromen strachem, oním divokým fyzickým strachem, který kroutí člověku vnitřnosti a způsobuje, že mu všechna hořkost života stoupá do hrdla, cítím, že jsem na konci sil... Jen o vlásek se mi poštěstí vyhnout se vysokému napětí - podletím jako smršť pod lesknoucími se dráty.

Nemám dost odvahy, v tom je to celé. Ztratil jsem hlavu, zatáhnu za páku, hledaje útočiště v oblacích, které se, těžké a šedivé, převalují ve výši 800 metrů...

Ztrácím ochranu země a za těch několik vteřin, co trvá mé stoupání, dostávám dalších pět zásahů - jeden granát vybuchne v mém levém křídélku, tři zásahy ve výškovém kormidle a jedna střela provrtá list vrtule...

Nikdy mi vlhký a prázdný stín oblak plných deště nepřípadal pohostinnější.

Asi minutu letím ve vrstvě oblaků a pak se najednou vynořím v plném slunci, vykoupán v potu, jako by mně po celou noc seděla můra na prsou. Nebe je modré, slunce se odráží v bělostném moři oblaků, které plují pode mnou, všechno je pojednou slavné a uklidňující.

Bázlivě se dotýkám řízení. Křídélko vyskočilo ze stěžejí a drží už jen na kousku aluminia. Potah horní části křídla je pomačkan jako list papíru a zářící kov se leskne pod jeho popraskaným povrchem. Přiskřípnuté výškové kormidlo tlačí na páku.

V Detlngu přistávám po částech - dva nebo tři obrovské skoky, které musím vyrovnat s velkým nápořem na pneumatiky.

Ken už přistál - několik minut přede mnou a rozbil letadlo při přistání. Nevysunul se mu podvozek, zaklíněný nějakým zásahem, a Ken se musel posadit na břicho.

Později, když vystavoval „úmrtí list“ našich strojů, zjistil Ken, že jeden granát, aniž vybuchl, mu roztrhl magnet a provrtal výfukovou troubu.

Můj starý LO-D musil být týden v opravě. Vedle zásahů do řízení byl trup zasažen třemi granáty ve výši výsostného označení. Jeden granát se odrazil od kyslíkové bomby.

Mráz mi dodatečně přeběhl po zádech, když jsem si

uvědomil, že výbuch stlačeného plynu, kdyby byl granát zasáhl kyslíkovou bombu naplno, by mě byl proměnil v teplo

a ve světlo ...

Doprovody

21. prosince 1943

Briefing v 10.30

Počasí nádherné, mrzne až praští, ani stín jediného obláčku na obloze.

Křídla spitfirů se třpytí rosou, protože právě odjel přívěsný vůz pro rozmrazování námrazy horkým vzduchem.

Na vzletové ploše je náledí.

Musím si stáhnout rukavice, abych si utáhl popruhy, a za tu chvíli mám ruce zkrchlé a nedokážu si je za-hřát. Otvírám kyslík naplno, abych v sobě probudil trochu zmužilosti.

Náledí na vzletové dráze způsobilo v těchto posledních dnech celou sérii větších či menších nehod - po-lámané podvozky, srážky na zemi a tak podobně, a my máme jenom jedenáct letadel.

DunbreU, Jacques a já tvoříme Maxův roj v čele s Cj0,1

Máme hlídkovat se 132. perutí v oblasti Cambrai, kde němečtí stíhači vyvíjejí v poslední době pozoruhodnou činnost.

Vystoupíme zprvu na 22 000 stop, potom, protože mrzne, až to není hezké, sestoupíme na 17 000 stop.

Zimní obloha je tak čistá, tak oslnivá, že sotva po dvaceti minutách letu nad Francií nám slzí a mžikají oči.

Kontrolor nám oznamuje silný nepřátelský útvar v okolí, ale protože letíme v oslnivém světle, není možné zjistit, kde to je.

Z opatrnosti, protože báze Grass Seed naléhá, vzletá-me znovu do původní výšky . . .

Najednou - huuú - ! Třicet focke-wulfů ír nám za zády. Než stačíme mrknout, ti darebáci už zahájili palbu.

1 Commanding officer - velitel skupiny. 90

Zničehonic jsme uprostřed šíleného víru hvězdicových motorů, uslechtilých krátkých křídel, sršících světelné paprsky, ohnivých střel, rozprskávajících se na všech stranách, mihajících se černých křížů ...

Všeobecná panika. Každý kouká, jak by vzal draka. V jedné vteřině je bezvadná bojová sestava dvou letek rozbita, rozdrobena, rozprášena po obloze. Příliš pozdě!

Statečný velký Jonah se řítí k zemi v plamenech a skotský seržant Morgan se točí dolů vývrtkou s křídlem uraženým pořádnou dávkou z mauseru.

132. perut' už nemá štěstí. Tři piloty Němci sundali v několika vteřinách. Čtvrtému - jak jsme se později do-věděli - se podařilo doletět s těžce poškozeným letounem až do polovic cesty, nad Lamanšský průliv, tam vyskočil padákem a za hodinu byl vyloven.

Sotva překonáme brutální překvapení, dáváme se zno-vu dohromady.

Kapitán Aubertin, který vede 132. perut', je najednou sám: jeho čísla 2 a 4 byla sestřelena a číslo 3 se vypa-řilo, jako by se po něm země slehla - chudákovi Spen-cerovi švihl granát z dvacítky deset centimetrů nad hla-vou a rozbil na střepey rádiovou stanici. Napolo omráčen nárazem na pancéřovou desku zatáhl instinktivně za páku, otevřel naplno plyn a probudil se ve výši 36 000 stop, sám a sám na pusté obloze.

Jeden focke-wulf se vplíží za kapitána, ale netrefí ho. Stržen svou rychlostí, Němec kapitána přeletí a z pro-následovatele se stane pronásledovaný. Aubertin si s ním vyřídí účet v pěti vteřinách. Bohužel si čtyři Jiné stode-vacelátky přidají do hry a kapitán nejenže nemůže pozorovat truchlivý konec své oběti, ale sám jen taktak unikne po dramatické honičce na pětáctýřicet mil mezi stromy, kolem kostelních věží a mezi vesnickými chalupami.

Jeho spitfire má sedm zásahů.

Po celou tu dobu Jacques a já - v pravém opaku k to-mu, co máme jinak ve zvyku - sledujeme Sutherlanda jako věrní psi a je nám dopřáno potěšení pozorovat, jak likviduje jiný focke-wulf 190 na dostřel šest set yardů. Nepřátelský letoun se doslova rozpadne ve vzduchu, ale pilot se z toho dostane se zdravou kůží. Za malou chvíli-ličku vidíme, jak se pod námi rozvírá jeho deštník.

Danny vystřelí nenápadně jednu dávku na další sto-devadesátku, ale nezasáhne.

Jestli šlo o to, abychom dostali pořádný výprask, tenhle sweep se opravdu povedl. Z třidvaceti spitfirů jich Něm-ci sundali šest a dalších osm poškodili, nepočítáme-li Williamsův letoun ze 132. perutě - raněný Williams se musel posadit na břicho, se zataženým podvozkem ...

7. ledna 1944

Dnes jde o let na dlouhou vzdálenost. Letíme nad Re-meš naproti silné sestavě amerických létajících pevností a liberátorů vracejících se z Německa.

602. perut' má chránit tři první skupiny - dohromady 180 bombardérů - a 132. perut' tři skupiny následující.

Startujeme ve 12.10, sotva jsme do sebe naházeli oběd, a ženeme až do výše 7000 metrů letouny zatížené pří-davnými nádržemi o obsahu 45 galonů.

Po třiceti minutách letu zanecháváme po pravici Pa-říž - spíše ji tušíme než vidíme pod pláštěm mlhy a kouře.

Baterie německého těžkého dělostřelectva na nás po cestě občas vypálí několik podivuhodně přesných salv, granáty proletí nepříjemně blízko - okamžitě se roz-prchneme po obloze ...

Černé obláčky se objevují na všech stranách. Stoupá-me s Thommersonem na plný plyn, nakonec se nám přece jen podaří dostat se mimo dostřel a utvořit znovu hlídkovou formaci, i když nikoli bez obtíží.

10.50. Zdá se, že skopčáci se probudili a focke-wulfy pravděpodobně startují na všech stranách, protože kon-trola začíná jevit nepokoj.

V našem okolí prozatím nic nového.

Za chvíli se objevuje na obzoru roj černých bodů, za ním několik dalších houfů. To jsou naše bombardé-ry...

Thunderbolty a lightningy, které máme vystřídát, se vracejí na základnu a my zaujímáme polohu - hlídkové sestavy po čtyřech letounech napravo a nalevo od sku-piny bombardérů...

Show létajících pevností je opravdu impozantní podívaná.

Sestava bombardérů v bezvadně sevřeném obranném tvaru - několik masivních bloků po stovce čtyřmotorových letadel ve výšce 8000 metrů, stupňovitě roztažené kupředu, do šířky i do výšky, každý blok se jeví čtrnácti sty čtyřiceti těžkými kulomety ráže 13 mm - a celý ten průvod se táhne v délce třiceti kilometrů...

Po obou stranách na dohled v jednotlivých tvarech do-provod spitfirů. Výškové zajištění spitfirů VII a IX A prozrazuje svou přítomnost jenom něžnými bílými kondenzačními čarami.

Dohlednost je dnes nádherná. Temně modré nebe se jasně na obzoru, od smaragdové modře přechází až do mléčně bílé barvy a čtyři sta kilometrů odtud se prolíná s pásmem bílé mlhy, vystupující ze Severního moře...

Pod námi se rozprostírá Francie jako magický koberec. Pokojné zákruty Seiny a jejích přítoků, temné masívy lesů nejpodivnějších geometrických tvarů, pestrobarevná šachovnice polí a luk, maličké vesničky jako rozházené dětské stavebnice, města, potřísnující průsvitně jasné prostory nebes skvrnami dýmu, houpajícími se jako neforemné balóny v provlhlé atmosféře...

Slunce pálí do průhledné kabiny a přesto cítím, jak se v mé kyslíkové bombě tvoří led a výfukové plyny se srážejí v tisících a tisících mikroskopických krystalcích, vyznačujících brázdou mého spitfiru na obloze.

Zapomínám na všechno, na únavu, na bolestnou křeč v kříži, na rozlámané tělo, na mráz, který mi kroutí prsty na rukou i na nohou přes kůži, vlnu a hedvábi...

Tu a tam jsou v blocích pevností prázdná místa. Zblízka rozeznáváme letouny s jedním nebo i se dvěma zmlklými motory, s vrtulemi do praporu. Jiná letadla mají potrhávané ocasní plochy, zející díry v trupech, křídla ožehlá plameny nebo lesknoucí se černým olejem, vytékajícím z vyhrzlých motorů...

Za sestavou je vidět opozdilce, kteří se vlečou k po-břeží, do spásného přístavu některého předsunutého le-tiště na druhé straně průlivu jen s největším vypětím vůle. V duchu můžeš vidět krev, stékající po hromadě prázdných nábojnic v střelcově kabině, pilota, třesoucího se úzkostí o své zdravé motory a zoufale sledujícího po-tůček benzínu, vytékající z proděravělé nádrže.

Tyhle osamocené pevnosti jsou vítanou kořistí focke-wulfů; proto také perutě vydělují dva nebo tři páry spit-firů, které mají za úkol doprovodit tyto opožděné ztroskotance do bezpečného přístavu. Je to úmorná práce, protože pohmožděné pevnosti se často vlekou jen na ířetinu svého průměrného výkonu, a ti, kdo je doprovázejí, jsou leckdy vybičováni až na nejzazší hranici trpě-livosti...

Dnes nás Ken posílá, Carpentera a mě, abychom dopro-vázeli liberator, který se drží ve vzduchu jen hotovým zázrakem. Motor čís. 3 se úplně utrhl z lože a visí jako nestvůrná masa starého železa na náběžné hraně křídla. Motor číslo 1 hoří, plameny pomalu ohryzávali nosník a z alu-miniového obalu horní části křídla, zborceného horkem, se kouří. Děrami v trupu vyhazuje osádka, pokud zůstala naživu, přes palubu všechnu zbytečnou zátěž - kulome-ty, pásy s nábojnicemi, rádio, pancéřové desky - aby ulehčila letounu, který poznenáhlu ztrácí výšku.

Aby bylo neštěstí dovršeno, jedno hydraulické vedení praskne a uvolní jedno kolo podvozku, a to, jak visí ve vzduchu, ještě zvětšuje odpor proti pohybu.

O osmnácti stech otáčkách za minutu a necelých dvou hoostech, rychlostí 320 km musíme kličkovat, abychom se udrželi ve výši nešťastného liberatoru.

Už déle než dvě hodiny jsme uvěznění v nepohodlných kabinách a pořád jsme ještě nad Francií, dvacet kilo-metrů za hlavní sestavou.

Asi deset focke-wulfů se začíná kolem nás potloukat, ale zatím se ještě drží v uctivé vzdálenosti, jako by měly podezření, že jim chystáme nějakou léčku...

S malou dušičkou v těle se je Garp i já snažíme sledo-vat pohledem. Najednou zaútočí, vždycky dva a dva.

Protože máme málo benzínu, nemůžeme dělat nic ji-ného než čelit každému útoku velmi ostrou otáčkou o 180 stupňů, vystřelit krátkou dávku v 'přibližném skop-čákově směru a okamžitě zase zaujmout starou polohu novou prudkou otáčkou o 180 stupňů.

Tenhle kolotoč opakujeme asi desetkrát, ale naštěstí se nám přece jen podaří udržet si skopčáky od těla. Nakonec nás focke-wulfy nechají na pokoji - alespoň

si to myslíme... Nad Dieppe dají němečtí stíhači zdvo-řile přednost flaku. Letíme ve výši asi 3000 metrů.

Německá protiletadlová obrana spustí palbu s neuvěřitelnou zuřivostí. Opravdovská pyramida černých obláč-ků s ostrými záblesky se navrhá na obloze ve zlomku vteřiny.

Vlídne pobídnutí několika dobře mířenými a pěkně umístěnými výbuchy, rozprchneme se, Carp a já, každý na jinou stranu a nabíráme výšku jak jen nám to naše hubená zásoba benzínu dovolí...

Ubohý liberator, neschopný sebemenšího účinného ma-névru, je brzo pohodlným terčem nepřátelské palby. Přesto se nám po několika úzkostných vteřinách zdá, že se dostal mimo dostřel - ale právě v tom okamžiku nastane výbuch a velký čtyřmotorový letoun, doslova přelomen vedví, znenadání zmizí v záplavě ohně.

Otvírají se jenom tři padáky... Rozžhavená aluminiová rakev se po několika stech metrech roztříští o útesy; do zpěněných mořských vln vzala s sebou osm zbývajících členů osádky...

Je nám do breku, když přistáváme v Lympe s prázdnými nádržemi.

Bohudík jsme leckdy měli více štěstí a často se nám podařilo dovést naše chráněnce až na naše letiště v Det-lingu, kde jejich přilet vzbudil vždycky velkou senzací - ambulance, hasiči, zvědavci. Bylo to nádherné uspokojení, když jsme mohli číst v očích chudáků vyčerpaných chlapců vděčnost bez hranic!...

Přítomnost dvojice spitfirů byla pro ně velmi často úžasnou morální posilou, která jim dodávala odvahu, aby vydrželi až do konce, aby odolali pokušení seskočit pa-dákem a čekat na konec války v německém „Oflagu“.

Odjezd na Orkneje

17. ledna 1944

Dnes odjíždíme na Orknejské ostrovy.

Zajatecký tábor pro důstojníky.

Je mlha, že by ji člověk mohl krájet, a harrowy pro nás nebudou moci přiletět.

AZecz iacta est - kostky jsou vrženy, pojedeme vla-kem. Konec konců taková příjemná změna, jako je osma-dvacetihodinová cesta vlakem, ať už v pohodlí nebo v nepohodlí, není k zahoezení.

Naházíme zavazadla na nákladní auta a jedeme posní-dat do „Stáru“ v Maidstonu. Sedí tam Jimmy Rankin a Yule.

Několik posledních sklenic piva, vzájemné slibo-vání ...

Jako obyčejně mám obrovskou spoustu zavazadel: man-dolínu, kožíšek atd. Naštěstí je se mnou Jacques a ten mi pomůže.

Když projíždíme Londýnem, zastavíme se, celá tlu-pa - čtyřiadvacet pilotů - na skok ve velmi elegantním a „exkluzivním“ klubu v Soño: má půvabný název „Jako doma“.

Za půl hodiny přijde majitel podniku, plný strachu o své sklo a zařízení, informuje nás, že návštěvníci ve smokincích a večerních toaletách jsou velmi pohoršení, a uctivě nás prosí, abychom změnili lokál. Několic pád-ných argumentů, například přemístění jeho nádherného bílého karafiátu do Kenovy knoflíkové dírky, a pohrůzka, že mu veřejně svlékneme kalhoty, stačí, aby mu vrátily rozvahu.

Od šesti do půl desáté (naš vlak odjíždí v 10.20) pije-me jako holandři - whisky, pivo, whisky ... V půl desá-té jsme nadrátovaní jak zákon káže a začínáme zpívat všechny oblíbené písně perutě.

Začínáme s Pistol packing Mamma, za Gentile Alloue-tte následuje í belong to Glasgow, a krok za krokem se dostáváme k méně počestnému pořadu. Stálí návštěv-níci se naším výběrem cítí dotčení, červenají se a někte-ří se dokonce diskretně vytrácejí...

Robson vyskočí na stůl, převrátí několik lahví a všich-ni začneme skandovat hromovými hlasy válečný pokřik 602. perutě:

Is it one two two?

Nol

Is it one, two, three, four, five, six?

Siiiiiiiix!

OH?

Oooooooooh!

One two?

Twoool

One, two, three, four, five!

Six, Hooooo twoooooooooo!

Kapitán nám šlechetně připomene, že nesmíme zmeš-kat vlak... Naštěstí v pravou chvíli, protože v okamžiku, kdy se zvedáme, objevuje se majitel podniku ještě jed-nou, ale neodvažuje se k nám už jinak než v doprovodu dvou strážníků a půl tuctu vojenských policistů...

Po několika minutách zmateného vysvětlování se jich šťastně zbavíme a nahneme se do stanice podzemní drá-hy proti směru, kterým vycházejí cestující.

Jakýsi zbytečný civilista si dovolí nevhodnou poznám-ku o „flákačích z RAF“. Robson a Bob Courly mu zastrčí deštník do pohyblivého chodníku. Deštník to sice vydrží, ale chodník se zastaví se strašlivým rámusem. Před zdě-šenými očima pasažérů vezmeme útokem jedno oddělení metra na Picadilly Circus, ale nakonec se všichni šťastně shledáme na King's Cross.

Naházíme svá zavazadla na elektrické ještěrky. Car-penter se ujme řízení vozidla a zahájí triumfální jízdu po celé délce nástupiště, přečpaného cestujícími. Ostatně dbá předpisů, protože po celou cestu nepřestává mačkat tlačítko poplašného zvonku.

Je to takový výbuch, že přednosta nádraží se obtěžuje osobně, doprovázen impozantní eskortou military police. Neměl to dělat, protože jeho nádherná čepice se zlatým lemováním odpočívá za několik minut nato v Tommyho zavazadle.

Dodnes figuruje ta čepice mezi trofejemi pe-rutě spolu s modrou přilbou londýnského policisty, s ba-retem kanadského generála a s čepicí plukovníka ně-meckých „panzergrenadýrů“, kterou ukořistil Bill Loud v Dieppe.

Nástupiště se doslova černají lidmi a při zatemnění je opravdu těžko se tu vyznat.

Nakonec přece jen najdeme náš zvláštní vůz a sotva se nahneme dovnitř, jeden MP s průvodčím si stoupnou jako stráž ke dveřím.

Náš salonní vůz je rozdělen na dvě navzájem spojená oddělení. Druhou půlku obsadila 129. perut' z Hornchur-chu, která také odjíždí na odpočinek. Sbratříme se oka-mžitě. Pekelný kravál. Zpívá se a řve. Láhve létají ze všech stran. Ve dvě hodiny ráno se pokoušíme zorganizovat malou partii rugby, ale ta brzo zhasne, protože není dost zá-pasníků. Ve tři hodiny všechno spí, někteří na lavicích, někteří na stolech, na koberci v chodbě, někteří dokonce v sítích na zavazadla ...

18. ledna 1944

Politováníhodný spolek to přijíždí do Aberdeenu k páté hodině ráno ...

Rozcuchání, neholení, zpocení, se zalepenými ústy mu-síme nejdříve vytahat z vlaku svá zavazadla a naložit je na nákladní automobily a do autokarů, které nás dovezou do Peterheadu.

Tam nás naloží do dvou obrovských dopravních leta-del typu Harrow, nejdříve ovšem nacpeme svá zavazadla do trupu. Pozoruji, jak se každý docela tiše a způsobně usazuje na svém padáku. Nějaký trouba začíná vyprávět historii (ostatně každému dobře známou) jednoho harro-wu, kterého právě na téhle trati sundal junkers 88, je tomu několik týdnů.

Sotva se rozjedeme, všichni jako na povel stiskneme zuby, a když se letadlo odlepí od země, s úlevou si od-dychneme a jsme celí bez sebe radosti. Bohužel nikoli nadlouho. Počasí je větrné a letadlo začíná tančit, ky-mácet se, padat do vzdušných děr ...

Oblíčeje se prodlužují, smích nám odumírá na rtech a brzo se na všech tvářích objevuje místo úsměvů výraz zoufalé melancholie. Tento patologický jev svědčí o si-tuaci našich žaludků, v nichž se špatně snáší zhoubná směs piva a whisky ...

Všichni piloti mají lokty na kolenou, hlavu podpírají rukama a nikdo nemá ani pomyšlení, aby obdivoval nádhernou krajinu, pokrytou sněhem, která se odvíjí pod křídly letadla.

U cíle naší cesty po přistání vrávoráme se sevřenými hrdly ven a spíme vstoje. Posíláme ke všem čertům ve-litele báze (WjC R. A. B.), který nemůže přenést přes srdce, aby k nám nepřenesl dojemný projev na uvítanou. Tuto řeč musíme vyslechnout v pozoru, zatímco nám le-dový vítr bije do oblíčeje.

Skeabrae je v zimě pobočkou severního pólu. Jenom sám pánbůh ví, který maniak z vrchního velitelství RAF přišel jednoho krásného dne na nápad instalovat na těchto ztracených ostrovech základnu stíhacích letou-nů...

Den tu má jenom několik hodin; sem tam protrhne nějaký zoufalý sluneční paprsek bledé mraky, zazené arktickou mlhu a odhalí opuštěnou krajinu s horami obnaženými větrem a vystupujícími z obrovských vrstev sněhu.

Velká námořní základna Scapa Flow několik kilometrů od nás, ovinutá růžencem malých ostrůvků jako je náš, chrání za minovými přehradami a protiponorkovými sí-těmi home-fleet. 1

Úkolem 602. perutě je zmařit v zárodku jakýkoli pokus o bombardování nebo letecký průzkum, který by podnikla luftwaffe.

Najdeme své letouny - chráněné proti ledové smršti - v hangárech základny roztroušených po všech čtyřech koutech letiště.

Je to sedm nebo osm spitfirů V clipped, clapped, crop-ped a pak čtyři nádherné stratosférické spitfiry VIII.

Tyto osmičky jsou speciální stroje s prodlouženými křídly, které díky svým motorům Rolls-Royce 67 s dvou-stupňovými kompresory a polohermetickým kabinám mo-hou vystoupit takřka do výšky 15 000 metrů. Bylo zkon-struováno jenom tucet letounů tohoto typu a po pečlivém výběru přiděleno čtyřem strategickým základnám ve Vel-ké Británii.

Naši mechanici je brzo přijali za vlastní a leští je s láskou. Oba kulomety jsme odmontovali z křidel a ne-chali jsme letouny vyzbrojeny jenom dvěma kanóny ráže 20 mm, abychom strojům co možná ulehčili.

Tu a tam Němci riskují ztrátu junkerse 88, který se v přizemním letu pokouší pozorovat pohyby našeho loď-stva ve Scapa Flow a docela nedávno byla Scapa foto-grafována letadlem neznámého typu z výše 14 ODO metrů. Máme proto neustále ve stavu pohotovosti č. 1 dvojici spitfirů V a dva naše strata.

Uplyne velmi jednotvárný týden. Příliš odvážný junkers 88 se nechá hloupě sundat baterii protiletadlového dělo-1 Domácí loďstvo, tj. loďstvo určené k ochraně Velké Británie.

střelectva před nosem Carpenterovi a Ken Charneyovi, kteří div nepuknou vztekem.

Aby bylo neštěstí dovršeno, letka B je přeložena na Shetlandské ostrovy, asi sto kilometrů severně od Orkne-jí. Berou si s sebou mechaniky a čtyři spitfiry V. Lou-číme se s nimi s pokryteckou lítostí - tak jako oni s námi...

Jacques a já jsme zahájili „válečnou kampaň“. S malým dvouplošníkem „Tiger Moth“, který patří základně, pod-nikáme dvakrát týdně okružní let po souostroví, přistá-váme poblíž selských dvorců a skupujeme všechna vejce.

Po čtrnácti dnech, kdy máme vejce k snídani, k obě-du, k svačině a k večeři, nemůže nikdo vejce ani vidět. Ken dokonce tvrdí, že mu na zádech začíná růst peří.

Sněží, duje vítr a pro změnu zase trochu sněží. Trávíme své dny v neškodné zábavě, že si totiž opékáme střídavě záda a břicho kolem proslulých malých kamínek RAF. Naši chudáci mechanici mají svinskou práci s motory, které neustále zamrzají, a tráví většinu dne rozmrazová-ním křidel čtyř letounů, které jsou v pohotovosti.

Boj ve stratosféře

21. února 1944

Hraběnka de Ségur by nazvala příběh toho dne „Ne-předvídané následky jedné šachové partie“.

Jan Blair a Kelly mají readiness 1 od 10.30 do 14 hodin. Je nádherné počasí, ale mrzne, až praští.

Jacques a já nemáme co dělat, a tak hrajeme šachy...

V poledne Jdou všichni k obědu, jenom my jsme se rozhodli, že dokončíme rozehranou partii.

Kelly se dívá závistivým pohledem za odcházejícími - v tomhle mrazu se dobře tráví a Kellymu jako obyčejně zpívá žaludek hladem árii.

Nakonec se nad nimi ustrneme a nabídneme jim, že

1 Pohotovost.

to vezmeme za ně. Přijmou nabídku s radostí, protože se musí uznat, že pohotovost na velké výšky je poměrně nudná záležitost.

Utíkají za ostatními. Oblékáme si své kombinézy, do-neseme si padáky a kukly do obou spitfirů VIII - strata. Jacques, který s ním Ještě nikdy neletěl, chce si vzít ten nový se špičatými křídly. Nakonec mu ustou-pím, když jsem ho napřed vyčastoval kdejáky pří-slušnými jmény, a usedneme v bázni boží k naší ša-chové partii.

12.22 „Garde!“ hlásí Jacques.

Má dáma je v tahu, ale v okamžiku, kdy Jacques nata-huje ruku, aby mi ji vzal, rozeřve se siréna.

Ve velkém bojovém kraválu, který okamžitě vypukne, letí dáma, pěšci, střelci, všechno na zem. Mechanici do sebe vrážejí na chodbě a cvakají okovanými botami. Vy-bíhám ven dveřmi a křičím: „Scramble, scramble!“ 2

Za nějakých padesát vteřin jsem usazen, připoután, mám seřizen kyslík, spustil jsem motor, zatímco mecha-nici mně přišroubovávají kryt hermetické kabiny.

Tři bílé rakety z kontrolní věže nám oznamují, že drá-ha je volná. Povrch letiště je tak promrzlý, že si to můžeme bez

nebezpečí namířit přes trávu na vzletovou dráhu.

Přesně ve 12 hodin 23 minut 35 vteřin startujeme na plný plyn a už nám dává kontrolor rádiem první instrukce.

„Hallo Dalmat Red one, Pandor Calling, bandit appro-aching B for Backer at angles Z for Zebra, climb flat out on vector zero, nine, five ... Out I“5

Šmátrám v botě, abych vylovil kódovací tabulku, která mi zapadla někde mezi mapy. Tečou mi nervy, a když ji najdu, musím požádat, aby Pandor opakoval hlášení.

Tak tedy, skopčák se blíží ke Scapa Flow, ve výšce Z - podívám se na kartu - sakra! Z znamená 40 000 stop, to je tedy přes 13 000 metrů.

2 Okamžitý start za poplachu.

3 „Dalmat Červená 1, volá Pnndor, nepřátelský bombardér se blíží k B jako baker ve výšce Z jako zebra. Naberto výšku, plný plyn, kurs nula, devět, pět. Končím,“

Naberu svůj kurs, stoupám stále na plný plyn.

Vidím, jak se Jacquesův spitfire houpe několik metrů ode mne a tuším, že Jacques má oči upřeny na mě a že se směje pod ochrannými skly.

Je nádherný zimní den - nikde ani obláček - a arktické slunce pálí do očí.

Zapnu topení a seřídím tlak v hermetické kabině.

„Hallo Dalmat Red one, Pandor Calling, bandit now over B for Baker. Hurry up.“

„Hallo Pandor, Dalmat answering, am climbing flat - out on vector 095 am angles R for Robert.“*

Co si ten kontrolor vlastně myslí? Jsme snad rakety? Za pět minut ve výši 7000 metrů! To není tak špatné!

Mezitím začínám uvažovat: ten Němec je průzkumný letoun. V takovém počasí jako dnes má naprosto do-konalé snímky. Protiletadlová obrana nemůže střilet kvůli nám a admirálita dští oheň a síru. Tenhle letoun musíme sundat stůj co stůj. Nedostaneme-li jeho kůži, sedřou nám admirálové, až se vrátíme, naši...

Přeletíme Scapa a pokračujeme v kursu 095.

Tak tamhle je určitě naše zvířátko. Podívám-li se rov-nou před sebe, vidím bílou šmouhu, opisující velký kruh nad námořní základnou, asi 3000 metrů nad námi.

Přemýšlím, který typ letounu by to mohl být - snad je-den z nových junkersů 286? Vůbec nevypadá, že má na-spěch, pohodlně si fotografuje, jako by byl na výletě ...

„Hallo Pierre, Red two here, smoke trail at six o'clock abovel“5

Jsme teď ve výši 10 000 metrů mezi Němcem a Nor-skem. Podaří-li se nám stoupat Ještě 2000 metrů, aniž nás zpozoruje, odřízneme mu zpáteční cestu.

Otevřu plyn naplno, Jacques je mi snadno v patách, protože jeho spitfire je lepší než můj. Němec pořád ještě nejeví žádný nepokoj - myslí si, že je nezranitelný v téhle výšce - a klidně začíná druhý oblet. Těžká proti-letadlová děla námořnictva by do toho ráda řekla své slovo, ale černé obláčky se rozvíjejí zřetelně pod kon-denzační stopou...

4 „Dalmat Červená 1, volá Pandor, nepřátelský letoun Je nad B.

PospSSte sil“

„Pandor, tady Dalmat Červená 1. Stoupám plnou rychlosti, kurs 095 stupňů - Jsem už ve výši R Jako Roberti“

5 „Pierre, tady Červená 2. Kondenzační stopa nad námi na sestál“

13 000 metrů! Je opravdu pekelný mráz, otvírám kyslík naplno. Díky hermetičnosti kabiny necítím křeč příliš bolestně.

Sražené výfukové plyny našich motorů vytvářejí jistě tlustou bílou čáru, která se táhne a rozvíjí za našimi letouny jako vodní brázda za plující lodí.

Slunce máme v zádech.

Němec si to teď namířil k nám - bud' že nás zpoz-roval a snaží se přeletět nad námi, než budeme s to na něho zaútočit, nebo třeba již splnil své poslání.

Naše speciální motory běží ohromně a prodloužená křídla našich letounů nás nesou v řídkém vzduchu bez velkého kolísání.

Jacques zaujal souběžnou polohu asi 800 metrů ode mne a oba jsme získali Ještě nějakých 600 metrů výšky, takže Jsme se dostali asi tři sta metrů nad naši kořist, která je v tomto okamžiku vzdálena asi tři kilometry a přibližuje se k nám závratnou rychlostí.

Ten skopčák musí být doopravdy slepý.

„Tállyoo Jacques, ready to attack?“6

„O. K.“

Uviděl nás, ale příliš pozdě, bereme ho do kleští. K na-šemu překvapení to je messerschmitt 109 G s dvěma velkými přídavnými nádržemi pod křídly. Leskne se jako nový šesták a je kamuflován světle šedě navrch a světle modře vespod. Nemá žádné označení státní příslušnosti.

Zahne nejprve vlevo, ale tam je Jacques a žene se na něho. Obrátí se na druhou stranu, spatří mě a najednou velmi elegantním, vláčným pohybem se ještě víc naklo-ní, c*rátí se půvabně na záda a spouští se kolmo střem-hlav, doufáje, že nás setřese.

Bez váhání letíme za ním.

Němec se řítí přímo do moře, které vypadá jako še-divá hladká hmota bez jediné vrásky na hladině.

Je 800 metrů před námi a nádrže má pořád ještě pod křídly.

Rychlost se zvyšuje závratným tempem. V těchto výš-kách musí být pilot velmi opatrný, protože letoun snad-no dosáhne rychlosti zvuku a v takovém případě, má poklona, visíš na padáku jako podvlékačky, dříve než bys řekl švec.

8 „Jacques, Jsi připraven k útoku?“

Němec vydatně využívá svých zařízení GM-1, aby vyvinul maximální rychlost, a udržuje si svůj náskok. Ve výšce 8000 metrů ukazuje můj budík 850 kilometrů za hodinu, to jest pravou vzdušnou rychlost 1200 kilo-metrů za hodinu!

Držím páku oběma rukama a tlačím ze všech sil na řízení, abych udržel letoun v přímočaré dráze. Sebemenší úchylna - a některá z nosných ploch by uletěla. Cítím, jak mi Spitfire přece jen poněkud uhýbá a vidím, jak začíná praskat obal na křídlech a motor běží naprázdno.

Řízení je zablokováno ...

Řítíme se pořád dolů ...

15 ODO stop - Jacques mě předstihuje ...

10 ODO; Jacques je dvě stě metrů přede mnou a 600 metrů za Němcem. Spouští palbu - jediná krátká dávka ...

Messerschmitt se znenadání roztrhne jako kus hedváb-ného papíru, vybuchne jako granát. Jedno křídlo letí na stranu, motor a půlka trupu padají k zemi jako torpédo, ocasní plochy a všelijaké úlomky víří ve vzduchu jako útržky papíru. Jedna nádrž padá spirálovitě k zemi a za-nechává za sebou dlouhý pruh dýmu z hořícího benzí-nu ...

8000 stop. } e nutno vybrat.

Táhnou za řídicí páku, jemně, ale pevně. V hustším vzduchu řízení zabere a já vidím, jak obzor začíná ujíždět pod nosem letounu - ale moře už je tu!

Už to není pevný blok, který jsem viděl z výše 40 000 stop - teď se ta rozbouřená nazelenalá hmota, lemova-ná pěnou, řítí proti mému letounu.

Táhnou páku - nedá se nic dělat, cítím, že se ne-dokážu zvednout včas.

Vsádím tedy všechno na jednu kartu: otočím páčku trimru...

Okamžitě mi přes oči spadne krvavý závoj, cítím, jak se mi krouží páteř a kosti, rve mi to vnitřnosti, tváře se mi tlačí do očních důlků, jako by mi prsty drásaly zra-kové nervy ...

Všechno je černé. Kostra letounu praská!...

Když otevřu oči, zjistím, že mě závrtný vzlet vynesl až do 4000 metrů. Teplý pramének se mně řine z nosu a padá na hedvábné rukavice - krev. Hlava se mi točí.

Matně vnímám kontrolorův hlas ve sluchátkách - ale odstředivá síla poškodila elektronky rádia a já nemohu rozeznat, co říká ...

Na obloze jsem sám - po Jacquesovi nikde ani stopy. Tam dole velká duhově zbarvená skvrna benzínu a oleje, kotouč dýmu unášený větrem označují hrob messer-schmittů.

Naberu od oka kurs k ostrovům na obzoru a za chvilku rozeznávám velkou garáž Scapa Flow - s růžencem ba-lónů, které se třpytí jako perlový náhrdelník.

Ještě se mi pořád zvedá žaludek, letím načisto in-stinktivně. Trochu mě povzbuzuje jen myšlenka na při-jetí, jaké nám jistě uchystají při přistání. Právě když přistávám, zdá se mi, že slyším Jacquesův hlas v rádiu.

Dosedám na přistávací dráhu a pojízdim mechanicky až ke stojánce. Nemám ani tolik síly, abych mohl po-moci mechanikům odšroubovat kryt kabiny ...

Je tu už Sutherland - kontrola ho informovala - se zpravodajským důstojníkem. Hned mi oznamuji, že Jac-ques je živ a zdrav a že musel přistát na břicho na poli na ostrově Stromsay. Letoun mu poškodily odletující trosky německého letadla. »

Všechno je tedy v nejlepším pořádku a v jídelně osla-vujeme vítězství příslušným bohatýrským způsobem.

Nazítí jsou téhle události plny všechny londýnské noviny. Málem by člověk věřil, že jsme zachránili celé britské loďstvo. Dostáváme blahopřejné telegramy - od A. M.7, velitele 12. skupiny, od admirála Ramsaye, vrchní-ho velitele Royal Navy atd.

Jacquesa přivezli z jeho ostrova v motorovém člunu, promrzlého na kost, ale výskajícího radostí.

Dramatická přistání

7. března 1944 Letka má dnes perný den!

Ráno v 6.30 startují Oliver a Danny Morgan k rannímu hlídkovému letu nad námořní základnou. V 6.40 se podaří Oliverovi s tlakem oleje na nule vrátit

7 Air Marshall - maršál letectva.

se na letiště a bez pohromy přistát. Okamžitě si vezme nový stroj a startuje znovu.

V 7.25 telefonuje vyplašeně OPS,1 že Oli musel nuceně přistát na maličkém ostrůvku Chimpanzey.

Odnesu to jako obvykle já: jsem určen, abych letěl pro něho. Naložím do dvojplošníku zbrojře a podaří se mi bez nehody přistát na jediném trochu způsobilém poli. Je tam dvacet centimetrů bláta a sněhu, ale - povedlo se to! Oli se tam posadil na břicho se zataženým podvozkem.

Vezmu zpátky Oliho, zbrojř tam zůstane, aby vystřílel děla a kulomety a odmontoval tajná zařízení.

V 19.45 jdeme Jacques a já na noční hlídku. Nebe je bez mráčku, měsíc v první čtvrti, ale nad zemí je mlha, že bys ji mohl krájet.

Čtvrt hodiny kroužíme ve výšce 2000 metrů nad kot-vištěm domácího loďstva, obklopeným přehradou upou-taných balónů.

„Look out! Dalmat Red One, bandit approaching U for Harry from East, thirty miles out, angels Ó for Orange.“

„Roger N ovar, Red one out I. .“2

Výborně! Tak si tedy ještě zahrajeme na schovávačku. Zhásíme svá světla.

Rozeznávám Jacquesův letoun jen podle bledé záře z výfuků.

Při matném světle červené žárovky na stěně kabiny rozšířuji zprávu pomocí kódu, platného pro tento den.

Podle informace, kterou jsem dostal. Němec letí od ra-diolokační stanice ve Fair-Isle ve výši méně než tisíc .stop.

„Halo Dalmat Red One, steer zero, six, zero - open up if you can, bandit very fast.“⁵

Letíme na plný plyn, a sotva jsme přeletěli mainland-ské hory, sestupujeme nízko nad hladinu moře. Vzhledem

1 OPS - zkratka pro Operations service.

2 „Pozor Dalmat červená 1, nepřátelský letoun se blíží k H Jako

Harry od východu. 30 mil v moři, výška O jako Orange.“ „Děkuji

Novar, rozuměl, provedu.“

3 „Dalmat Červená 1, sledujte kurs nula, Šest, nula; pospěšte si, Jestli můžete, Němec Je velmi rychlý!“

k špatné dohlednosti Je opravdu snazší rozeznat letoun zdola nahoru nežli z výšky dolů, zejména nad vodou...

Kontrolorovi dnes večer nádobíčko nějak nefunguje - navádí nás postupně neméně než na tucet nejrozmarnějších kursů v honbě za (pomyslným?) junkersem 88, nakonec nám dává příkaz k návratu.

Je 20 hodin 30 minut.

Dohlednost je čím dál tím horší a Jacques je nucen letět mi v závěsu, abych se mu neztratil.

Soustředěně si hledím palubních přístrojů a v pravi-delných intervalech volám svou rádiovou stanicí, abych dostal „gonio“ své polohy.

Nakonec se přece jen octneme nad základnou, i když ji spíše tušíme než vidíme, díky pravidelným řadám vý-stražných červených světel, označujících terénní pře-kážky.

„Halo Control, Dalmat Red One calling, over base, about to pancake.“^{**}

Jako odpověď rozsvítí letiště přistávací rampy, jejichž pečlivě zastřená světla blikají v mlze - nejsou příliš zřetelná, ale přece Jen člověka posilují.

Mlha je čím dál tím hustší, ale pokud tu budou tahle svítla, neztratím se... Rozveselen touto myšlenkou roz-hodnu se, že přidám čtvrt hodiny k celkovému času svého nočního letu, a nechávám Jacquesa, aby přistál první.

Za deset minut nato se chystám přistát i já a otevíru křídla kabiny, do níž se ihned začne drát kysele páchnoucí mlha.

Provedu poslední devadesátistupňovou otáčku, dostanu se tak nad rampu a stisknu páku podvozku. Uberu plyn a okamžitě mi zaječí v uších výstražná siréna. Nespouš-tím oči z přistávací dráhy, která se valem přibližuje[^] a instinktivně ověřuji polohu páky: tápavým pohybem ji zmáčknou na doraz. Neklade mi žádný odpor, a to mi okamžitě objasní situaci - pneumatický pohon selhal a podvozek se nevysunul.

Tahle nehoda - ostatně dosti řídká - je ve dne ne-příjemná. V noci nabývá podstatně vážnější povahy.

Okamžitě uvědomím kontrolu o situaci, pustím naplno plyn

4 „Haló, kontrola, volá Dalmat Červená 1. Jsem nad základnou, při-praven přistát,“

a naberu znovu výšku, abych se pokusil vysunout podvo-zek prudkým manévrem.

Na zemi začíná panika. Rozhlas okamžitě uvědomuje mého velitele, velitele základny, ambulanci, lékaře, ha-siče atd.

Všechno mé úsilí vyznívá naprázdno, naposled použiji bombičku stlačeného CO, ale opět nadarmo.

Podívám se na teplotu: teploměr chladiče nebezpečně stoupá a s tlakem oleje to jde s kopce: 110, 115 stup-ňů - 80 liber, 70 liber, 60 liber ...

K sakru!

Spitfire typu V má totiž jen jeden chladič, namonto-vaný nesouměrně pod pravým křídlem, a noha napolo vysunutého podvozku mu zacpává přívod vzduchu.

Protože 120 stupňů Farenheita je maximální hranice teploty, musím se okamžitě rozhodnout.

„Halo Belltop Control, Dálmát Red One calling, will you put the floodlight on the patch of grass in front of the watch office - out.“

„Roger Red One.“⁵

Protože jsem nucen dosednout bez podvozku, dříve než mi motor vysadí, nemohu přistát na betonové dráze. Letoun by byl okamžitě v plamenech od. jisker a zahřátí způsobeného třením čtyř tun kovu rychlostí 160 kilomet-rů za hodinu.

30 000 svíček světlometu ozáří velký trojúhelník trá-v-níku proti kontrolní věži, kde se chci pokusit dosednout se spitfirem na břicho.

Pot mi začíná stékat po zádech a tílko se mi lepí na kůži jako mokrá utěrka.

Připravuji se, jak jen dovedu, abych odolal obrov-skému zpomalení -- ze stošedesátikilometrové rychlosti do absolutního klidu na dráze třiceti metrů a v čase půl vteřiny. Utáhnu silně popruhy poutající mě pevně v ramenou a v pase k sedačce. Spustím si sedačku, abych si chránil obličej, kdyby se letoun postavil na hlavu, posunu průhledný kryt co možná dopředu a pevně ho zablokují; tak se pojistím proti nebezpečí, že zůstanu uzavřen v hořícím taxíku.

5 „Haló, kontrola Belltop, tady Dálmát červená 1. Zaměřte světlomet na trávu proti kontrolní věži!“ „Rozumím, provedu!“

Odepnu si padák, odepnu kyslíkovou bombu, a než přeruším rádiové spojení, zavolám ještě jednou kontrolu:

„Halo Belltop, Dalmat Red One calling. Coming in now. Switching off to you now. Off!“⁶

Je nejvyšší čas. Nepřetržitý déšť jisker srší neustále z chladiče a dráždivé a jedovaté výpary glykolu začínají pronikat do kabiny.

Pořádně se nadechnu vzduchu a poněkud nejistou ru-kou přiskrtím plyn, přepnu vrtuli na větší úhel náběhu, sklopím klapky a nasazuji na přistání...

Hraniční světla ubíhají dozadu jako ohnivé šipky a ozá-řený trojúhelník země mi běží naproti. Přibližuji se k ze-mi a vyrovnávám tři nebo čtyři metry nad zemí, ještě-ve stínu ...

Najednou se letoun ponoří do oslňujícího přívalu mod-rého světla. Poslepu vypnu motor a uzavřu kohoutky benzínu.

Z kapoty se po obou stranách valí oblak dýmu.

Zapomínám dýchat, oči má*m strnule upřeny na trá-vu, která utíká pod mými křídly. V duchu vidím, jak se za mnou

plnou rychlostí žene ambulance a hasiči.

Zatáhnu jemně pákou, ještě trochu, ještě trochu, snižuji rychlost na minimum - 145 kilometrů za hodinu. Vrtule už mi takřka brousí o zem, letoun se začíná třást, oběma rukama divoce tisknu páku k tělu ...

Všechn vztlak ustal, letoun narazí na zem s pekelným praskotem. Kusy vrtule letí vzduchem, gejzír hlíny s vyrvaným drnem tryská do výše, jak motor rozrývá půdu. Levý kanón se zkroutí jako stéblo slámy a prorazí křídlo.

Náraz mě vrhne kupředu netušenou silou a bezpečnostní popruhy se mi zadřou do těla, div mi nevykloubí ramena.

Kristepane, jenom ať drží - jinak si rozbijí obličej o zeměrovač. Cítím ostrou bolest v pravém kolenně: Iana křídélko povolila a uvolněná páka mě prudce udeřila do nohy.

Hnán strašlivou setrvačností se letoun postaví na nos, vzepře se o jedno křídlo a na úzkostný zlomek vteřiny visím ve vzduchu, hlavou přiražen k čelnímu sklu, jednu nohu mám na palubní desce, zemi rovnou před očima, dívám se do ní jako do zdi...

8 „Belltop, zde Dalmat červení jedna. Jdu dolů. Vypínám rádio. Ko-nec.“

Převrátí se letoun na záda?

S hromovým rachotem, kterým zaduní celé aluminiové oblečení trupu, spadne letoun zpátky na břicho...

Poslední otřes a pak ticho..., ticho, které div ne-roztrhne bubínky. Kapky potu mi stékají po tvářích...

Pak najednou prskání glykolových a benzínových par o stěny motoru, rozžhavené do běla. Hustý kouř se začíná valit všemi spárami kapoty ...

Zvonek ambulance mě vrátí zpět do skutečnosti. Vra-zím loktem do krytu, vyhodím ven kuklu, vyskočím na křídlo, pokryté hlinou, strhnu padák ze sedačky a ne-dbaje na palčivou bolest v kolenně utíkám od letounu, co mi síly stačí...

Uběhnu několik metrů, zakopnu a padnu do náruče udýchanému Jacquesovi, který právě zaběhl v rekordním čase pět set metrů - což je vzdálenost mezi stojánkou a místem katastrofy - aby mi přispěl na pomoc.

Dobrý kamarád Jacques!

Opírám se o jeho rámě a klopýtám až k houfu diváků, jejichž postavy se tyčí v uctivé vzdálenosti v záři reflektorů.

Hasiči už kropí letadlo suchým ledem - tuhým kyslíčnickem uhlíčitým...

Sedám si na trávnik. Kdosi mi vstří do úst zapálenou cigaretu a lékař a sanitáři se už ke mně sbíhají.

Zaskřípají brzdy a můj velitel, celý rozčilený, vyskočí z vozu... Vyběhl z biografu, jakmile rozhlas ohlásil, že jeden z jeho letounů je v nesnázích.

„Halo Closter old boy I Are you O. K.?“

Nacpou mě do ambulance, přestože rozhořčeně pro-testuji, a dovezou mě na marodku, kde už na mne čeká šálek silně slazeného čaje s ušlechtilou dávkou rumu. Koleno už mám napuchlé a celé modré - ale doktor říká, že to není nic vážného. Prohlédne mi také ramena, do nichž mi popruhy vyryly dva krvavé a bolestivé šrámy.

Konec konců jsem z toho vyvázl docela krásně!

8. března 1944

Hned po snídani si jdu prohlédnout stopy svého drama-tického přistání. Letoun spočívá na konci hluboké brázdy, kterou vyryla kapota jako radlice v orné půdě. Chladiče oleje a glykolu jsou poztráceny na cestě. Listy vrtule

7 „Clostřlku Jsi v pořádku?“

se roztřísaly na cimprcampr na místě, kde letoun po-líbil zemi, a rozstříkly se v tisíci kouscích na všechny strany.

Potom musím vyplnit deset všech jakých crash-reportů. 6 Jako obyčejně se mně snaží dokázat důstojník-mechanik za prvé, za druhé a za třetí, že to byla moje vina. Há-dáme se vesele až do chvíle, než rozmontujeme hydraul-ku a zjistíme, že má zlomenou osu. Protože jsem ji opravdu nemohl překousnout, musí se uznat, že jsem dělal, co jsem mohl, Sutherland a Oliver mu zatím má-vají před nosem „pilotními předpisy“, aby dokázali, že jsem v dané situaci Jednal naprosto správně, a brání mě velmi statečně.

Nakonec mě Ještě čeká vzrušený interview s velitelem základny, mám k němu* dlouhou technickou přednášku, z níž ostatně nerozumí vůbec ničemu, a dokonale ospra-vedlněn odcházím k obědu.

Bombardování střemhlav

Problém létajících střel pořád povážlivě trápí RAF. Když jsme se vrátili z Orknejí, bylo rozhodnuto, že naše spitfiry budou vybaveny dvěstěpadesátikilovými pumami a že budou bombardovat střemhlav odpalovací rampy létajících pum. 602. a 132. stíhací peruť byly vybrány jako pokusní králíci k tomuto podniku.

13. března letíme s našimi spitfiry IX B, které jsme zase dostali, do Llambederu na severním pobřeží Walesu, abychom si tu hru vyzkoušeli.

Technika bombardování střemhlav u spitfirů je zcela zvláštního druhu, protože puma je zavěšena místo před-davné nádrže pod břichem letounu. Jestliže bombardu-jeme vertikálně, puma nám roztříska vrtuli. Bombardu-jeme-li v úhlu 45 stupňů, velmi nesnadno se zaměřuje. Po řadě více méně žalostných pokusů vymyslí Max tuto metodu:

Dvanáct letounů skupiny přiletí nad cíl ve velmi sevře-ném stupňovitém útvaru. Jakmile velitel letky uvidí cíl na odtokové hraně křídla svého letounu, sklopí se a letí

8 Havarijní hlášení.

střemhlav v úhlu 75 stupňů. Za ním ostatní letouny se-stavy. Gil zaměříme individuálně a sestoupíme na plný plyn až na tisíc metrů. Tam vybereme ze střemhlavého letu, počítáme do tří a svrhne pumu.

Je to dost jednoduché, ale po čtrnácti dnech zkoušek rozhází skupina svých dvanáct pum v okruhu o průměru padesáti metrů.

Po tři týdny, které trávíme v Llambederu, jsme exotic-ká zvířata, na která se jezdí dívat všechny vysoké osob-nosti z mezispojeneckého generálního štábu. Pokaždé jim předvádíme, co už umíme. Ať si něco užijí za své peníze! Při první návštěvě sletí chudáku Foxovi v rychlosti 700 kilometrů za hodinu Dumbrellova puma na hlavu a jen taktak se v poslední chvíli zachrání padákem. Při druhé návštěvě se Maconachiovi puma neuvolní. Ma-conachie se rozhodne, že si

sedne s pumou pod bři-chem, a prolétává nad letištěm, aby na zamýšlené přistá-ní upozornil. Za letu se purna uvolní a dopadne dopro-střed letiště k velkému pohnutí našich návštěvníků, ce-lých zacákaných hlínou a blátem ...

Upřímně řečeno, mimo Maxe a Remlingera, kteří jsou věční nadšenci a nesní o ničem jiném, než jak by si pořádně natloukli hubu, nikdo nejeví žádné zvláštní nad-šení pro tenhle druh sportu. Všichni opatrně čekáme na první výsledky náletu na cíl, dobře chráněný německým flakem, než si uděláme o věci definitivní mínění.

Mezitím neslyšíme nic jiného 'než věčné řečnění na téma noballs.

Od prvních soustředěných náletů bombardovacích le-tadel, při nichž bylo za čtyři měsíce svrženo na odpalo-vací rampy 16 432 tun pum, Němci zkonstruovali nový typ těchto instalací, velmi zjednodušený, a stavějí teď přes padesát základen měsíčně, velmi dobře maskova-ných a velmi nesnadno zasažitelných. Do této chvíle mají Němci vybudováno devět odpalovacích sektorů, z nichž čtyři jsou namířeny proti Londýnu a zbývajících pět proti Southamptonu, Portsmouthu, Plymouthu, Brightonu a při-stavům v Douvres a Newhavenu.

Podle nejnovějších informací německá létající puma neboli V-1 je reaktivní střela létající rychlostí asi 60 ki-lometrů za hodinu a schopná dopravit tuny výbušniny do vzdálenosti 400 kilometrů s poměrně velkou přesností dopadu, to jest zhruba asi 1000 metrů.

Vracíme se do Detlingu 8. dubna a očekáváme bez při-lišné netrpělivosti náš první úkol.

13. dubna 1944

Včera poprvé spitfiry bombardovaly střemhlav konti-nent.

602. a 132. peruť zaútočily na odpalovací rampy léta-jících pum v Bouillancourt, dvacet kilometrů na jih od Tréportu. Ačkoliv byl náš cíl v oblasti prošpikované lehkou proti-letadlovou obranou, Němci byli tak překvapeni, když za-žili, jak se na ně spouští čtyřiadvacet spitfirů, každý s dvěstěpadesátikilovou pumou, že flak zahájil palbu, až už jsme byli mimo dostřel.

14. dubna 1944

Dnes opakujeme tuto zábavičku ve velkém stylu. Máme bombardovat Ligescourt, nedaleko lesa u Crécy. Je to mnohem méně žertovné, protože v okruhu 2000 metrů kolem cíle je devět del ráže 88 mm a čtyřiadvacet ráže 20 nebo 37 mm - nebereme-li v úvahu, že jsme v dostře-lu mohutné obrany z Abbeville.

Startujeme ve 12 hodin 25 minut. Máme zaútočit první, australská peruť (453.) svrhne své pumy za námi, zatím-co 132. peruť nás má krýt proti případné reakci nepřá-telského stíhacího letectva.

Francouzské pobřeží, přeletíme ve třech tisících met-rech a Sutherland nás okamžitě formuje do útočného seskupení.

„Max aircraft, echelon port gól“1

Dvanáct letounů se stupňovitě seřadí v tvaru sevřeném vlevo. Jsem desátý a vůbec mi není do smíchu!

„Max aircraft target two o'clock below“2

Vidím les u Ligescourtu přímo pod křídlem a pozná-vám cíl - zase jedna pěkná základnička létajících pum, obratně maskovaná mezi stromy - podle fotografií, kte-ré nám ukazovali při briefingu.

Jsmo v této chvíli přímo nad základnou. Hřbetem ruky stisknu páčku, která uvolňuje pojistku zámku a odjišťuje zapalovače pum.

1 „Maxovy letouny, stupňovitý tvar vlevo!“

2 „Maxovy letouny, cíl na dvojce dole!“

„Max, Going down!“5

Jako rozvírající se vějíř všechny spitfiry se jeden po druhém obracejí na záda a řítí se střemhlav k zemi...

Tentokrát zahájí flak palbu okamžitě. Obláčky rozpras-ků nám stoupají naproti. Granáty vybuchují napravo i nalevo a přesně nad našimi hlavami vytvářejí sedma-třicítka korunu z něžných bílých vloček, sotva viditelnou proti oblakům, plujícím po nebi...

S naší těžkou pumou je akcelerace závratná: v několi-ka vteřinách se spouštím až rychlostí 700 kilometrů za hodinu.

Právě začínám dostávat cíl do zaměřovače, když vy-buchnou na zemi první pumy - prudká záře a hned za ní mrak trosek a prachu.

Letouny Maxova a Skittlesova roje už stoupají kolmo vzhůru a křížují po obloze, dotěrně pronásledovány proti-letadlovou obranou.

Výškoměr mi už ukazuje tisíc metrů, soustředím se na přesné zamíření, jemně táhnu pákou, aby cíl vklouzl pod nos mého spit'ouše, začínám vybírat - v téhle výši to nejde jinak než prudce - počítám nahlas „jeden, dva ..., tři“ a stisknu knoflík odhození pum ...

Po několik následujících vteřin ztratím vlivem mocné odstředivé síly tak trochu ponětí, co se se mnou a s le-tounem vlastně děje.

Když zase přijdu naplno k vědomí, visí stroj na plný plyn na vrtuli ve dvou tisících pěti stech metrech. Proti-letadlová obrana nás, Jak se zdá, pustila k vodě. Otáčka doleva mi ihned získá jasno, proč: 453. peruť začíná nalétávat. Letadla se spouštějí k zemi jako vodopád a v několika vteřinách už jsou jenom Jako malé skvrnky, které se ztrácejí v krajině ...

Flak zdvojnásobuje palbu. Najednou se ve vzduchu prudce zableskne a jeden spitfire se převrátí na záda, řítí se kolmo k zemi, zanechávaje za sebou ohnivou stuhu hořícího glykolu, a roztříští se uprostřed cíle - hrůzná podívaná, na kterou si pořád nemohu zvyknout...

„Je to pro nás tvrdá rána,“ říká mi po návratu jeden z kamarádů mrtvého pilota. „Bob Jarra byl bratr slav-

3 „Maxi, útočím!“

ného ‚Slim‘ Jarra z Malty, kterého loni také sundal flak ...“

Bob dostal plný zásah ze sedmatřicítka mezi chladiče, právě když se spouštěl střemhlav rychlostí 700 kilometrů. Obě křídla spitfiru se okamžitě ohnula a utrhla, urvala ocasní plochy a zasypala letouny, které se řítily za Bo-bem, deštěm úlomků, že měly v prudkém letu co uhy-bat ... Za tři vteřiny nato se letoun roztříštil o zem a explodoval. Ani pomýšlení,

že by byl pilot mohl vy-skočit. Rozhodně nás tyhle noballs přicházejí draho.

Vylodění v Normandii

Velký okamžik se blíží. Je 4. května. 125. křídlo opouští Detling a usadí se ve Fordu, nedaleko Brightonu.

Přesun letadel se děje za velmi špatného počasí a naše hlídka osmi letounů v čele s Ken Charneyem musí přistát v prudkém lijáku a za nulové viditelnosti na americkém letišti nedaleko Dungenessu. Jsou tam skupiny thunder-boltů, které přibýly před týdnem ze Spojených států. Američti piloti vidí poprvé spitfiry zblízka. Jsou úplně vyvedeni z míry, že se vůbec může létat za takového počasí (inu, Anglie není Kalifornie) a ovladatelnost na-ších strojů, naše klouzání, naše hadovitě přiblížení způ-sobují, že jim lezou oči z důlků.

Na sklonku odpoledne se počasí vyjasní a my jim předvádíme starty do svíčky. S našimi spitfiry IX B se odlepíme od země v padesáti metrech, zatímco zatížený thunderbolt k tomu potřebuje osm set metrů. Ukázal jsem jim pomalý výkrut takřka ještě na trávě, okamžitě jakmile jsem zatáhl podvozek.

Ve Fordu je už dvanáct stíhacích perutí. Na přistávacích plochách i v ubytovnách je úplná zácpa, a tak se rychle rozhodneme, že budeme nocovat raději pod stany u našich letounů, než bychom šli bydlet do velké budo-vy zabrané pro letce kdesi u Arundelu nějakých deset kilometrů od letiště.

Nemůžeme si stěžovat, že bychom neměli co dělat. 8. května dvojí bombardování střemhlav. 9. května dvojí bombardování střemhlav. Jedno z nich nálet na slavný viadukt v Mirville.

V Mirville nás automaticky řízený flak přijme velmi vřele a úřední zpráva, kterou přináší tisk, zní takto:

„Skupiny spitfirů bombardovaly střemhlavým letem velký viadukt v Mirville na trati Paříž-Le Havre. Musely útočit proti zdi, kterou vytvořila palba protile-tadlové obrany. Viadukt má 39 oblouků. Spitfiry zasáhly cíl uprostřed a na severním okraji.“

Pro ty, kdo mají zkušenost se střizlivostí zpráv RAF, není obrat „zeď, vytvořená palbou protiletadlové obrany“ žádná nadsázka. Ostatně nálet sám byl dost ubohý a rád bych věděl, kdo byli ti dva hrdinové ze 132. nebo 602. pe-rutě, kteří zasáhli cíl. Má puma, mám-li být upřímný, spadla dobrých dvě stě metrů od mostu.

Bohužel jsme v tomhle podniku ztratili Geralda a Can-nucka.

Dopoledne 10. května je na programu sweep - dopro-vázíme maraudery; výlet trvá dvě hodiny dvacet minut. Srazíme se s velmi obratnými skopčáky ve smíšené sestavě - messerschmitty 109 a focke-wulfy 190. Maxie Sutherland sundá Jednoho, Jacques a Yule velmi pravdě-podobně také po Jednom. Já sám stílím pánu-bohu do oken.

Odpoledne téhož dne opakované bombardování střem-hlav noballu 38.

května bombardování střemhlav noballu 27 (Ailly-le-Vieux-Clocher).

května bombardování střemhlav železničního uzlu ve Steenbaque.

května dvě bombardovací akce v letu střemhlav, jedna z nich na noball 86, chráněný znamenitou protile-tadlovou obranou. Selže mi zařízení konstantní rychlosti vrtule, ale odnesu to spíše leknutím nežli úhonou.

V tomhle tempu se nám brzo začínají třást kolena. Bombardování střemhlav je pro organismus velmi na-máhavá záležitost, takže není divu, že máme několik dost těžkých případů vnitřních zranění - krvácení po-hrudnice, natržení střev a podobné nepříjemné kompli-kace.

Já sám jsem úplně vyřízen. Naštěstí Je 15. května GJC Rankin povolán na vrchní velitelství spojeneckých expe-dičních leteckých sil v Uxbridge. Bere mě s sebou jako

pobočníka, protože - jak říká - moje francouzská uni-forma „se tam bude dobře vyjímat“.

Podzemní betonové kasematy v Uxbridge, které ochra-ňovaly pozemní velitelské stanoviště britského stíhacího letectva v rozhodujících měsících bitvy o Anglii, staly se centrem spojeneckého letectva pro vylodění v Normandii. Je to opravdu babylónská věž, v níž se tísní dav růžo-vých a olivově zelených amerických uniforem a šedo-modrých uniforem RAF. Nikdy v životě jsem neviděl tolik hvězd a prýmků - leckomu tu sahají až po loket. Po-slední chudinka, o kterého tu zakopneš, je přinejmen-ším letecký komodor. Maršály a vicemaršály letectva bys tu mohl dláždit podlahu. Je tady Leight Mallory, vrchní velitel RAF, vrchní ve-litel amerického stíhacího letectva Quesada, generál Arnold, vrchní velitel U. S. Army Air Forces, Doolittle z náletu na Tokio atd.

Pobývat v tajné kuchyni bohů není příjemná věc. Kap-sy mám plné propustek, po celý den jsem takřka na kaž-dém kroku interpelován stovkami empíků, vojenských policistů, kterých je všude u vchodů a v podzemních chodbách s neonovým osvětlením jako naseto.

Je velmi obtížné získat si alespoň jakýs takýs přehled, co se vlastně kuje. Přesto se zdá, že datum vylodění bylo stanoveno na první dny v červnu a pásmo, v němž k vylodění dojde, je zřejmě mezi Le Havrem a Cherbour-gem. Nezdá se, že by šlo všechno jako na drátkách. Jsou obrovské třenice mezi RAF a americkou 8. leteckou armádou.

Účastním se zejména diskusí, které mají číselně sta-novit - či spíše odhadnout - počty stíhacího letectva, jež může mít nepřítel v této chvíli k dispozici.

Výroba stíhacích letounů, určených pro luftwaffe, do-sáhla podle velmi přesných údajů zpravodajské služby v době od 1. listopadu 1943 do 1. dubna 1944 počtu 7065 strojů - z toho je 150 reaktivních letounů, asi 4500 messerschmittů 109 G a K a zbytek Jsou focke-wulfy 190 s několika dvoumotorovými messerschmitty 410.

Od 15. listopadu do 15. dubna jsou naproti tomu ztráty německých stíhačů hodnoceny takto:

878 letounů sestřelilo, 102 pravděpodobně sestřelilo a 347 poškodilo královské letectvo;

73 sestřeleno, 5 pravděpodobně sestřeleno a 22 poško-zeno protileteckou obranou.

Americká 8. letecká armáda tvrdí, že za tutěž dobu její bombardéry (létající pevnosti a liberatory) dosáhly těchto

úspěchů:

2223 německých letounů sestřelily, 696 pravděpodobně sestřelily a 1818 poškodily. Američtí doprovodní stíhači prý současně dobyli 1835 vítězství.

Angličané pokládají tyto cifry za směšné. Domnívají se, že americké zprávy, určené pro tisk, udávají tyto výsledky, aby zakryly obrovské ztráty amerického letectva v denních náletech, které už začínají americké veřejnosti zalézat za nehty. Ale RAF se rozhodně staví proti tomu, aby snad měla zakládat své bojové plány na fantastických údajích, určených k oklamání veřejného mínění.

Diskuse nabývá velmi rychle ostrého tónu. Angličané tvrdí, že je vždycky lépe nedoceňovat vlastní vítězství, jak to dělají oni svým velmi přísným systémem ověřování filmem, nežli se spoléhat na údaje jednotlivců, které lze jen velmi nesnadno kontrolovat. Samozřejmě, jestliže máte v „bloku“ 72 létajících pevností tři nebo čtyři sta kulometníků, kteří pálí na dvacet focke-wulfů, a jestliže z těchto dvaceti focke-wulfů je jich pět opravdu sestřeleno, pak vám nepochybně několik tuctů střelců bude do krve a s nejčistším svědomím tvrdit, že jeden z nepřátelských letounů sestřelili právě oni. Mimoto vypadá velmi podivně, jestliže po náletu, jako byl například na Augsburg, 900 anglických a amerických doprovodných stíhačů udává, že sestřelilo 118 německých letounů, zatímco 500 létajících pevností tvrdí, že dosáhlo 350 vítězství, to jest, že sestřelilo takřka třetinu všech letounů, které toho dne luftwaffe poslala do boje.

V podobném smíšeném náletu na tentýž cíl žádá na-příklad po velmi tvrdém boji jedna peruť RAF (to jest dvanáct spitfirů nejmodernějšího typu) ověření sedmi vítězství, zatímco jediný americký stíhač oznamuje šest sestřelených nepřátelských letounů, a to tak věrohodně, že sotva jeden Jediný by byl uznán podle norem RAF.

Konečně je rozhodnuto, že se vezme za základ jedna třetina amerických údajů, pokud jde o bombardéry, a polovina, pokud jde o stíhače, což pořád ještě dává velmi imponující cifru 800 vítězství pro létající pevnosti

a 900 pro stíhače. Podle tohoto odhadu by tedy spoje-necké síly dohromady vyřadily z boje 2700 focke-wulfů a messerschmittů 109.

Započítáme-li ještě nevyhnutelný úbytek, ztráty při vý-cviku, můžeme odhadnout momentální síly luftwaffe na 4000 stíhačů první linie, z nichž nanejvýš 2500 může být nasazeno na západní frontě.

Proti tomu mohou expediční síly spojeneckého letectva vyslat v první linii do boje přesně 2371 stíhačů {z toho 1764 z RAF).

Potom se zabýváme plánováním přípravných stíhacích operací v druhé polovině května.

Je rozhodnuto, že 21. května bude zahájen generální útok na železniční dopravu v severní Francii a Belgii.

Této simultánní operace se zúčastní 504 thunderbolty, 433 spitfirů, 16 tajfunů a 10 tempestů. Jenom v severním úseku francouzských drah je zničeno 67 lokomotiv a 91 těžce poškozeno.

Od 19. května do 1. června 1944 je proti lokomotivám podniknuto 3400 letů stíhačů nad územím Francie, Bel-gie, Holandska a Německa, 257 lokomotiv zničeno a 183 těžce poškozeny.

Tyto poměrně hubené výsledky je možno vysvětlit ne-zkušeností většiny pilotů při útoku na tento zvláštní cíl, V téže době mají stíhací bombardovací letouny velmi těžký program útoků na silniční a železniční mosty: na Seině je takto zničeno 24 mostů, 3 v Liège a ostatní v Hasseltu, v Herenthalsu, Namuru, v Conflans (Pointe Eiffel), ve Valenciennes, v Hirsonu, Kons Kartausu, v Tours a v Saumuru.

Měl jsem příležitost vidět letecké snímky po těžkém náletu bombardovacích letounů RAF na Trappes v noci z 6. na 7. března. Toto důležité seřaďovací nádraží bylo úplně pobořeno. 240 pum o váze nejméně jedné tuny zasáhlo cíl. Dvě třetiny výtopen byly srovnány se zemí: všechny tratě, počítaje v to i elektrifikovanou trať Pa-říž- Chartres, byly zničeny.

Všechna seřaďovací nádraží v Paříži a v Bruselu byla napadena a z velké části zničena v dubnu a v květnu.

Plán izolace určeného pásma začíná nést ovoce.

Musíme ještě připravit podobné plány na krytí vlast-ního vyloštění, jehož datum bylo předběžně stanoveno na 5. červen.

Úkolem stíhačů bude zneškodnit odpoledne 4. června tři hlavní německé radiolokační stanice v Jobourgu, v Caudecote a v Cap d'Antifer. V den vyloštění, 5. června, musí stíhací letectvo poskytnout 15 skupin, které budou nepřetržitě v činnosti, aby chránily konvoje a pobřeží.

Je rozhodnuto, že ve dnech D 1, D 2 a D 3 budou nasa-zeny i strategické zálohy, což zvedne naše počty na 3483 stíhačů a bombardovacích stíhačů; 2172 z nich poskytne RAF.

Program výstavby předsunutých základů pro naše spitfiry v Normandii byl vypracován podle dispozic SHAEF.

Příznivá místa byla vyhledána podle velmi pečli-vých fotografických průzkumů a v den D plus 10 - to jest 15. června -- máme mít v zásadě alespoň teoreticky k dispozici:

3 E.L.S. (Emergency Landing Strips) - pásma více méně rovného terénu dlouhá 600 metrů a široká 30 met-rů, s ambulancí a hasicím vybavením, schopná přijímat letouny v nesnázích, které Jsou nuceny přistát na břicho.

4 R and R (Refuelling and Rearming) - pásma souvis-lé půdy, dlouhé 1200 metrů a široké 50 metrů, s dvěma dobře upravenými stojánkami o velikosti 100X50 yardů.

Tato provizorní letiště mají umožnit stíhačům přistá-vat, doplnit pohonné látky a přezbrojit se. Bude tu k dis-pozici zvláštní personál, „komanda RAF“, s dostatečným technickým výcvikem, aby byl s to plnit tyto úkoly.

8 A.L.G. (Advanced Landing Ground) s betonovým vzle-tovým pásmem, dlouhým 1200 metrů a širokým 50 met-rů, a s letištním prostorem pro rozptyl a ochranu stíha-cích letounů, neustále připravených k okamžité akci“. Tato předsunutá letiště budou mít stálou vlastní proti-letadlovou obranu a ubytovny pro létající i pozemní per-sonál. Bude na nich

umístěno osm stíhacích křidel.

Speciální oddíly ženistů, nazvané Airfield Construction Units s celým vybavením buldozerů, pojízdných kompre-sorů, síťového materiálu, stanů atd. budou vyslány na pevninu počínaje dnem D, aby realizovaly tento program.

Vybraná místa jsou tato:

Bazenville, Sainte-Croix-sur-Mer, Camilly, Coulombs, Martragny, Sommervieu, Lantheuil, Plumetot, Longues, Saint-Pierre-du-Mont, Criqueville, Cardonville, Deux-Ju-meaux, Azeville et Carentan, Chipelle, Picauville, Le Molay a Cretteville.

Po čtrnácti dnech takto strávených v Uxbridgi nejsem nespokojen, že se znovu shledám s kamarády ve Fordu. Protože jsem musel podepsat závazek, že neřeknu živé duši ani slovo o tom, co jsem viděl nebo slyšel, nemohu odpovídat na tisíce otázek, jimiž mě kdekdo zahrnuje. Zároveň jsem se musel zavázat, že nepoletím nad území obsazené nepřítelem přede dnem D plus dvanáct hodin. Důvod je nasnadě. Mohl bych být sestřelen, a kdyby vy-slychající zpravodajští důstojníci pojali jenom stín po-dezření, že bych mohl něco vědět - zvláště o místu a datu vylovení - necouvnu Němci před ničím, aby to ze mne dostali. Angličané, kteří v téhle věci nechtějí risiko-vat a nedělají si žádné iluze o odolnosti člověka vůči ur-čitým metodám, zakázali, aby přešli jakémukoli selhá-ní, všem osobám, které vědí byť jen maličkost o plánech Neptun a Overlord, aby překročily Lamanšský průliv a vydaly se tak v nebezpečí, že budou zajaty.

Z povětrnostních příčin je den D odložen na 6. června. Vázán přísahou musím čekat do pěti hodin odpoledne, než mohu letět. Mohu tak sledovat úžasné defilé kluzáků a dopravních letadel s parašutisty, které v hustých prou-dech táhnou po nebi od úsvitu po celé hodiny a hodiny.

Kdekdo si může nohy uběhat. 602. peruť startuje ve 3 hodiny 55 minut, potom v 9 hodin, znovu ve 12.00, v 17.30 a konečně ve 20 hodin 35 minut. Účastním se dvou posledních letů.

Je nesnadno popsat celkový dojem, jaký na nás udě-lalo vylovení, které jsme viděli z ptačí perspektivy.

Lamanšský průliv je dosud ucpan nepřehlednou směsí válečných lodí, obchodních lodí kdekteré tonáze, cister-nových lodí, transportérů vezoucích tanky, minolovek, každé plavidlo s malým stříbrným barážním balónem na lano.

Letíme nad púluctem sténajících, dýmajících a šupějící-cích remorkérů, které vlekou jakousi obrovskou betono-vou věž, sedící na kufru velikém jako plovoucí dok - je to součást umělého přístavu, nazvaného Mulberry.

S počasím to není slavné. Hladina moře je rozryta krátkými nervózními vlnami, které, jak se zdá, dávají co proto malým plavidlům. Nízká mračna nás nutí, abychom sestoupili pod předpokládanou výšku Z a vybočili z bezpečnostních pásem. Tim se stane, že se dostaneme tro-chu příliš blízko ke křižníku o výtaku 10 000 tun třídy

„Southampton“, doprovázenému čtyřmi velkými torpédo-vými čluny. Křižník začne okamžitě zděšeně křížovat a signalizuje světelnými signály spoustu podivných věcí, kterým nikdo z nás nerozumí. Osobně jsem se nikdy ne-mohl naučit morseovku, tím méně pak morseovku zra-kovou. Abychom na sebe nepošťvali protiletadlovou obra-nu, ukážeme křižníku záda co možná nejrychleji.

Letíme podél poloostrova Cotentin. Po celém pobřeží planou požáry; u jednoho maličkého ostrůvku se potápí torpédoborec, obklopený houfem malých plavidel.

Naše hlídková oblast leží mezi Montebourgem a Caren-tanem a její krycí jméno je Utah Beach. Kryjeme 101. a 82. americkou výsadkovou divizi, zatímco 4. divize, kte-rá se právě vylovila, pochoduje na Saint-Mère-l'Église. Není vidět nic zvláštního. Ojedinelé domy stojí v plame-nech. Na silnicích několik džípů. Z německé strany prak-ticky nic.

Dva křižníky bombardují baterie poblíž pobřeží pev-nosti Ilette.

Nebe je plné amerických stíhačů. Promenují se, vždy-cky dva a dva, po obloze tak trochu nazdařbůh, nalétávají na nás, přilétají nás podezřívavě očíhávat velmi zblízka. Když jsou příliš útoční a my už toho máme dost, ukáže-me zuby a postavíme se jim čelem, jako bychom s nimi chtěli bojovat. Jeden mustang, který se zničehonic vy-nořil z mraků, vypálil dokonce dávku na Grahama. Mus-tang měl štěstí, protože Graham, který má stejně dobré oko jako nevrlovu povahu, zahájil okamžitě palbu, ale minul ho.

Velmi udivuje nepatrná reakce německé luftwaffe. Po-dle posledních informací zpravodajské služby mají Něm-ci ve Francii 385 bombardérů dalekého doletu, 50 útoč-ných letounů, 754 stíhačů, 450 dvoumotorových nočních stíhacích letounů, průzkumné letouny - dohromady 1750 letounů první linie.

Tyto síly budou Jistě co nevidět rozmnoženy, nebudou-li dokonale bombardována nepřátelská letiště.

Můj druhý hlídkový let je noční hlídka nad Omaha Beach.

Je to jako noční můra. Noc je temná s nízkými oblaky. V temnu krouží, aniž na sebe vidí, stovky letounů, osle-pených požáry, které zuří od Vierville až k Isigny. V tom-to úseku, jak se zdá, se tvrdě bojuje. Na plážích rozbou-řené moře zametá ohořelé trosky výsadkových člunů, ozařovaných světlem odjíždějících baterii, vylovených na písku. Všichni piloti soustřeďují veškerou pozornost na let podle přístrojů a především se snaží vyhnout se sráž-ce. Asi padesát junkersů 88 - první masivnější nasazení luftwaffe - toho využije, aby bombardovalo střemhlav, trochu nazdařbůh, koncentraci lidí a materiálu, nanač-kaného na úzkém pásu „předmostí“. Slyším v rádiu tři piloty 611. peruť pronásledující šest těchto JU 88 a poznávám Marquisův hlas:

„I got one of the bastards!“¹

Opravdu tam dole vlevo padá ohnivá koule z oblaků.

Návrat do Fordu v této noci, černé jako inkoust, a v mlze, která se začíná zvedat, je sportovní. Čtyři skupi-ny spitfirů přilétají najednou na obvod letiště. Zelená a červená polohová světla se knítají všemi směry, klet-by v rádiu, velká panika. Takřka všechny letouny jsou u konce s benzínem a piloti zahrnují nadávkami chudáka kontrolora, aby dostali landing priority.²

Protože Jacques i já jsme měli na paměti, že musíme také ještě přistát, a protože jsme pečlivě hospodařili se šťávou, opouštíme teď příliš frekventovanou a nebezpeč-nou přistávací oblast letiště a stoupáme do tří tisíc met-rů, nad nedočkávat dav.

Přistáváme klidně jako poslední.

Jak jsme napadli Saint-Andre

První dny vylovení v Normandii nepřivedly do našich zaměřovačů očekávané mraky německých stíhačů.

Jacques i já jsme se proto rozhodli, že uskutečnime malý plán, který jsme hýčkali v srdci od prosince minulého roku.

V té době jsme v Detlingu velmi pečlivě připravovali

1 „Dostal Jsem jednoho z těch nlcemů!“

2 Přednostní přistání.

postřelování letiště v Évreux-Fauville; jeden průzkumný mustang nám nasadil tuhle myšlenku do hlavy. Skvěly šikmý snímek, který pořídil, ukazoval německou základnu do nejmenších podrobností - a řada focke-wulfů, kolem nichž se hemžil zástup mechaniků, zvláště upoutala naši pozornost.

V teorii to bylo šílenství - letištní flak odpouští je-nom velmi zřídka. V praxi, budeme-li mít jen trochu štěstí, dobře provedený útok může mít naději na úspěch.

V této chvíli není už ovšem problém týž jako v prosinci. Évreux-Fauville je dnes po vylovení příliš blízko frontového pásma, takže není pravděpodobné, že by tam Němci nechávali na zemi větší počet letadel. Protože tedy toto letiště nepřipadá už v úvahu, vybrali jsme si buď Saint-André-de-l'Eure nebo Dreux, hlouběji uvnitř Francie, a okolnosti rozhodnou, kterému z těchto dvou míst věnujeme pozornost.

Ted! Jde o to, abychom přesvědčili Sutherlanda, s nímž se minulý rok o záležitosti s Évreux nedalo mluvit.

Vezmeme si ho do prádla při snídani. Navrhne mu, aby nás nechal letět na vlastní pěst. Můžeme startovat jako záloha s první ranní hlídkou na „předmostí“, a po-tom, jestliže nám to Maxie dovolí, oddělit se od sestavy a udělat si ve velké výšce malý výlet nad Caen.

Maxie pro náš plán zrovna nehoří nadšením, ale na-konec souhlasí, unaven zápasem. Vzlétáme v 9.50 za dvanácti spitfiry perutě.

V půli cesty jim dáme diskrétně sbohem a okamžitě nabereme výšku. Zaměřím k jihovýchodu, směr ústí Seiny. Jacques je 400 metrů po mé pravici, kousek nade mnou; tak se navzájem kryjeme proti jakémukoli překvapení.

Počasí je snesitelné - 4j10 oblaků ve dvou tisících metrech. Samozřejmě bych dal přednost nižší oblačné vrstvě, která by nám skýtala lepší ochranu proti flaku.

10.20. Jsme kolmo nad Lisieux, bazilika svaté Terezie se vypíná nad okolní zelení.

Ze čtyř tisíc pěti set metrů můžeme vidět velká německá letiště u Fauville, v Conches, v Baumont-le-Roger a v Saint-André, a daleko vzadu v závoji mlhy Dreux.

Kroužíme čtvrt hodiny, bedlivě pozorujeme oblohu. Nic se neděje.

Posloucháme na všech vlnových délkách rozličné „controls“. Nic, co by nás mohlo zajímat.

Tak dobrá! Podíváme se na naše letiště.

Nejbližší je Conches. Kloužu po něm očima. Na první pohled všude pusto a prázdno.

Tady je Saint-Andre, které podle zpravodajské služby dosud projevuje jakýsi život. Podíváme se na ně zblízka.

Sestupujeme v široké spirále. Mraky nám střídavě zakrývají letiště, ale zato nás zase chrání před slidiči flaku, kteří jsou stále na číhané.

Zdá se, že Saint-André bylo pekelně bombardováno - na vzletových drahách kráter na kráteru, hangáry jsou v troskách. Naproti tomu - jaký kontrast! - všude v okolí půvabná francouzská krajina, líbezné vesničky v rozkošných hájích, stodoly roztroušené v polích, od jedné k druhé vede polní cesta.

Hrome, nejsou ty cesty nějak příliš rovné?

Sestupujeme na tři tisíce metrů... Že Jsem o tom mohl pochybovat! Ty cesty Jsou vzletové dráhy pro letadla a stodoly jsou dokonale maskované hangáry.

Ted' se pořádně dívat!

Je to tak. Před stavením, které bys málem pokládal za venkovský statek, ti sluneční paprsek ukáže velmi zřejmý stín dvou helmků 111, přikrytých maskovacími plachtami.

„Look-out Jacques; two Heinkels down below!“

„O.K. Pierre, they are lovely!“1

Přidávám plyn a tvořím nový okruh, abych nás, slunce v zádech, přivedl do polohy vhodné k útoku střemhlav.

„Max Pink, dropping babies!“2

Shazuji přídavnou nádrž. A za tu chvíličku mně zpro-padené mraky zakryly ty dva heinkely. Jsem takřka ve vhodné poloze k útoku, ale ať pátrám od stodoly k sto-dole, nic se nedá dělat - jenom nediskrétní sluneční paprsek, vrhající zrádný stín, by mohl pokazit německou kamufláž. Nemohu se přece spustit dolů střemhlav bez přesného cíle a riskovat, že si mě vezme na mušku flak, až se budu proměňovat v přízemní letu mezi stodolami, hledaje, co bych zasáhl.

1 „Pozor, Jacques, dva heinkely rovnou pod námi.“

„Dobrá, Pierre, Jsou k pomilování!“

2 „Maxova růžová, shodit nádrže!“

Mávám křídly, abych uvědomil Jacquesa, že se nemohu rozhodnout. Jacques se přiblíží na několik metrů.

Doro-zumíváme se posuňky - je to přece jen příliš hloupé. Vrhám znovu zoufalý pohled na krajinu. Budeme muset něco podniknout, protože takhle bychom nakonec ještě zburcovali polovinu luftwaffe, kdybychom se tady točili dokolečka do soudného dne ...

„Look, Pierre, a Hun!“3

Kristepane! Skopčák! Jacques i já Jsme ho uviděli na-jednou - malý zářící kříž, ženoucí se prudce po vzletové dráze, pravděpodobně stíhač.

„Going down!“

„Look out Jacques, your baby is still on!“4

Rychle, rychle, než se do toho zamíchá flak!

Jacquesovi se neuvolnila nádrž, upozorňuji ho na to.

„I know.“5

Spouštím se střemhlav na plný plyn - 800 km za ho-dinu - je třeba sebou švihnout, tohle nebude nic hez-kého!

Začínají se jasněji rýsovat podrobnosti. Mezi zničenými hangáry vyrostly nové, jiného typu, napolo v zemi, po-kryté mechem. Krátery po pumách jsou už většinou za-sypány. Velká hlavní vzletová dráha je pečlivě opravená a díry po pumách, kterými je poseta (tak jak jsem Je viděl z výše 4000 metrů), jsou falešné krátery, důmyslně namalované, aby budily dojem, že se dráhy nepoužívá.

Několik letných dojmů: nákladní automobily, vojáci mají plné ruce práce ...

Vyberu výšku tři nebo čtyři kilometry od letiště a při-lepím se k zemi, abych se chránil před flakem. Přeska-kuji ploty jako smršť.

Pod sebou, na druhém konci letiště, vidím teď siluetu německého letounu - je to messerschmitt 109.

Letím po pokraji letiště a jednotlivosti se mi vrývají do paměti:

Ve stínu lesíku dvacet zbrusu nových smaragdově ze-lených focke-wulfů, mechanici rozehřívají motory... Je-den pilot seskakuje s křídla svého letounu a vrhá se na břicho do trávy... Druhá řada focke-wulfů, seřazených

3 „Koukni, Pierre, skopcákl“

« „Otokl“

„Pozor, Jacquesl, nádrž se ti neuvolnila!“

5 „Vím“

podél plotu... V ovocném sadě messerschmitty 109 ... Cisternové vozy pokryté větvemi... Strakatě pomalova-né stany, jakoby náhodně rozházené mezi keři...

Tohle letiště, které se z výše 4000 metrů zdálo opuště-né, doslova se hemží letouny i personálem.

Můj messerschmitt se blíží - zahýbá doleva - já si to naměřím do středu letiště, abych mu odřízl cestu, stou-pám na padesát metrů, vtom už také spouští flak, první růženc zlověstných záblesků daleko vlevo... A najed-nou se octnu čumák proti čumáku s druhým messer-schmittem, který Jsem neviděl, fascinován prvním. Už je pozdě střílet. Má spuštěný podvozek, pravděpodobně i přistávací klapky. Šedivý trup zeleně a žlutě krope-natý a velký kříž na kabině přímo proti pilotovu se-dadlu ...

Mihnu se před ním sotva několik metrů. Zřejmě přistá-vá a letí stěží 250 km za hodinu, zatímco já se řítím 750 ... Pilota z toho určitě trefil šlakl

Ženu se na druhého pekelnou rychlostí. Flak teď bou-chá na plné pecky, nebere na vlastní letoun žádný ohled.

Ostatně německý pilot je patrně nějaký zajíček, neuvě-domuje si zřejmě, co se děje. Zaměřím si ho - jsem teď od něho více než pět set metrů - stisknu spoušť, kanóny i kulomety, dlouhá nepřetržitá dávka ... dvě stě metrů, nepřestávám pálit... padesát metrů ...

Dříve než se zvednu, zahlédnu ještě, jak explodují tři mé granáty: jeden mezi motorem a pilotem, druhý na ocasní ploše, třetí urazí Jednu olejopneumatickou nohu podvozku.

Vyhnu se Němci o chlup, a když ho přeskakují, vidím, jak se obrací naznak a vývrtkou padá dolů ...

Flak, a jaký flak! Hustý, prudký, stoupá v souběžných vlnách, rozsévá po nebi malé černé jedovaté obláčky.

Točím doprava, stoupám zoufale do mraků, tři tisíce metrů za minutu, motor nad mezní hranicí výkonu. Dá to fušku!

I když už jsem se s úlevným výdechem skryl v obla-cích, dlouhé červené čáry ohnivých záblesků bičují vlhký stín kolem mého letounu.

Co se stalo s Jacquesem?

Ačkoli se mu nepodařilo shodit přídavnou nádrž, Jac-ques se spustil za mnou střemhlav, ale ztratil mě, když jsme prolétali vrstvou oblaků.

Octl se uprostřed letiště, těsně nad zemí, za několik vteřin po mně, a pochopitelně vyžral všechn flak. Zatí-žen přídavnou nádrží chybil druhý messerschmitt, který se mu posadil přímo před nosem. Pokračoval v přímém letu, neustále pronásledován protiletadlovou obranou, a narazil na řadu minonosných heinkelů, které pokropil palbou z kulometů a kanónů. Jeden z nich se okamžitě octl v plamenech po obrovském výbuchu a druhý dostal docela zblízka dávku granátů z dvacítky a zápalných střel.

Velmi nepěkně obtěžován flakem a jenom zázrakem bez pohromy, přece jen se Jacques nakonec prodral oblačnou clonou a připojil se ke mně.

Společně jsme pak ve výši tři tisíc metrů znovu oble-těli letiště, chráněné deštíkem černých a bílých obláčků protiletadlové obrany.

Lehký flak nepřestává pálit, ačkoliv jsme dávno z do-střelu, a salva z osmaosmdesátky vybuchuje daleko za námi.

Můj messerschmitt 109 se zřítíl na pole při jižním kon-ci hlavní dráhy, jeho trosky ještě hoří a záře plamenů dopadá na bílou skvrnu ambulance; vojenské automobily se ženou v oblaku prachu plnou rychlostí k místu kata-strofy.

Sloup těžkého, hustého černého dýmu se zvedá tam, kde se Jacques pozdravil s heinkely.

Vracíme se přes Évreux, stáčíme se napravo k Le Havru, kde můžeme pozorovat betonové ponorkové kryty napůl rozbořené nedávným bombardováním lancastery. Podél ústí bombardovaly maraudery rafinerie benzínu - velké prostory zpustošené země, kde nevidíš nic než okrouhlé základy cisteren. Jedna nebo dvě, které něja-kým divem zůstaly ušetřeny, vynořují se z ruin jako vel-ké stříbrné mince.

Vystupujeme až do šesti tisíc metrů, abychom byli bez-peční před flakem a také abychom se trochu podívali do vrstvy lesklých stratosférických obláčků, kde před ně-kolika hodinami Johnsonová 126. peruť sundala tři dor-niery.

Snášíme se níže klouzavým letem a nabíráme kurs na Ford, kde přistáváme v 11.33.

Když dojíždíme k naší stojánce, Jedeme kolem baráku zpravodajci U dveří se vyhřívá na sluníčku James Ran-kin. Když vidí černé šmouhy na křídlech a na hlavních kanónů, zvedne se z křesla a utíká k nám.

Vyskočí mi na křídlo a pomáhá mi, když se odpoutá-vám.

„Any luck, Clostermann?““6

Nepřilíš pyšný na naši výzkumnou výpravu, která Je přece Jen těžkým proviněním proti disciplíně, vypravuji mu celý náš příběh.

Jacques se k nám přidává, září radostí. Rankin je na-oko spíše chladný, ale je na něm vidět, že není příliš nespokojen. Dělán chybu, že vypravuji o flaku Maxíkovi, který přistává s perutí několik minut po nás. Vynadá mi, že by ode mne pes kůrku nevzal, protože nerad ztrácí své lidi protiletadlovou palbou.

Zpravodajští důstojníci dělají napůl sladké, napůl ky-selé obličej, ale dočista se upokojí, když jim popisujeme řady maskovaných německých stíhaček. Generální štáb projeví velký zájem o naši zprávu, přivře oči nad naším husarským kouskem a pozve si nás na odpoledne, aby-chom podali dodatečné vysvětlení. Musíme označit na mapě velkého měřítka přibližně rozmístění maskovaných stojánek na letišti v Saint-André, vyptávají se nás na ty-py německých letounů atd.

Průzkumné mustangy nám budou blahověřit, protože navečer je určitě pošlou, aby pořídily šikmé snímky v přízemním letu, a po naší návštěvě z dnešního rána budou Jistě přijaty s veškerou pozorností.

Nazítí s uspokojením nacházíme potvrzení naší zprávy v každodenním tajném bulletinu ministerstva letectví. Bulletin dodává, že luftwaffe vskutku posílala tento úsek tím, že stáhla šest křidel z ruské fronty.

„Měl jste StSstl, Clostermanne?“

První noc ve Francii

11. června 1944

Je po svačině a my máme pohotovost, když tu nám na-jednou oznámí, že noc už strávíme ve Francii.

Na zítřek ráno předpovídá meteorologická stanice mlhu na Jižním pobřeží Anglie, což by znemožnilo start stíha-čů.

Naproti tomu má být ve Francii slušné počasí, a jestliže spitfiry nebudou hlídkovat nad „předmostím“, luftwaffe se objeví nad Normandií v masách a potluče, co bude živého.

Aby se čelilo této eventualitě, půl tuctu křidel vzlétne dnes večer, přistanou Jak se jen dá na nouzových letiš-tích napůl dobudovaných, stráví tam noc a ráno vzlét-nou k bojovým úkolům. Každý pilot si má vzít s sebou dvě přikrývky a jednu krabici přidělu potravin „K“.

Jacques a já planeme vzrušením, když si uvědomíme, že budeme první francouzští piloti, kteří přistanou ve Francii.

Rozhodneme se, že se hodíme do gala a Jac-ques že si s sebou vezme láhev koňaku, abychom dů-stojně oslavili tu velkou událost.

Ženeme se na motorce hlava nehlava až k barákům.

Startujeme v 18.30 a po pravidelném hlídkovém letu dolétáme do Bazenville.

„Hallo Yellow 3 and 4 - Hallo Blue 3, you pancake first, Good luck!“1

Je to od Sutherlanda opravdu hezké. Posílá nás, kapi-tána, Jacquesa a mě, abychom první přistáli na francouz-ské půdě.

Jacques a já, křídlo na křídlo, dosedáme za kapitánem v neprostupném oblaku prachu.

Panebože, tady je ale prach! Bílý a Jemný jako mouka, a jak ho zvedá vítr vrtulí, vniká všude, zatemňuje ovzdu-ší, dusí nás, leze nám do očí a do uší. Boříme se do něho až po kotníky. V okruhu pěti set metrů kolem přistávací dráhy zmizela veškerá zeleň - tráva je pokryta hustou vrstvou prachu a sebemenší větřík ho zvedá co chvíli do vzduchu.

1 „Haló, žlutá 3 a 4, modrá 3, přistáváte první. Mnoho zdarů!“

Dva commandos, z jejichž obličejů nevidím nic než oči pod škraloupem prachu a potu, mi pomáhají, samopal na řemeni, seskočit z letounu, a říkají mi se smíchem, když poznali mou uniformu:

„Well, Frenchie, you are welcome to your blasted country!“2

Jacques se vynořuje z oblaku prachu, kapesník na nose a na ústech, tiskneme si ruce - přece jen poněkud do-jati.

Po čtyřech letech šlapeme opět po francouzské půdě.

Upřímně řečeno namísto hlubokého dojetí, na něž jsem byl připraven, pocítuji především hlubokou lítost, že Jsem si vzal do téhle pouště svou krásnou novou vycházkovou uniformu... Vypadám už teď spíš jako zamoučený pie-rot než jako důstojník královského letectva.

Kapitán z kanadské divize zastavuje svůj džíp, aby nás upozornil:

Je zakázáno vzdalovat se z letiště. Je zakázáno pro-cházet se po letišti. Je zakázáno čehokoli se dotýkat. Vy-hýbejte se pásmům, označeným plátěnými pruhy - jsou ještě zaminovaná. Němci položili miny všude a není to ani půl hodiny, co byl jeden voják zabit a dva jiní zra-něni německým záškodníkem, ukrytým v lese asi kilo-metr odtud a vybaveným dalekohledem.

Scházíme se všichni za jakýmsi plotem a pojízdna ku-chyně nám servíruje čaj, chlebičky a marmeládu, všech-no pocukrováno tím zatraceným prachem.

Náš strip je doslova obložen protiletadlovou obranou - nejméně tucet del, připravených k palbě a s obsluhou v pohotovosti. Když se díváme obrovskému množství prázdných nábojnic kolem del, říká nám jeden četař, počkejte, až bude Jedenáct večer, pak něco uvidíte ...

Dvě hodiny uplynou, než rozstrkáme po letišti letouny, než je natankujeme z desetilitrových plechovek: ztěžka oddychujeme, potíme se a kašleme. Mezitím vzdychám nad osudem své parádní uniformy.

Když se začíná stmívat, otevřeme krabice s přidělem potravin, pojíme - samozřejmě rukama - kus šunky a několik chlebiček a začneme si hledat nějakou díru, kde bychom se mohli vyspat.

Opatrně s Jacquesem proslídíme nedaleký ovocný sad

2 „Ahoj, Frantíku, vítáme tě v ty tvý zatracený zemi!“

a podaří se nám objevit stan, přečpaný židlemi, stoly, velkými tabulemi s mapami, koberci. S našimi dvěma příkrývkami si tu zřídíme dvě takřka přepychová lůžka.

22.30. Je tma Jako v pytli. Jacques a já si jdeme vykourit cigaretu a popovídat si s dvěma kanadskými důstojníky. Na nebi svítí několik hvězd. Na Jihovýchodě je vidět ohnivou záři. To hoří Caen. Všude je klid a ticho.

Najednou uslyšíme hukot letounu na obloze.

„Poslouchej,“ říká Jacquesovi, „to je zvláštní. Vypadá to Jako dvoumotorák, ale určitě to není mosquito.“

Zvedneme hlavu a pokoušíme se zjistit, odkud přichází ten zvuk - zdá se, že to je přímo nad našimi hlavami,

„Nedělej si starosti, Pierre,“ uklidňuje mě Jacques po chvilce přemýšlení, „kdyby to byl Němec, D.C.A.3 by dávno zahájila palbu.“

Nedělal bych si starost - ale sotva to dořekl, charak-teristický svist nám oznamuje, že puma pořádně ráže nám letí rovnou na hlavu.

Oba Kanadán! se vypařili, než bys okem mrkl. Já mi-zím klouzavým letem pod nákladák a Jacques, který chce za mnou, zakopne o kořen jakési staré jabloně a natáhne se jak široký, tak dlouhý ... Nepopsatelný kra-vál. Země se chvěje, vlna horkého vzduchu nás udeří do obličeje a rozžhavené střepiny bíjejí stan, stromy, ná-kladní vůz a dopadají s praskotem do orosené trávy.

Protiletadlová obrana spouští palbu. Obloha nad námi je jedna Jediná pohyblivá masa čtyřicetimilimetrových granátů, které po vlnách srší k nebi v hustých svazcích. V lebkách nám duní od nepřetržitých výbuchů. Střepiny granátů prší jako déšť, srážejí listy a větve stromů, pro-rážejí plech, bubnují na prázdných plechovkách a ná-kladních vozech.

Jeden spitfire kdesi na letišti začne hořet a oheň při-tahuje Junkersy 88 Jako noční můry.

Pumy začínají padat jako krupobití, poznáte je podle zvuku, velké, pětisetkilové, padají s temným frúúúúú - a střední, dvousetkilové a stokilové, pískají! fuiufuiufuiíí. Bum! Jedna z nich dopadne tak blízko, že úder mě vy-

3 D. C. A. - protiletadlová obrana.

mrští do vzduchu a já si udělám pořádnou bouli o dife-renciál vozu.

Jedno protiletadlové dělo nějakých deset metrů od nás střílí bez přestávky salvy po pěti granátech. Jeho ostrý štěkot nám rve bubínky ... Ohlušení, otlučení se krčíme k zemi pod nákladákem a třeseme se strachy.

K jedné hodině ráno se zdá, že to trochu přestalo. Utíkám Jako zběsilý do stanu pro naše příkrývky. Podaří se mi je nalézt pod hromadou těžkých beden a prken, která se sesypala, jakmile vybuchla první puma. Kdy-bychom zůstali tady, bylo by nám to všechno spadlo na hlavu.

Vracím se k našemu nákladáku. Jacques už také vylezl zpod vozu, oprašuje se a kleje jako zjednaný.

Najednou vyletí gejzír výbuchů nad Arromanches, kde Jsou soustředěny konvoje, a jako plynová kamna, jejichž hořáky se zapalují Jeden po druhém, celé nebe je rázem znovu v plamenech. Reflektory vyskakují z temnot jako čertíci ze škatulky a začínají prohledávat oblaka.

V okruhu dvaceti kilometrů kolem našeho stripu je dobře počítáno tři tisíce del protiletadlové obrany. Pro-tože radiolokační stanice jsou zatím Ještě v primitivním stavu a kontrola prakticky žádná, všechna děla - bo-forky, 3,5palcová, 7palcová atd. střílejí Jedno přes dru-hé, všechna najednou a vytvářejí palebnou přehradu tak trochu nazdařbůh. Munice je zřejmě nevyčerpatelná a dělostřelci nesundávají nohy s pedálů.

Junkersy 88 a domriery 217, které se objevují každých pět minut ve skupinách po dvanácti letounech, provádějí svá cvičení uprostřed tohoto pekla a shazují pumy na všechny strany. Vůbec na tom nezáleží, protože beach-head4 je tak přecpáno vojenskými jednotkami, sklady munice, konvoji nákladních aut, koncentracemi tanků, letounů atd., že Němci musí takřka vždycky něco za-sáhnout, ať puma padne, kam padne.

Jiříkovo vidění pokračuje až do tří hodin ráno. Vyčer-paní, prostydlí nakonec usneme a za hodinu nato nás probudí sirény.

Vylezeme zpod našeho dobrodružného nákladáku, vyje-vení, špinaví, s opuchlými očima a zalepenými ústy a - padneme málem do mdlobl

4 Předmostí.

Strávili Jsme noc pod vozem, naloženým granáty ráže 20 mm

Se zaraženým dechem se jdeme vrávoravým krokem přidružit ke kamarádům (kteří na tom nejsou o nic lépe než my) u kuchyně - stojí tam frontu na kapku čaje. Trvá to nějakou chvíli, protože máme Jen pět šálků, čaj je vařící a nás je čtyřiadvacet.

Sejdeme se také s našimi dvěma kanadskými spolu-besedníky - už Jsme měli za to, že je výbuch roztrhal.

„Ach ne,“ říká nám se skromným úsměvem jeden z nich, „víte, my Jsme teď velmi dobří v běhu na krátké vzdálenosti. Za ten týden, co jsme tady, se z nás stali šampióni!“

V tom okamžiku uslyšíme blížící se hřmot několika motorů. Všichni vyběhneme na svah nad vzletovou drá-hou, abychom lépe viděli. Bum, bum, bum, bum! Tři focke-wulfy přeskakují v přizemním letu plot na druhém konci letiště a zahajují palbu.

Vzpomínám si, že Jsem zaslechl hvízdát několik střel, několik granátů vybuchlo před námi a zvířilo oblaka pra-chu a - fuiíííí! Porazili jsme s Jacquesem Kanadany o několik koňských délek. V krytu Je krásná valná hro-mada pilotů, šálků, chlebičků, čaje, kávy, pití, leteckých bot...

Takže Jsme ani nevyptli šálek čaje.

Vracíme se do Fordu k obědu - bez čtyř letounů, které byly poškozeny nebo zničeny bombardováním.

Strávíme dvě hodiny pod krásnou horkou sprchou.

Program výstavby A. L. G. byl v našem úseku povážlivě zdržen neočekávaným silným odporem Němců u Caen. Město mělo být podle plánu vzato odpoledne v den D.

Ve skutečnosti Jsou tři první vybudované landing strips prakticky pod palbou těžkých baterií flaku ráže 88 mm; Bazenville, kam jsme se posadili před čtyřmi dny a které mělo být naší definitivní Advanced Landing Ground, mu-selo být opuštěno.

Nakonec bude naší základnou B-II v Longues. Náš po-zemní personál s celým pojízdným vybavením, se stany, s nákladními automobily se nalodí dnes večer, aby při-pravil novou základnu, a my se definitivně usadíme ve Francii, odkud budeme nadále operovat, 18. června večer.

Za čtyři roky po tom, přesně na den, co generál de Gaulle prohlásil v londýnském rozhlasě:

„Nic není ztraceno, protože tato válka Je válka světo-vá. Tytéž prostředky, kterými Jsme byli poraženi, nám mohou přinést Jednoho dne vítězství.“

Vrátili jsme se se zbraněmi v rukou.

17. června 1944

Dnes se definitivně vracíme do Francie.

Odlet je stanoven na 8.30. Dvě minuty před startem přijde málo potěšitelná zpráva: tři čtvrtiny našeho mate-riálu byly potopeny, byl torpédován člun, který dopravo-val náš pozemní personál. Sjl Grant, náš šéflékař a dva naši intendantní důstojníci se pohřešují.

Velká panika. Uháním na Jacquesově motorce, abych si dal dohromady své věci. Samozřejmě, potřeboval bych jako vždy stěhovací vůz. Mechanici jen šroubují a šrou-bují, odšroubovávají všechny pohyblivé výplně mého spit-firu a pokoušejí se nacpat maximum zavazadel do mini-málního prostoru. Nemám si takřka ani kam sednout. Dej pánbůh, aby nedošlo k bitvě, pokud budeme na hlíd-ce, protože sotva mohu pohybovat pákami. Ničema me-chanik mi rozbil nádhernou termosku, kterou Jsem dostal od Házel. Člověk by pukl vzteky! Jenom aby se neutřhl pytel na padák, který Jakž takž připoutali k rádiovému zařízení - určitě by zablokoval řízení. Zadní pancéřo-vou desku odšroubovali, aby bylo kam dát spací pytel a tři náhradní příkrývky. Fotografický aparát a ocelovou přilbu mám pověšenou na ručním čerpadle. Mám s sebou dva obrovské salámy, dar kuchaře z For-du, pistoli, náboje, záchrannou vestu napanou pomerančí.

Když se konečně usadím a připoutám v kabině, vyplní všechen ještě zbylý volný prostor tuctem čerstvě upeče-ných bochníků chleba pro pozemní personál, který už týden Jí jen suchary ...

Ještě nevíme, kde budeme moci přistát. B-5, které bylo původně určeno jako naše letiště, bylo zatím znovu obsa-zeno Němci.

Mechanici pracovali celou noc, aby připravili ke startu co největší počet letounů. Díky tomu startujeme s osm-nácti stroji, 132. peruť jich má dvacet a 453. sedmnáct. Všechny spitfiry jsou namačkány na vzletové dráze, je-den přes druhý, a Jen zázrakem nedorazí ke srážce.

Všichni se odlepíme bez nehody a podaří se nám utvo-řit skupiny po Čtyřech. Letím ve dvojici s kapitánem, který je po několika minutách letu nucen vrátit se do Fordu - má technickou závadu na stroji. Oddělí se od nás bez nesnází. Sotva několik minut po přistání v B-9 (Bazenville) jsme se museli vrhnout do zákopu, abychom se uchránili před obvyklými mračny prachu, když se tu-cet messerschmittů objevuje nad vzletovým pásmem, aby kryl dva focke-wulfy, které postřelovaly B-7. Do hry si přisadí letka norských spitfirů a sundá jeden messer-schmitt několik set metrů od nás. Pilot seskočí padákem.

Celý den strávíme v B-9 - pekelné vedro, písek, prach v očích, prach v nose, prach v zubech. Nic k jídlu, nic k pití. Málem už nemáme ani cigaretu. Jak oplakávám svou termosku, plnou sladkého čaje! Co trvá pohotovost, hovořím s několika venkovany, kteří se přišli podívat na naše letouny. Upřímně řečeno mám dojem, že kašlou na naše válčení a zajímá Je jenom to, že jim naše letiště ukusuje z jejich poH.

Odpoledne provádíme několik hlídkových letů, vždycky po čtyřech letounech, a shazujeme pumy na různé objek-ty. Já se zbavím své pumy nad malým mostem v Mézons.

V pět hodin večere na dvoře selského statku. Doslova padáme hladem. Kterýsi šmejdl někde objevil několik krabic po dvou stech cigaretách; přijdou nám velmi vhod. Statek je na pokraji malého lesa; všude je božský klid, válka se zdá tak daleko ... Dunění dělostřelby, která buší do Caen, nám přináší závaný větru jen jako vzdálené večerní hřmění blížící se letní bouře.

A přesto - před námi, v krásném poli zlátnoucího obi-lí, táhnoucím se po mírném úbočí, stojí tři ohořelé tan-ky - shermany. Nedaleko nich, ve stínu kvetoucího hlo-hu, čerstvě zaházený hrob, pokrytý květy, s prostým nápisem, přibitým na dřevěný kříž:

Zde odpočívají tělesné pozůstatky devíti vojáků

a důstojníků X. praporu Královského pancéřového sboru

Zemřeli za Francii

Modlete se za ně

13. června 1944

Kousek dál, za niobovým plotem, trčí obrovský a ne-stvůrný Jako kostra předhistorické obludy tank „Tygr“, zhoubce oněch tří shermanů, zneškodněný raketami taj-funu. Na první pohled vypadá nepoškozený. Teprve zblíz-ka rozeznáme tři malé otvory - dva nad jedním pásem a třetí právě uprostřed černého kříže na věži, pod dlou-hou hlavní osmaosmdesátky. Podivné! Vyšplháme se s Jacquesem nahoru, abychom si ho prohlédli zvnitřku. Beztvará černá páchnoucí hmota jakoby spáleného kau-čuku skla na řidičovo sedadlo, na bedny s municí a roztekla se po podlaze. Dlouhnu do ní holí; zvedne se mi žaludek, když nadzvednu holenní kost, na níž ještě visí kousek šlachy ...

Pozdě večer dostaneme rozkaz, abychom přistáli na B-II, to je v Longues, nedaleko Arromanches, kde je zřízeno naše letiště.

Osm letounů ve dvou rojích má odstartovat na noční hlídku. Jeden roj vede Ken, druhý já. Ostatní letouny poletí rovnou do Longues.

Hlídka - nic mimořádného.

Přistáváme v Longues a s radostí se shledáváme s našimi mechaniky. Pracovali tři dny ve dne v noci, aby dali do pořádku naši základnu, a jsou utahaní jako koně a zarostlí jako opice - opravdu divoši...

Druhá noc ve Francii - čtyři německé nálety - zřejmě nezamhouříme oči. Je to zvláštní, nakonec se přece jenom zvedneme, abychom obdivovali ohňostroj, který rozpoutala protiletadlová obrana.

Platíme draze...

Potkala nás krutá tragédie.

Těch zatracených německých stíhačů se musíš bát jako moru - nikdy nevíš, s kým máš tu čest.

17. hodin. Vedení velitelem perutě útočíme na konvoj nákladních vozů v okolí Bény-Bocage. Při nízké oblačnosti a flaku, který tě má neustále na mušce, tenhle nově zaváděný systém letu ve dvou rojích - jeden roj o dvou letounech a jeden o čtyřech - nestojí, zdá se mi, za mnoho.

Letím dnes se znamenitým rojem: Jimmy jako číslo 2,

Bruce Dumbrell jako číslo 3 a Mouse Manson jako číslo 4. S takovýmihle chlapy není třeba velkého vysvětlování v rádiu. Stačí trochu zamávat křídly a už jsou v sestavě vedle sebe - ve stíhacím a bojovém tvaru.

„Hallo, Pierre, two aircrafts at eleven o'clock!“1

Jimmy mi oznamuje dva letouny daleko vpředu. Letí těsně nad stromy.

Poznávám je na vzdálenost tři tisíc metrů - jsou to focke-wulfy.

Uvědomím okamžitě velitele, který neodpovídá, dám rozkaz shodit přídavné nádrže a přidat plyn.

Dostaneme se jim snadno na kobytku. Pravděpodobně doprovázejí nějaký pozemní transport, nejspíš cisternové vozy pro tanky, přiskřípnuté v Bény-Bocage.

Na vzdálenost tisíc metrů opustíme ochranu země a stoupáme svíčkou vzhůru, abychom se dostali do bojové polohy.

Němci nás zpozorují okamžitě a namíří si to rovnou na nás.

Přesně v tomto okamžiku velitel a jeho číslo 2 vletí mezi nás jako bezhlaví a rozpůlí nás. Abych se vyhnul srážce, provedu úhybný pohyb, ale sestava mého roje je rozbita.

Oba Němci odvážně útočí svíčkou vzhůru.

Jsou to zřejmě oba znamenití chlapi. Jejich smělý ma-névr mi vyrazí dech.

Operoval jsem tak, abych jim odřízl cestu do mraků, neočekával jsem však, že se na nás vrhnou tak rychle. Hloupý kousek, který právě provedl náš nový velitel perutě, mě připravil o počáteční výhodu.

Než mohu udělat sebemenší obranný pohyb, obrovský hvězdicový motor se objeví v mém předním krytu a třišť světelných záblesků mě udeří rovnou do očí... Instinktivně stisknu páku, cítím vír Němcovy vrtule na ocasní ploše a jen taktak nenarazím do stromu.

Smýkám sebou zoufale, s pákou zabořenou do břicha, a v té chvíli zahlédnu obrovský výbuch na zemi, kousek od nějakého selského stavení, plameny, velký černý mrak...

Utržené křídlo spitfíru letí vzduchem několik metrů...

Velitel a Jeho číslo 2 zmizeli, jako by se po nich země slehla.

1 „Haló, Pierre, dva letouny na jedenftetl“

Druhý focke-wulf pronásleduje jiného spit'ouše, úplně vyděšeného - podaří se mu nakonec skrýt se v oblacích, nejdřív však přece jen utrhá tři nebo čtyři granáty...

Zaměstnávám Němce, který se točí v tak sevřených otáčkách, že se o něj otírám, ale nemohu dostat dosta-tečnou opravu ke stělbě. Pozor, tenhle chlapík má za ušima...

„Hallo Max Red Section, Red Two here, please help me; I have had it!“1

To Jimmy volá o pomoc.

Focke-wulf se znovu na mne vrhá, zákeřně, klouzavým letem, a já jsem přinucen uhnout tak prudce, že přetáhnou a získávám si znovu plnou vládu nad strojem jen velmi riskantním polovýkrutem těsně nad vrcholy stromů. Srdce mi bije až v hrdle.

Také já si teď vystřelím na focke-wulf, ale ta bestie uhne velmi obratně na svých krátkých křídlech, takže ho nezasáhnu.

Naberu znovu výšku překrutom.

Flak už zase bouchá jako o Božím těle - obvyklá spleť červených a zelených šípů.

Na plný plyn utíkám do mraků.

Focke-wulfy zmizely; zápas snad netrval ani šedesát vteřin.

V tom okamžiku spatřím přímo před sebou spitfíra, snáší se k zemi klouzavým letem, vrtule se jen taktak otáčí. Z prasklých chladičů uniká dlouhý oblak hořícího glykolu...

Když spatřím matriční číslo, jako by mi dal někdo tvrdou ránu do žaludku a úplně mi vyrazil dech... LO-S - to je přece Jimmy ...

Přimknu se k němu docela blízko, abych viděl, jak to s ním vypadá - volám na něho:

„Hallo Jimmy, are you 0. K.“2

Žádná odpověď.

Chtěl bych něco dělat, pomoci mu, nedívat se bezmocně a strnulý hrůzou na konec dobrého přítele ... Vidím v kabině jen matný obrys nehybného těla, zhrouceného nad pákou, a v trupu letounu, přímo za pilotem, celou sérii dírek v pravidelných vzdálenostech ...

1 „Haló, Max! v Červený rojí, tady červená 2, pomozte ml, dostal jsem to!“

2 „Haló, Jimmy, co je s tebou?“

„Bail-out, try, please, for Christ's sake, Jimmy!“3

Spitfire poznenáhlu začíná padat střemhlav, čím dál tím rychleji, jako by chtěl předvést outside loop* Zaví-rám oči, hrdlo se mi svírá úzkostí...

... a pak už jenom obrovský oheň dole u cesty.

Celý zpáteční let mi tekou po tvářích slzy.

Co řekne Max! A tohle všechno kvůli jednomu hlupá-kovi! Jenom aby se Dumbrell vrátil, čtyři proti dvěma - a takhle se nechat pobít, to je pekelná ostuda. Pane-bože, jenom aby se Bruce vrátil, samotnému by mně nikdo nevěřil, jak k tomu mohlo dojít.

Bayeux ... konečně Longues.

Skupina lidí kolem spitfiru roztrášeného na kraji drá-hy. Přeletím nad ním, abych viděl, kdo to je. Pilot chvá-labohu mává oběma rukama. Je to Bruce, nic se mu nestalo.

Když přistanu, najdu Sutherlanda úplně zhrouceného. Zbavili ho okamžitě velení a smrt Jimmyho a Mouse Man-sona, jeho dvou důvěrných přátel, mu dala co proto. Když se dozví, jak se to stalo, dostane jeden ze svých záchvatů zuřivosti, A s kapitánem ho máme co držet, aby neprovedl nějakou hloupost.

Rozhodli jsme se, že po obědě zajdeme k Jamesu Ran-kinovi a upřímně mu řekneme, jakou nemožnou situaci vytvořil v peruti příchod nového velitele.

Ken Charney se prozatím ujme velení perutě, dokud nebude jmenován Maxův nástupce, a Nor Jonssen se stává velitelem letky B.

Boj v mlze

21. června 1944

Lije Jako z konve a po oblých sklech kabiny crčí tisíce pramének jako hbitý a nikdy nekončící chvost komety.

Tlakem vzduchu vniká voda spárami do kabiny, slévá se v malé potůčky, tekou po obou stranách zaměřovače a padají mi na kolena. Na kalhotách, na obou stehnech

3 „SkoC, Jimmy, prosím tě, prokřlsta-plna, skočí“

4 Obrácený přemet.

se mi minutu za minutou rozrůstá mokrá skvrna.

Snáším se ještě níže, mezi stromy, které v této šedo-bílé špíně spíš tuším nežli rozeznávám.

Cáry mlhy se válejí po vrcholcích pahorků.

Jako posedlý si maně opakuji:

... zapletu se do drátů ... zapletu se do vysokého na-pětí ... do vysokého napětí...

Najednou se nebe roztáhne a já se vyhoupnu z dešťové clony a ponořím se do temné jeskyně s matnými zábles-ky světla jako v akváriu a s bočnými pilíři deště. Pohřeb-ní světlo vnikne do trhlin v mracích, jako by stavělo lešení pro bledé duhy, které se zavěšují na plazivé stropy oblak jako dlouhé pruhy pavučin.

Potom se znovu vnořím do bělostné páry, která pohltí obrysy krajiny a nastraží nesčetné léčky. Potůčky se začnou znovu svíjet na skle kabiny.

Po každé otáčce, abych unikl lijáku, ztrácím víc a víc orientaci. Poblázněný kompas, vyvedený z míry divokým manévrováním, točí se jako dodělávající káča, na oka-mžik se zastaví, potom, jako by si to rozmyslil, vrhne se prudce na druhou stranu. Doopravdy ztrácím směr.

Úzký pahorek odhaluje řadu neznámých pahorků, utá-pějících se v soumraku. Neznámé cesty se objevují jedna za druhou, křížují se, vesnice, utopené v blátě, podobají se navzájem Jako vejce vejci. Otevřenými dveřmi zahléd-nu na okamžik, jak se na prahu třepetá bázlivé světlo ohně.

Žádným způsobem nedovedu zjistit, kde vlastně jsem. Neodvážuji se žádat kurs rádiem. Zdá se mi, jako bych se měl každou chvíli octnout v soustředěné palbě flaku, uprostřed letiště nebo nad urputně hájeným nádražím.

Začínám cítit úzkost ze samoty - všechno tu dýše nepřátelstvím. Za každým plotem, z každé křižovatky, z pokraje každého lesa jako by měl užůz vybuchnout smrtonosný ohňostroj střel.

... ztratil jsem se ... ztratil jsem se ... ztracen ... ztracen ... ztracen ...

Ať si! Prokoušu se touhle bělošedou kaší. Můj gyrohori-zont je sice dosud rozkymácen, ale budu riskovat stoupá-ní bez viditelnosti, podle sklonoměru, ciferníků a ručiček.

Kryt mám teď celý zamžený.

Stoupám přímo vzhůru, oči zabodnuty do přístrojů. Le-toun je mlhou a mračny úplně pohlcen. Nevidím ani na konce křídel, jenom cítím, jak jimi otfásají neviditelné víry vlažného vzduchu.

Vystoupím na tři tisíce metrů, doprostřed hotového blu-diště mraků. Noří se z něho obrovská oblaka věžovitého tvaru, trčí vyzývavě k modrému nebi až do závrtných výšek, tvoří srázné údolí, kyklopské chodby s běloskvou-cími stěnami jakoby z čerstvě napadaného sněhu.

Stín mého spitfiru, vrháný sluncem, se podobá rackovi, dovádějícímu v brázdě plující lodi. Skáče z oblaku na oblak, mění obrysy, přibližuje se, vzdaluje, mizí v trhli-nách, šplhá po bělostných zdech.

Kurs k severu, mířím k pobřeží, kde - mimo dostřel flaku - budu moci snadněji stanovit, kde jsem.

Nepřestávám se však cítit opuštěný a pocit nezávislos-ti, který dává let na vlastní pěst, ustupuje podvědomému neklidu. Skopčáci v posledních dnech prudce reagovali v těchto končinách a já bych dnes byl raději v dobré společnosti kamarádů ...

Obezřetně začínám pozorovat slunce a modré nebe. Na bělostném podkladě mračen musí vidět skvrnu mého spitfiru na kilometry každý, kdo letí nade mnou.

Podívám se na benzínovou ručičku - ještě celých pa-desát galonů...

Minuty míjejí. Teď už pravděpodobně budu dosti blízko pobřeží a bude rozumnější, vypluji-li z oblaků ještě nad Francií, než bych riskoval, že se nad Lamanšským prů-livem vynořím zrovna nad nějakým americkým konvo-jem, jehož

protiletadlová obrana pálí bratr nebratr ještě dřív, než si člověk promne oči...

Nevystřelil jsem dnes ještě ani granát a snad se mi poštěstí vystřílet zásobník na nějaký německý automobil.

Jak oblétvám jeden mrak, spatřím najednou; tucet černých bodů, které se přibližují plnou rychlostí,* - takovou rychlostí, že je mám na krku dříve, než se mohu pokusit o sebemenší manévry.

Mihnou se po mé pravici.

Krucifix...! Focke-wulfy!

... Němci mě viděli a poznali samozřejmě také a teď už zaujímají perfektní bojovou polohu, vždycky dva a dva, aby mi odřízli ústup. Letěl jsem cestovní rychlostí, skopčáci si to hnali kolem 580 km za hodinu: ani pomyšlení, že bych jim mohl uniknout vzhůru - dva jsou ostatně už kolmo nade mnou a začínají mávat křídly

Jediné, co se mi může podařit, je schovat se v oblacích a zbavit se jich letem podle přístrojů.

Ve zlomku vteřiny se už spouštím spirálou dolů s dvojicí focke-wulfů nad sebou, jiná dvojice na mne nalétává čelným útokem, další je pode mnou a čtvrtá konečně zaujímá polohu, aby mi odřízla ústup ...

Závěsníky pum, připevněné mezi oběma chladiči, zatěžují nepříjemně spířouše a snižují mi rychlost. Musím se jich zbavit. Trhnu zoufale pomocnou pákou, ale ta je pravděpodobně zašlá a nezabere ... Celý zpocený se vze-přu s veškerou zuřivostí, trhnu ještě Jednou - páka ko-nečně povolí a zůstane mi v ruce i s kusem převodového lana... ,

Uhnu se bočnímu útoku prudkým manévrem, a než na mne zaútočí jiný roj, pověším se celým tělem na řídicí páku a jako d'as se otočím obráceným směrem ...

Bzzz! ...

Kanóny mám ještě zajištěny a focke-wulf, který se mi na zlomek vteřiny objevil v zaměřovači, takže jsem stiskl spoušť, defiluje deset metrů ode mne ...

Panebože! Kam se všichni ti skopčáci poděli? Vidím už jenom čtyři.

Vylekán si vzpomenu na životní pravidlo: Look out for the Hun you don't see: that's the one that will shoot you down!

Sundá tě skopčák, kterého jsi neviděli ...

Trhnu pákou s takovou silou, že se mi udělají hvězdičky před očima.

Nemohu ani otočit hlavu, ale cítím, že nepřítel, který zmizel, je tu, někde nade mnou, a že zákeřně čeká na vhodný okamžik, aby se na mne vrhl.

Uniknu o chlup porci granátů tím, že se ostře stočím vzhůru - naneštěstí však tímhle manévrem přijdu zase o pěkný kousek vzdálenosti, kterou jsem tak namáhavě urazil cestou do mraků.

Potím se, jen ze mne leje. Nervózní třes zbavuje levou ruku veškeré síly. Krčím se, jak jen mohu, v kabině, tisknu lokty k tělu a skláním hlavu, abych byl lépe kryt zadním pancéřováním.

Kyslíková maska, stržená odstředivou silou, mi sklouzne a ucpe mi nosní dírky. Nemohu si ji upravit: mám obě ruce na řízení. Pokouším se dýchat ústy a cítím, jak mi pramének slin teče přes bradu a padá na prsa.

Teď už je to jen otázka času. Jsou si jisti, že mě dosta-nou; jejich útoky, dokonale sladěné - nálet zprava a okamžitě po něm nálet zleva - mě každou vteřinu za-sáhnou ... Ruce a nohy mi těžknou, šlachy a svaly na krku se mi stahují, v cévách mi bouřlivě bije krev - ve spáncích, v zápěstích, pod kolena ...

Prach, kousky země nahromaděné pod sedadlem pole-tují v kabině, zvířeny prudkým manévrováním, a kapka špinavého oleje mi stříkne do oka, jako by mě tam za-sáhl šíp.

Pojednou sprška ohnivých záblesků šlehne kolem mne hodně zblízka. Vrhnu pohled do zpětného zrcátka a srdce mi vletí do hrdla: jeden focke-wulf 190 - a hned za ním tři další - není ode mne ani padesát metrů a křídla má celá v ohni, jak pálí ze svých čtyř kanónů.

Vzpomínám si jako ve snu, že jsem byl na vteřinu umrtven, ledový mráz mnou projel až do morku kostí a vzápětí mě zalila náhlá vlna horka. Instinkt sebezá-chovy však zasáhl okamžitě: vahou celého těla dupnu na nožní páku, řídicí páku si vrazím do břicha a hned ji strhnu ke stehnu jedním Jediným plynulým pohybem a stejně prudkým plynulým pohybem vzlétne letoun střel-hbitě vzhůru. Zuřivost tohoto manévru překvapí mě sa-mého. Zatím se mi před očima. Cítím jen, jako by se na trupu letadla něco prudce trhlo: krrrrraach... bum! Naštěstí všechny roztřesky inkasuje hřbetní pancéřová deska ...

Letím na zádech a vidím, jak moji čtyři útočníci defi-lují pode mnou, překvapení nečekanou prudkostí mého manévru.

Všechno se to sběhne ve zlomku vteřiny. Trhnu pákou a kolmo vzhůru, použiji křídélka a vrhnu se do ochranné clony mraku.

Zachráněn!

Jakž takž stabilizuji stroj - nedaří se mi to zrovna valně, přístroje mám porouchány - as úlevou si od-dechnu. Zkousím řízení. Zdá se mi, že všechno funguje. Teplota motoru je normální - zdá se, že žádná důležitá součást letounu nebyla zasažena, alespoň ne těžce.

Kroužím v oblacích tři čtyři minuty, každých třicet vte-řin měním směr. Pravděpodobně jsem je setřásl; přesto však je rozumnější vylout pod mraky než nad nimi, kde by na mne mohli číhat.

Zabloudil jsem beznadějněji než kdy jindy a zbývá jen třicet galonů benzínu.; i, Nemohu určit, kde Jsem, protože jsem se příliš vzdálil z'oblasti, vyznačené na mapě, kte-rou mám s sebou. Udělal Jsem hloupost - uvědomím si to až dodatečně - že. Jáem zamířil na severovýchod, pro-tože jsem se domníval, že jsem se za boje odchýlil příliš k západu.

Letím přes široký vodní tok - může to být jen Seina. Ostatně, to je slabá útěcha: Seina má mnoho zákrutů a viditelnost je hnusná. Neodvážuji se sestoupit až k Le Havru, protože po celém toku řeky Němci rozmístili velmi silnou protiletdeckou obranu k ochraně mostů, na které v jednom sledu útočí thunderbolty a tajfuny.

Musím se rozhodnout: benzín mi klesá. Přiškrtím plyn na minimum a přepnu vrtuli na klouzavý let.

Mám dojem, že Jsem asi padesát kilometrů na jihový-chod od Rouenu. Letím těsně pod mraky, abych se do nich mohl okamžitě utéci, kdyby po mně začal pálit flak, a držím se trati, která mě má dovést až do Rouenu bez přílišného bloudění.

Mohl bych v nejhorším přípa-dě - kdyby se k tomu naskytla příležitost - pošimrat několika granáty nějakou tu lokomotivu.

Uvažoval jsem o těchto nadějných vyhlídkách, když tu se najednou na tisíc metrů přede mnou objevil letoun, sledující zřejmě jako já Železniční trať. Zakolébál jsem letounem, abych si lépe prohlédl svůj protějšek: je to německý stroj, focke-wulf 190.

Jsem si jist, že mě neviděl. Je to určitě jeden z těch holomků, co mi před chvílí připravili perných pár minut; pravděpodobně ztratil v mlze spojení se svými kumpá-ny...

Rozhlédnu se obezřetně kolem dokola, abych se pře-svědčil, že jsem opravdu sám. Opatrně, „po špičkách“ sev plížím, abych se pomstil.

Neodvážuji se pustit plyn naplno, abych ho dohonil, protože mám málo benzínu. Spokojím se s tím, že se lehounce snáším, přeměňuji svých čtyři sta metrů výšky v rychlost a vplížím se přímo za něho, do mrtvého úhlu ocasních ploch, takže mě nemůže vidět; Jsem už od něho na méně než tři sta metrů. Pilot focke-wulfal netuší vůbec nic, baví se tím, že přeskakuje telegrafní sloupky a ploty kolem hromad štěrku, poskakuje ze strany na stranu a poskytuje tak - mimoděk - nesnadný cíl...

Přitáhnu jemně páku, abych vyrovnal účinek jeho úplavu a zaměřím. Vyplňuje celý muj zaměřovač, zářící muška poskakuje po Němcově kabině.

Mám bezmála pocit, Jako bych páchal vraždu, když stisknu spoušť. Zřejmě stačí tato jedna jediná, první dáv-ka, a focke-wulf zmizí v mraku trosek a dýmu.

Když se dým rozptýlí, vidím, jak se německý letoun stáčí vlevo, jednu nohu podvozku má napolo spuštěnou, motor v plamenech. Přerazí několik stromů podél cesty, zřítí se na zem na sousedním poli a exploduje.

Obletím ho dvakrát, třikrát, abych si nafilmoval ho-řící trosky - to je nutné kvůli ověření - a vracím se na základnu.

Návrat je pekelná záležitost, protože mám jen taktak benzínu. WjC Yule mě povzbuzuje rádiem, určuje mi přímý kurs a nabízí mi, Jestli chci, že mě dovede k ně-ktému konvoji, kde mohu seskočit padákem.

Raději se přece Jen pokusím o návrat s letounem. Poznávám po cestě viadukt v Mirville, který jsme bom-bardovali střemhlav před několika týdny. Němci začali opravovat dva zřícené oblouky: pokropím lešení dávkou ze svých kanónů. Posadím se na B-II přesně se čtyřmi litry benzínu v nádržích a slíznu pořádnou držkovou za to, že Jsem se promenoval tak daleko, aniž jsem komu co řekl.

Tři vítězství a konec

2. července 1944

„Scramble, South-East of Caen. As many aircrafts possible!“ 1

Frankův řev nás vytrhne z ospalého nicnedělání.

Velký poplach! Kde jsou piloti? Jsou letouny pohotové?

Většina pilotů je na snídani, a protože se perut' právě vrátila z akce, sotva několik málo letounů je zásobeno pohonnými hmotami.

1 „Okamžitý start, Jihovýchod od Caen, všechny letouny, které jsou k dispozic U“

V rychlosti strhnu z věšáku svou kuklu, vteřinku hledám rukavice, pak toho nechám a netrpělivě si navlékám kombinézu, křičím přitom na Kena, jakou dnes máme délku vln.

„Channel B! Hurry up for Christ's sake!“ 2 řve na mne Ken, utíká už k letadlu, jako by mu v patách hořelo.

Naštěstí je muj starý LO-D připraven a mechanici, kteří slyšeli, že byl vyhlášen okamžitý poplach, jsou už na křídle, podávají mi napolo rozepnutý padák - navléknu si ho jako kabát - a Woody už spouští motor.

V okamžiku jsem připoután. Tři letouny letky B už vzlétají v oblacích prachu a Ken na mne čeká s běžícím motorem na prahu vzletové dráhy. Zaujímám polohu a už si to šineme.

Je protivné počasí: 8j10 oblačnosti v devíti stech met-rech, 5j10 ve dvou tisících metrech a velká peřina stra-tosférických kumulů pokrývá celý náš sektor až k Orne-skému kanálu. Ve třech tisících pěti stech metrech je vrstva velkých deštivých oblaků 10j10.

Dohoníme s Kenem Franka, kapitána a Nora Jonssena, osmnáct set metrů nad Caen.

Kontrola nám udává přibližně kursy, máme hlídkovat s otevřenýma očima, dva blíže nezjištěné letouny se promenují v mracích někde v našem okolí.

Stoupám až do dvou tisíc metrů, právě na pokraj druhé vrstvy oblačnosti. Daleko, mimo dostřel, se míhá mezi oblaky několik podezřelých černých bodů.

Pojednou se ozve ve sluchátku Frankův hlas:

„Look out chaps. Prepare to break port!“ 3

Zahnu mírným obloukem vlevo, zvednu oči. Z mraků se vynoří solidní blok čtyřiceti německých stíhačů, tisíc metrů nad námi. Ještě nelze pořádně zjistit, co Je to zač - messerschmitty nebo focke-wulfy - ale jedno je jisté: jsou to skopčáci.

Nemůžeme být na pochybách, co mají za lubem - neklidně a nervózně mávají křídly, na první pohled přeskupují svou sestavu.

Opojný vítr mi stoupá do hlavy, ruka se ml tak třese, že musím třikrát odjíšťovat kanóny. Cítím, že jsem dnes ve formě.

Instinkt, navyklý dlouhým cvikem na mechanické po-

2 „Frekvence B! Hni sebou, proboha, člověče!“

3 „Pozor, chlapci, připravte se uhnout vlevo!“

hyby, Operuje sám od sebe: přitahuji si popruh, skrčím se a kladu nohy na bojový pedál.

Svaly se mi chvějí* vzrušením, napětím takřka záporní nám dýchat. Necítím žádný strach a žádnou obavu. Prsty jako by srostly s řízením, křídla letounu jako by mi vy-růstala z boků a tepot motoru splývá v jediné harmonii s tlukotem mého srdce.

Začínám stoupat ve spirále.

Pozor!

Prvních patnáct skopčáků shazuje přídavné nádrže, rozvinují se do vějíře a střemhlav se ženou na nás.

„Break port! Climbing!“*

Na plný plyn, tři tisíce otáček za minutu, čelíme jejich útoku.

Jsou to focke-wulfy 190.

Můj spitfire stoupá v úhlu 45 stupňů, pověšený na vrtuli. V letu se křížují s první nepřátelskou skupinou, která se řítí střemhlav letounem na Frankův roj, jenž se dopustil omylu - pospíchá totiž do mraků, bezpochyby aby nabral rychlost, ale zapomíná na základní pravidlo: NIKDY NEUKAZOVAT NEPŘÍTELI ZADÁ.

Podají se mi v letu pustit dávku na vedoucí letoun německé hlídky - křídla mu ozáří několik roztřesků a tři čtyři kotouče bílého dýmu se roztřepí v brázdě focke-wulfu.

Dva focke-wulfy „s dlouhými čumáky“ na mne nalétá-vají sevřeným čelním útokem a z Jejich kanónů Mauser 151 ráže 20 mm se vymršťují dlouhé zářící chapadla střel, opisují ve vzduchu půvabnou křivku a uhýbají jako prásk-nutí bičem pod trupem mého letounu.

Nebesa, čtvrcená černými kříži, začínají se točit v Jed-nom jediném víru...

V leteckém souboji při rychlosti sedm set padesát kilo-metrů za hodinu spíSe cítíš než můžeš sledovat přítom-nost letounů, které kolem tebe víří nepozorovány, až se ti najednou oči pověsí na jeden z nich.

Tady Je můj protivník!

Je to focke-wulf. Krouží jako sup, černé kříže se hro-zivě odrážejí od žlutého podkladu a kryt kabiny schytává

4 „Uhnout vlevo! Stoupat!“

sluneční paprsky. Pilot mává křídly, také si hledá pro-tivníka.

Už ho mám v zaměřovači. Mám spustit palbu? Ještě ne. Ještě chvíli počkat... Zatím je mimo dostřel.

Ale i on mě vidí, zahýbá vpravo a otáčí se v ostrém oblouku. Dva bílé pruhy sražené páry se objevují na koncích Jeho zkosených křídel. Střihne si to rovnou do nebes, je to „svíčka“ opravdu jako svíčka. Zničehonic se převrátí na záda s takovou mrštností, že setrvačnost žene zářící břicho letounu vzhůru k slunci, přestože řídící páku má zřejmě stlačenou na doraz .

Konečně Je na dostřel!

Drím palcem spoušť a moje kanóny třesou křídly spit-firu jako bouře. Táhnou za páku a světelná muška zaměřo-vače sklouzne po nepřítelově letounu od vrtule, která pomalu rozráží vzduch jako roztočená křídla větrného mlýna.

Jsem teď tak blízko německému letounu, že všechny detaily mi biji do očí. Je to zbrusu nový typ focke-wulfu „s dlouhým nosem“ s řadovým motorem Daimler Benz.

Vidím už malé modré plaménky výfuků, kouřovou stu-hu, kterou spalující se plyn zanechává kolem trupu. Hřbet letounu je smaragdově zelený, břicho lesklé Jako měly šitky, které jsem kdysi dávno lovil v Mayenne,...

Obraz tak jasný a čistý se najednou zatemní, rozletí na kousky. Zářící kryt kabiny se roztříští jako zrcadlo. Granáty mých dvacítek prší dovnitř letounu, trhají, co se dá, stoupají k motoru ve smrtelném tanci výbuchů a jisker, které skáčí po aluminii.

Pak náhle vyšlehnou plameny, hustý černý dým, z něhož se vynořují chuchvalce ohnivých záblesků...

Je nutno uniknout z tohoto pekla. Nalehnu celým tělem na řídící páku, a jak mě už spitfire unáší daleko od místa tragédie, vrhám ještě jednou pohled na nepřátel-ský letoun, který zhasíná tam dole Jako kometa v po-slední křeči, mizí v rubáši mračen, zahalujících Orneský kanál.

Drama trvalo sotva několik vteřin.

Nikdy Jsem tak jako toto odpoledne nepocítil, onu ná-hlou úzkost, která stahuje hrdlo okamžik poté, co jsi sestřelil nepřátelský letoun. Všechna soustředěná ener-gie se rázem rozprchne a nezůstane nic než zoufalý pocit malátnosti a únavy. Veškerá sebedůvěra se rozplyne.

Musíš vynaložit vyčerpávající úsilí, abys znovu nashro-máždil energii, zburcoval pozornost, přinutil k poslušnosti ochromené svaly. V těchto okamžicích bys nejradyji uprchl a pouštíš se do zoufalých manévřů, jako by všech-ny nepřátelské letouny, celá německá luftwaffe soustře-ďovala svou hrozbu právě jen na tebe ...

A potom Jiskra znovu zapálí, člověk a stroj znovu splynou jako jedno tělo a jedna duše ...

Po mé pravici se utrhne spitfire a řítí se střemhlav za focke-wulfem. Zahlédnu letmo matriční číslo LO-B - je to Ken.

Musím ho krýt a spouštím se tedy za ním ve spirále, uhýbaje se několika prudkým nájezdům němec-kých letounů, podniknutých ostatně příliš na poslední chvíli, aby mě mohly sledovat v zatáčkách o nevelkém průměru.

Ken pálí, dlouhé šmouhy hnědého dýmu se táhnou od jeho křídel a rúženec prázdných nábojnic padá dolů.

Stržen tím pohledem přestanu na okamžik dávat pozor.

Přede mnou vyvstane stín, zakryje mi výhled. Zvednu hlavu. Deset metrů přede mnou Je obrovský focke-wulf s šedým břichem špinavým od oleje. Hnal se po mně, chybil mě a pálí teď po Kenovi,

Instinktivně přiškrtím plyn, táhnou jemně pákou, za-chytím nepřítel v zaměřovači; docela zblízka spustím palbu. Proud ocele, který chrlí čtyři kulometry a dva ka-nóny na dostřel nějakých patnácti metrů, se zasekne právě do průsečíku pravého křídla a trupu. Zasažený focke-wulf se zlověstně stočí vlevo, pravé křídlo se v gejzíru jisker ohne, utrhne se, velkým obloukovitým pohybem přerazí ocasní plochy a v prudkém dešti úlomků proletí Jako smřšť několik metrů ode mne.

Sotva se poněkud proberu z překvapení, už na mne útočí šest jiných focke-wulfů, je to pekelný tanec. Mlá-tím sebou, promočen od hlavy k patě potem, jako čert v kropence. Páka mi klouže ve zpocených ruce bez ruka-vic, do ruky mě chytá křeč.

Osm set metrů nade mnou se Frankův roj brání, jak se dá, uprostřed vířící masy focke-wulfů.

Jediný způsob, jak se z toho dostat, je neustále prud-ce kličkovat“ zatímco stodevadesátky se drží své obvyklé taktiky: útok střemhlav a svička vzhůru. Ostatně jsme proti nim ve výhodě. Bijeme se dvaceti kilometrů od letiště, zatímco němečtí stíhači mají na svou základnu dvě stě kilometrů. Budou musit první přerušit boj.

Přesto už mám dost tohohle cirkusu. V poslední chvíli se mi ještě poštěstí pověsit se na jednoho skopčáka, který příliš nespěchal s návratem nahoru: deset ran pod břicho a už si to šroubuje dolů s tlustým ocasem černého kouře. Letět za ním by bylo nebezpečné: měl bych okamžitě na zádech půl tuctu útočníků. Co na tom záleží! Bude-li ověření pochybné, spokojím se, jestliže ho prohlásí za probably destroyed.5

Na lítost nemám ostatně ani kdy - mám jiné starosti. Levý kanón se mi zasekl. Vystřílím dvacet granátů, které mi ještě zůstávají v zásobníku pravého kanónu, na Jiný focke-wulf, kterého nachytám, jak se baví tím, že před-vádí bezvadný výkřut. Co to měl za bláznivou myšlenku, pouštět se do umělecké akrobacie uprostřed nelítostného boje? Jak říkají Angličané - there is a place and a time for everything!6

Focke-wulfům už se to zřejmě také zošklivilo, začínají měknout, a až na tři nebo na čtyři, kteří se bijí jako lvi, začínají se ostatní ztrácet k jihu.

Využívám toho a diskrétně se uchyluji do mraků...

Skákal bych radostí, protože jsem za čtyřicet minut dosáhl tří vítězství, z nichž dvě budou určitě ověřena, a poškodil jsem další dva nepřátelské letouny.

Nemohu si odpustit, abych na oslavu vítězství nepřed-vedl nad Longues pět nádherných výkřutu k velkému pobavení vesničanů.

Jednoho dne zatrhne na generálním štábu taktického letectva šéf osobního oddělení 83. skupiny červenou čárou osobní kartu aspiranta Pierra Clostermanna z 602. stíhačí perutě. Připíše na okraj: Awarded Distinguished Flying Cross - operational rest from 7. 7. 1944J

Téhož večera přišel na velitelství 125. perutě tento telegram:

33 973 (F) P. H. Clostermann bude po skončení turnu-

5 Pravděpodobné zničeného.

6 Všechno má své místo a čas.

7 Udělení D. F. C. - stažení z operací od 7. 7. 1944.

šu okamžitě stažen z aktivních operací stop vrátí, se do Spojeného království stop sedm dní dovolené stop po skončení se bude hlásit na mezispojeneckém leteckém spojovacím ředitelství a na generálním Štábu stíhacího letectva za účelem nového zařazení po konzultaci s, For-ces aérténnes jrangatses stop provedte stop potvrďte příjem stop podepsán Vice Air Marshall H. Broadhurst AOC 83 group.

Vracíme se s Jacquesem z ostřelovací akce v okolí Saint-Lo.

Byli jsme uvítáni flakem rozmnístěným podél malé zastrčené silničky přečpané německými automobily.

Stačil jeden přelet, abych měl po náladě, Dvacetimi-metrový granát vybuchl na pancéřové desce mého se-dadla ...

Rozumně jsem vystoupil na tisíc metrů, Jac-ques přes mě naléhavě výzvy podnikl tři útoky přes palebnou přehradu...

Letoun má teď děravý jako řešeto.

Zastavili jsme se v jídelně na skleničku, než půjdeme zhltnout svou porci konzervovaného hovězího s mrkví. Přidá se k nám Lapser, když se na nás několik minut díval s mrzutým výrazem. Poručí si sklenici piva, vypije ji jedním hltm a téměř hrubě a jako člověk; který se po dlouhém rozhodování najednou vrhne do .vody, mi zčistajasna a bez obalu oznámí, že Jsem na vyšší rozkaz odvolán z aktivních operací.

Čekal jsem to už čtrnáct dní, ale pořád jsem tomu nechtěl věřit.

Lékař perutě si mě jednou vylovil a potají mi zdvojnásobil dávku benzedrinu, aby mi nervy držely ještě trochu pohromadě. Ničema určitě podal hlášení.

Konec konců je to jeho byznys a já mám asi opravdu nervy nadranc - sám Jacques už několikrát poznamenal, že se chovám jako stará panna narkomanka. Za čtrnáct dnů jsem ostatně ztratil osm kilo. <..'

Sic transit.. 8 ,n

Je mi líto opustit perutě, zvláště v této chvíli. Dostal jsem se na onen stupeň nervové deprjese* kdy člověk už nemá z ničeho strach a také si vůbec neuvědomuje žádné nebezpečí. To už je také stav, kdy reflexy ne-fungují, pilot řídí letoun mechanicky v jakési umělé blaženosti, vyvolané únavou a benzedrinem ...

8 Sic transit gloria mundi - tak končí sláva světa.

Za několik hodin nato přistane na B-2 dakota se silným ochranným doprovodem.

Vystoupí z ní sir Archibald Sinclair, britský ministr letectví, doprovázejí ho Air-Marshall Cunningham, vrchní velitel 2. Tactical Air Force RAF, a Vice-Air Marshall H. J. Broadhurst, vrchní velitel 83. letecké skupiny. Je to klasická inspekce moral lifting - doslova: návštěva, která rrtá „pozvednout morálku“.

Ministr provádí přehlídku. Stojíme v pozoru tak, jak jsme, Špinaví, neoholení, zaprášení, unavení a otrávení...

Kontrast mezi dokonalým gentlemanem v parádní na-žehlené uniformě a mezi tlupou vzdušných pirátů v le-teckých botách a se špinavými šátky kolem krku ne-postrádá určité komiky.

Podle všech britských pravidel Je dotýčný gentleman také vzorem chladnokrevnosti. Právě když Je uprostřed svého projevu, přiznane se nad letiště focke-wulf v hodně přízemním letu, protiletadlová obrana spustí palbu, stře-piny granátů první k zemi Jako liják a od rámusu zalé-hají uši - ale ministr pokračuje v proslovu a nezvedne ani hlavu.

Jacques mi šeptá do ucha, že je asi hodně hluchý a hodně krátkozraký.

Sir Archibald Sinclair se zajímá zvlášť o tři francouzské letce peruté - o Jacquesa, Aubertina a o mne - blahopřeje nám k našim úspěchům, potom vytáhne z kapsy malou krabičku a diskretně mi odevzdá vyznamenání D. F. C.

A

Sedím na polním lůžku a melancholicky si přisívám na uniformu docela novou stužku D. F. C. Rozhlížím se při-tom zoufale po svých věcech, kterys si budu muset složit do kufru nevím už po kolikáté.

Cekám na svou loď - a dny beznadějně plynou jeden za druhým. Jsem tu, sedím na trávě, a* boj zatím stíhá boj, můj LO-D, který teď pilotuje Jacques, startuje v oblacích zlatého prachu a dávky z dvacítek trhají vzduch.

V této chvíli chápu pravý význam přátelství. Vidiš, Jak starý kamarád, drahý bratr ve zbrani startuje k bojovému úkolu, a čekáš úzkostně na jeho návrat, nervy napjaty k prasknutí... Když jsme litali spolu, bylo to něco docela jiného ... Němci sundali Jonssena, pak Carpentera, potom Co-nollyho, jednoho z našich nováčků. Jacques pokračuje ve své skvělé sérii bojových akcí.

A večer 7. července odjíždíme s Frankem Wolleyem - který také dostal return ticket⁹ - kufrý namačkány do džípu, do Arramanches.

V 21.30 vstupujeme na palubu Tank Landing Craft 322.10

Druhý důstojník mi postoupil svou kajutu. Právě když si jdu lehnout, začíná velmi silný německý nálet. Utíkám na můstek, ozařovaný vztekou dělostřelbou. Gejzíry, vy-rážející z vody k nebi po dopadu pum, vypadají jako velké bílé přízraky, tančící mezi loděmi na kotvách.

Dunivá exploze, jako by se váhavě zabouchly těžké sklepní dveře ... obrovská záře ... plameny šlehají až k bledému měsíci, v mžiku zahalenému nestvůrnou pyramidou kouře. To vylétěla do povětří cisternová loď.

Hukot domierů se vzdaluje.

Také protiletadlová palba umlká.

Opírám se o zábradlí, oči upřeny na útesy Arraman-ches, rýsující se na obloze za spleť stožárů a lodních komínů.

Někde tam u Longues se ozývá uprostřed hvězdné noci čistá melodie spitfiru. U Caen zuří bitva, ale přesto ti připadá všechno tak klidné, tak pokojné, vzdáleny jsou všechny zvuky světa ...

Tu a tam se obzor na jihu zaskví paprsky, chvějícími se v tupém dunění, které otrásá mučeným městem.

Tu a tam vyletí k nebi růženec ohnivých záblesků a zhasne jako přehršel padajících hvězd.

Kolem mne je jen šumot moře v přílivu, zápach laku a těžkého oleje. Černou vodu rudě šrafuje hořící cister-nová loď, která, než se potopí, stravuje samu sebe.

Tak tedy konec. Cítím až do morku kostí, že osvobo-zení Francie je otázkou už jen několika týdnů a že

8 Zpáteční lístek.

10 Nákladní loď pro dopravu tanků.

ironií osudu budu jenom z dálky svědkem osvobození Paříže.

Moře stoupá. Dieselové motory se začínají chvět v útrobach lodi a za zádi se rozevírá velký květ bílé pěny.

A lodní šrouby začínají bít v dlouhém a jednotvárném rytmu jako mé srdce, těžké vzpomínkami, přátelstvím a smutky.

TŘETÍ CAST

Velitelem v Královském letectvu

Tajfun

Po dlouhém uvažování jsem se začátkem prosince roz-hodl, že se vrátím k bojové službě. Ovzduší generálního štábu mi zrovna nesvědčilo a tři měsíce, které jsem tam strávil, byly pro mne dosti trudné, přestože jsem se tam setkal s dobrými kamarády a s příjemnými lidmi.

Zajel jsem si na skok do Paříže a tamější atmosféra byla nejmírněji řečeno - nepřijemná.

Jacques, který je teď majorem na taktickém oddělení generálního štábu RAF v Bentley Priory, mě pravidelně informuje o situaci na vzdušné frontě.

Navštívil jsem Peta Wyckheama, který jako šéf pří-slušného oddělení má na Fighter Command na starosti přidělování k jednotlivým útvarům, a ten mi slíbil, že mi bude všestranně nápomocen, abych se co nejrychleji dostal k 122. stíhací peruti, která se měla v krátkém čase vrátit na kontinent vybavena tempesty V.

Za několik dní nato dostalo vrchní velitelství fran-couzských leteckých sil ve Velké Británii od britského ministerstva letectví tuto nótu:

Na výslovné přání maršála letectva H. J. Broadhursta D.S.O., D.F.C., by RAF velmi uvítala, kdyby poručík Pierre H. Clostermann D.F.C., až mu skončí předepsaná doba odpočinku, byl dočasně přidělen ke Královskému letectvu.

Vynikající schopnosti, které osvědčil při dřívějších bojových operacích, ho kvalifikují pro funkci velitele letky nebo peruté, kterou si vybere.

Prosíme vás, abyste nám sdělili, zda souhlasíte v zása-dě s návratem jmenovaného pilota do bojových operací za podmínek, které jsou svrchu uvedeny.

L. Herrera Flight Lieutenant

for Director of Allied Air Cooperation and Foreign Liaison

Na tuto velmi zdvořilou žádost odpovědělo minister-stvo letectví v Paříži jasným ne.

Za několik dní nato jsem potkal generála Vallina a po cestě jsem se ho zeptal, jak to vypadá s mým návratem. Velmi přívětivě mi vyslovil zásadní souhlas, i když nezapomněl zdůraznit, že jsem na listině pilotů, které si generál de Gaulle stůj co stůj přeje zachovat při životě a jimž tedy má být zabráněno vrátit se k bo-jové službě.

Generál Vallin mi slíbil, že bude intervenovat na mi-nisterstvu letectví.

Ale čas utíkal a 122. peruť se začala připravovat k odletu.

Nakonec mi pomohl plukovník Coustey, velitel fran-couzského letectva ve Velké Británii. Když viděl můj morální stav,

vzal na sebe jako dobrý velitel všechnu odpovědnost a dovolil mi vrátit se k RAF. Jenom mě poprosil - s humorem, který měl v povaze - abych se nenechal zabít, že bych mu tím jenom nadělal nepříjemnosti.

Co nejrychleji, než mohl přijít případný zákaz z Paříže, jsem se rozloučil s manželi Hermannovými - byli to Francouzi, kteří bydleli v Londýně už nějakých čtyřicet let a za mého londýnského pobytu o mne pečovali a hýčkali mě s nepředstavitelnou obětavostí a ušlechtilostí...

Téhož dne odpoledne jsem už byl v Aston-Downu, kde jsem měl absolvovat krátký kurs zacvičení na tajfunech a tempestech.

Když si velitel základny, WJC J. S. Shaw, prohlédl mé služební záznamy a zjistil počet naletěných hodin, rozhodl se zkrátit formality a zprostit mě teoretických cvičení.

„All right old boy, do a few circuits and bumps, and off you go to 83 Group Support Unit. If the weather is good, you can be in Holland within a week.“¹

Večer jsem už s radostí v srdci dýchal v jídelně poctivé a upřímné ovzduší RAF.

1 „Tak dobrá, kamaráde, udělejte několik okruhů a přistání a mažte si to k 83. G. S. U. Bude-li nám přát počasí, můžete být koncem týdne v Holandsku.“

(G. S. U. byla jednotka, která soustřeďovala, vybavovala a odesílala k jednotlivým letkám personál 83. letecké skupiny.)
160

Konečně zasvitlo slunce. Odpoledne si tedy udělám první „výlet“ na tajfunu.

Dostavil jsem se ke své letce v plné parádě a hlásil jsem se u svého instruktora, Australana Mac Fara, kterému všichni kamarádi říkali „neposkrvněný Mac“, protože byl vždycky zarostlý a otrhaný až hrůza.

Tři muži mi museli pomáhat, abych se s padákem na zádech vyšplhal do kabiny tajfunu - je totiž dva a půl metru nad zemí. Letoun je velmi hladký a není se čeho zachytit. Člověk se musí drápat nahoru pomocí otvorů, přikrytých kovovými destičkami na pružinách, které okamžitě zapadnou, jakmile zvedneš ruku nebo nohu - opravdové pasti na lišky.

Nakonec mě přece jen dostanou nahoru, usadí mě v kabině, poklepou mně na záda a po posledním „good luck“ jsem sám v břiše obludy.

Rychle si znovu opakují všechny rady instruktorů.

Protože výfukové plyny s vysokým obsahem kyslíčnicku uhelnatého, vnikající do kabiny, jsou velmi nebezpečné, je třeba nepřetržitě vdechovat kyslík. Proto ze všeho nejdřív si upravím masku a otevřu přívodný ventil.

Při startu tajfun uhybá silně vpravo, takže je třeba manipulovat s fletnery kormidel velmi opatrně.

Otevřu naplno chladič.

Vyzkouším si zajištění podvozku, jehož páka se nepříjemně podobá páce přistávacích klapek.

Stlačím páčku vztlakových klapek a otevřu přívod stlačeného vzduchu.

Rozsvítím kontrolní světla na palubní desce.

Nastavím plynovou páčku - plyn musí být otevřen na pět osmin palce, ani o chlup více, jinak by se zahltl karburátor a nastalo by nebezpečí zpětného šlehnutí plamene.

Stlačím páku nastavení úhlu náběhu vrtule na doraz a stáhnou ji zpět o několik centimetrů.

Přesvědčím se, že mám plně všechny čtyři nádrže benzinu a vyřadím centrální nádrže v trupu (spádové zásobování pro případ selhání čerpadel).

Povolím injektory: jeden přivádí do karburátoru směs alkoholu a éteru, druhý směs oleje a benzinu do válců.

Zastrčím roznětnou náložku do spouštěče. (Je to tak-zvaný Hoffmanův systém, který využívá expanze vysoce výbušných plynů ke spouštění motorů; nechytne-li motor

161

okamžitě, není to legrace, protože je už plný benzinu, a z devadesáti procent lze předpokládat, že dojde k výbuchu.)

Prst na spínači spouštěcího magnetu a druhý prst na zapalování - spouštím motor... Mechanik se zatím vydrápal na křídlo a pomáhá mi nastartovat, motor se najednou rozběhne s ohlušujícím rámem. Rev téhle obludy je nejméně pětkrát mocnější nežli hřmot spřítíru.

Motor několikrát hodí, ale vzápětí se roztočí takřka pravidelně. Všemi otvory plivá olej. Jeho zvuk a vibrace se mi přesto zdají podezřelé. Nervy mi hrají jako na drátkách a nevěřím vůbec ničemu. Co jsem k čertu přišel pohledávat na tyhle galeje?

Ty úvahy patrně trvaly malou věčnost, protože když zvednu hlavu, vidím, že mechanici jaksi udiveně čekají na znamení, aby odtáhli klíny.

Začínám pojíždět - trochu příliš rychle. Pozor, nebrzdí příliš prudce, brzdy se okamžitě zahřívají. Zahřátá brzda není k ničemu.

Co je tohle za stroj! Pojíždíš poslepu, ohmatáváš cestu jako krab, střídavě brzdíš vpravo, vlevo, aby sis zjednal trochu rozhled.

Na prahu dráhy, než se rozjedu, vyčistím podle instrukcí svíčky. Pročistím motor tím způsobem, že pustím plyn až na tři tisíce otáček, a okamžitě se usadí mrak oleje na mém čelním skle.

Dva tajfuny, které se chystaly přistát, dosedají s elegancí ne právě velkou, ale kontrolor se nemá k tomu, aby mi dal zelenou.

Vystrčím hlavu ze své klíčky, abych mu dal znamení, i když riskuji, že mi vletí kapka špinavého oleje do oka. Nic. Pořád červená.

Hrome, určitě jsem na něco zapomněl a můj zatracený motor se začíná zahřívát. Chladič mám už na 95 stupních.

Zoufale pátrám, co by mohlo být v nepořádku: klapky mám na 15 stupních, chladič je otevřený ... Panebože, rádiol

Rychle zapínám a hlásím se:

„Halo Skydoor, Skydoor, Typhie 28 calling. May I scramble?“*

2 „Haló, Skydoor, volá Typhie 28. Mohu se odlepit?“ 162

Místo odpovědi mi kontrolor konečně dává zelenou.

V pořádku, jde se tedy na věc. Utáhnu si straps, 5 uvolním brzdy, obezřetně najedu předkem letounu na bílou čáru uprostřed betonové vzletové dráhy a pomaloučku přidávám plyn levou nohou na pedálu.

Upozorňovali mě, že tajfun „šejduje“, ale že to bude takhle vážné... A přitom ta bestie zrychluje Jako rake-ta...

Opravuji směr, jak jenom mohu, ale přesto mě stroj unáší nebezpečně vpravo ...

V polovině dráhy se pravé kolo podvozku už takřka otírá o trávu. Jestliže s touhle potvorou sjedu z betonové dráhy, docela určitě se převrhnou.

Vzal to čert, začínám se odlepovat od země. Tenhle letoun má pekelnou boční labilitu. Pořád mě to strhává na stranu a já se neodvážuji příliš naklánět levé křídlo s těmi nešťastnými křídélky, která zabírají až při rychlosti nad dvě stě kilometrů za hodinu.

Naštěstí strhli hangár F, když došlo k celé řadě havárií právě z tohoto důvodu. Přesto se mi jen taktak povede nenabourat se do hangáru E.

Zatáhnu podvozek, ale zapomenu přitáhnout brzdy. Pekelné otřesy, které rozehrají letoun od ostruhy až na konec křidel, mě upozorní, že Jsem zatáhl podvozek do křidelních krytů, ačkoli se kola točí plnou rychlostí. Je-nom aby mi nepraskly pneumatiky!

Bylo to přece jenom pohodlíčko za psacím stolem na hlavním štábu ...

Konečně po několika minutách mám stroj plně v moci, mám už zas jistou ruku a dýchá se mi volněji. V otáčkách sice trochu kloužu, ale není to zas tak zlé.

Zkusím si malý let střemhlav, abych se přesvědčil, že to ještě dovedu. Krucifix, tohle je ale těleso! Ostatně - vždyť tahle bestie váží sedm tun, a tak pochopitelně akceleruje z fleku, že ti to zarazí dech.

Zjišťuji s uspokojením, že si to střihá mnohem rychleji než spitfire. A co tempest - to teprve asi bude Jízda!

Půlhodinka uplyne, než se naděješ, a já začínám sbírat odvahu k přistání.

Nejprve oblet na plný plyn, rychlost sedm set kilometrů za hodinu, abych pročistil ty zatracené svíčky, které 3 Popruhy.

se tak rychle zanášejí. Jenže potom marně ubírám plyn, mrskám ocasem Jako ryba, nakláním dolů chladič, ne-dokážu dostatečně zredukovat rychlost, abych mohl bezpečně vysunout podvozek.

Tak tedy Ještě Jeden oblet s motorem na volnoběh, rychlost pět set kilometrů za hodinu.

Další oblet čtyři sta kilometrů za hodinu.

Jsem už úplně zoufalý, a tak udělám svíčku bez motoru - vynese mě to sice vzhůru takřka o tisíc metrů, ale snížím rychlost na tři sta dvacet kilometrů.

Při malé rychlosti je tohle zvíře pekelně labilní a vy-sunutí obrovského podvozku má nepředvídaný účinek na centráž. Ačkoliv mě na to upozorňovali, nechám se překvapit, když se letoun začíná povážlivě otáčet kolem kolmé osy, málem jako by se dostával do vývrtky.

Žádám, abych směl přistát. Se vši obezřetností a s dostatečnou rezervou rychlosti se přímočaře snáším k zemi, sklápím klapky a všechno jde jakž takž, dokud se nezačnu přibližovat a vyrovnávat. Ale tahle silná křídla, která mají zdánlivě solidní vztlakovou rezervu, jsou zrádná. Sotva začnu opatrně táhnout pákou, ztratím vztlak, letoun spadne k zemi jako kámen nakláněje se na levé křídlo a odskočí deset metrů od země nosem vzhůru k nebi s nepředstavitelným kraválem.

Pustím naplno plyn, abych ztlumil pád, a zoufale manévruji křídélky, abych nespádl na záda.

Konečně po několikerém přibrzdění a dvou nebo třech divokých poskocích uštváný tajfun si to šněruje od okraje k okraji přistávací dráhy, která mi najednou připadá zoufale krátká.

Nakonec se mi přece jen podaří zastavit dřív, nežli vjedu do kulis, letoun není takřka ani vidět v mraku dýmu a oleje. Z ubohých pneumatik, které tak statečně odolávaly náporu sedmi tun, kutálejících se rychlostí dvou set kilometrů za hodinu, se kouří a silný zápach spáleného kaučuku se line na hony kolem.

Naštěstí mé žalostné přistání minulo takřka bez povšimnutí - bylo takových karambolů dnes odpoledne už několik a dva dokonce skončily vážnými haváriemi, tak-že dokud letoun zůstal nepoškozen, pokládá se to za očividný úspěch.

Čelo mám zpocené až hanba, ale morálku mám už zase na výši.

Nová fáze letecké války

Hawkerův tempest V se znamenitým Napierovým čtyřřadvacetiválcovým motorem do H-“Sabre“ - byl nejen nejmodernějším stíhacím letounem RAF, ale nejlepší spojeneckou stíhačkou vůbec.

Hlavní inženýr u Hawkerův Sydney Camm, konstruktér pověstného hurricanu, vzal za základ konstrukce své poslední dítě, tajfun, což byl solidní, masivní letoun velké nosnosti, s tlustým profilem křidel dobře udržujícím vztlak, a po šesti měsících práce předělal tajfun na tempest. I

Trup prodloužil více než o metr, aby se do něho vešlo dalších čtyři sta litrů benzínu. Kryt podvozku rozšířil, aby mohl použít obrovské čtyřlísté vrtule v průměru čtyř metrů. Aby zvětšil stabilitu na zemi, prodloužil rozpětí tenkých olejopneumatických noh podvozku skoro na pět metrů; speciální pneumatiky velmi malých kol - aby se daly vtáhnout do křidel - vyrobila firma Dunlop. Eliptická křídla tempestů byla tak subtilní, že bylo dokonce nutno zkonstruovat speciální kanón Hispano typ V, aby se do nich dal vmontovat.

Pilotní prostor byl posunut dozadu, aby se zlepšila viditelnost směrem dolů, a kabina přísně redukována na minimum - nízká kupole krytu z průhledné plastické hmoty, posazená na kabině dokonalého profilu...

Stabilizační plocha byla téměř zdvojnásobena, aby byla zajištěna dokonalá stabilita letounu v maximálních rychlostech, a série vztlakových klapek, rozmístěných takřka po celé délce odtokové hrany, zajišťovala nejvyšší bezpečnost při přistání, ačkoliv přistávací rychlost byla kolem tří set kilometrů za hodinu.

Ničím se nešetřilo, aby byl tempest schopen maximálního letového výkonu v nízkých a středních výškách. Dokonce i speciální přídavné nádrže byly konstruovány s láskou, s důmyslným řešením spojujícím k zavěšení pod křídlo. Nýtování, spojení dílů, hlazení ploch - všechno bylo dovedeno k nepředstavitelné dokonalosti.

Výsledkem byl fantastický bojový stroj.

Přes veliký chladič, který mu dodával pyšné a bojové

1 Bouře.

vzezření, byl tempest na pohled elegantní a neobyčejně ušlechtilý. Byl velmi těžký, měl sedm tun celkové letové váhy a s motorem o dvou tisících osmi stech padesáti koních disponoval značným přebytkem výkonnosti; zrychlení letounu bylo fenomenální.

Pilotáž na takovém stroji byla pochopitelně „na ostří nože“, ale výkon tempestů ospravedlňoval jakékoli úsilí.

Ve výšce jednoho tisíce metrů při rychlosti na třetinu výkonu (to je na 950 kJ s dvěma přídavnými nádržemi po 250 litrech dosahoval 540 kilometrů za hodinu přístrojové rychlosti, tj. pravá vzdušná rychlost téměř 580 km/h).

Rychlost při polovičním výkonu (1425 kJ) bez přídavných nádrží činila 640 km/h podle přístrojů neboli pravá vzdušná rychlost byla 690 km/h.

Maximální rychlost v horizontálním letu při plnicím tlaku třináct a 3850 otáčkách: 735 až 745 km za hodinu podle přístrojů, to je pravá vzdušná rychlost kolem 760 km/h.

V naléhavé potřebě - emergency - bylo možno hnát motor nad mezní hranici výkonu - až na 3000 k a 4000 otáček, a rychlost pak stoupala skoro až na 820 km/h.

Při maximálních zvýšených otáčkách motoru byl tempest jediný spojenecký letoun, který normálně, bez zvláštních nesnází pilotáže, dosahoval rychlosti zvuku, to je 1100-1200 km/h.

S bojovým doletem 800 km, se čtyřmi rychlopalnými kanóny ráže 20 mm a s 800 granáty ve čtyřech zásobnicích (to je téměř na dvacet vteřin palby) a s 1800 litry v nádržích byl tempest ideální denní korzár, důstojný protějšek nočního piráta mosquita.

Dvě první skupiny tempestů (3. a 56. peruť RAF) byly postaveny a urychleně vrženy do boje v červnu 1944 proti létajícím pumám (V-1), které sužovaly Londýn. Jejich zásahem vybuchlo skoro devět set V-1 nad mořem. Americké mustangy a thunderbolty i spitfiry RAF mohly na-padnout tyhle zatracené střely jen střemhlavým letem, a to zmenšovalo naději na úspěch. Tempesty mohly klidně hlídkovat na nebi na poloviční výkon, a teprve když V-1 byla v dohledu, zvýšit rychlost, zaujmout polohu a po-hodně střílet - a to všechno díky své epochální rychlosti.

Pochopitelně se toto spěšné nasazení tempestů do boje neobešlo bez některých nesnází. Motor „Sabre“ přijímal jen velmi neochotně jiný než stopadesátioktanový benzin.

Došlo k těžkým nehodám; závady na šoupátkovém rozvodu („Sabre“ je totiž bezventilový motor), poruchy mazání při vertikálních manévrech, infiltrace výfukových plynů do pilotního prostoru atd.

Nejhorší ze všeho bylo nahromadění benzínových a olejových par v přívodu vzduchu do karburátoru, kde sebe-menší vystřelení plamene mohlo způsobit oheň na palubě a velmi často hned vzápětí nato explozi letounu ve vzduchu.

lák mile ustala hrozba V-1, byly tempesty okamžitě staženy z první linie. Zatímco bylo započato s organizační přípravou pro postavení křídla o čtyřech stíhacích perutích, technici od Hawkerů a Napierů se snažili v úzké spolupráci odstranit všechny tyto nedostatky.

Mezitím v zimě roku 1944 vstoupila válka do statického období, spojenecké síly se přeskupovaly a zpevňovaly své pozice na levém břehu Rýna.

Jak to vypadalo s luftwaffe?

Pro širokou veřejnost bylo hotovou věcí, že Německo už nemá ani piloty, ani stroje. Spojenecké informační služby pečlivě udržovaly tuto pověru, a to z několika důvodů:

Především strašlivá ofenzíva spojeneckého bombardovacího letectva proti továrnám na letadla v říši, přestože úplně zničila Warnemiinde, Marienburg (továrny Focke-Wulf), Vídeňské Nové Město a Reznou {Messerschmitt}, nepřinesla zřejmě žádné podstatné zmenšení bojové síly, kterou disponovala luftwaffe.

Tento fakt samozřejmě vytvořil mrzutou situaci, tím spíše, že americké letectvo oznamovalo po každém velkém náletu na Německo, že sestřelilo dvě až tři sta nepřátelských stíhačů. Protože těchto výsledků se dosáhlo za cenu ohromných ztrát (187 létajících pevností z celkového počtu 642 nasazených při náletu na Schweinfurt 14. října 1943), které samozřejmě jítily americké veřejné mínění, měla se činnost německé luftwaffe zahalit diskrétním závojem.

Na nás, kteří jsme byli s luftwaffe v denním styku (a proto také nebylo samozřejmě možné zakrývat nám její skutečnou sílu), oficiální optimismus amerických tisíkových agentur působil jako červený šátek na krocanu:

čím více německých stíhačů Američané sestřelovali, tím více se jich hemžilo na obloze!

Jedno je jisté: ofenzíva proti montážním dílnám a opravárnám německého válečného letectva, ačkoli strašlivě účinná, nezabránila, aby produkce německých stíhačů od července 1943 do března 1945 podstatně nestoup-la, Němcům se podařilo udržet měsíční výrobu od 1200 do 1700 letounů (v listopadu 1944 dokonce 2325).

Musíme samozřejmě dodat, že bez těchto bombardovacích náletů by byli Němci uskutečnili předvídanou výrobu okolo tří tisíc letounů za měsíc v roce 1944 a čtyři a půl tisíce letounů na začátku roku 1945.

Tato mimořádná vitalita měla dvě příčiny:

Rekonstrukce vybombardovaných továren pokračovala obdivuhodným tempem a okamžitě se v nich opět obnovovala výroba.

Neustále rostl počet nezranitelných podzemních dílen.

Továrna ve Vídeňském Novém Městě byla například za šest neděl po tom, co vypadalo jako totální zničení, s to

vyrábět dva messerschmitty 109 denně. Za čtrnáct dní nato jich vyráběla devět a dříve než za čtvrt roku po náletu už zase vesele vyráběla svých někdejších patnáct messerschmittů 109 denně.

To byl opravdu husarský kousek a bylo nutno opakovat druhý nálet létajících pevností (zůstala jich znovu stovka na bojišti). Němci ovšem nemohli vydržet tuhle hru na honěnou věčnou. I když pumy létajících pevností nebyly dosti těžké (75 až 150 kilogramů), aby zničily obráběcí stroje, tovární haly přes energickou rekonstrukci pře-stávaly být schopné provozu.

Z toho důvodu se Němci začali s halami uchylovat do podzemí.

Doktor Kalmmler, prostřednictvím sonderstabu H a doktora Treibera ve stálém spojení s Goeringem, ujal se řízení tohoto ohromného podniku. Byl to silácký výkon prvního řádu.

Od ledna 1944 Němci vyhledávali lomy, sklepem a ja-kákoli jiná vhodná místa k tomuto účelu. Často odchýlili železniční tratě o několik desítek kilometrů, aby využili tunelů. Dokonce i berlínské metro se stalo úkrytem pro montážní linky.

Od dubna 1944 měly Royal Air Force a britské zprávo-dajské služby ověřené důkazy, že Němci vyrábějí v pod-zemních továrnách nejméně tři sta kompletních letounů a velký počet motorů měsíčně.

Teprve později, když spojenci obsadili Německo, bylo si možno učinit dokonalou představu o celém rozsahu těchto prací troglodytů.

V hlubokém lese nedaleko Alt Ruppinu objevili Rusové průsek, v němž byla pod stromy seřazena stovka výtečně kamuflovaných He 162 a FW 190.

Když šli kus dále podle železniční tratě, která se zdála ztrácet ve vysokém lese, otevřel se před nimi vchod do podzemních dílen.

Na ploše více než 25 000 čtverečních metrů tam byla instalována továrna s kapacitou čtyř stíhacích letounů denně. Letouny byly dopravovány nákladními automobily až na rozestavěnou autostrádu Berlín-Hamburk, vzdálenou několik kilometrů, a jeden z úseků této autostrády, širo-ký 60 metrů a dlouhý 4000 metrů a dokonale přímočarý, sloužil jako pokusná vzletová dráha. Stroje byly umístě-ny v úkrytech postavených podél tohoto nádherného improvizovaného letiště a někdy odtud také vzletly k bo-jovým úkolům.

V okolí Trevíru pracovalo několik tisíc dělníků od Ope-la z Russelsheimu ve dvou železničních tunelech mezi Koblenzi a Trevírem na výrobě některých součástí letou-nů - vyráběli např. podvozky pro Mechaniku Rachlitt, kompresory a turbíny pro reaktivní letouny, dodávané Mansfeldovými továrnami ve Vratislavi.

Ve velkých lomech nedaleko Halberstadtu, kousek od letiště, byla montována křídla a trupy FW 190 D a D 12 a dopravovány nákladními automobily až do dílen k mon-táži celého letounu.

V berlínském metru zřídila firma Henschel mezi stani-cemi Bergstrasse a Grenzallee montážní linku, na níž se vyráběly trupy a ocasní plochy junkersů 188. Protože tru-py těchto letounů byly příliš velké, aby prošly východy a vešly se do výtahů, byly zhotovovány ve dvou kusech a kompletně pak smontovány pod širým nebem. Až do osvobození Francie dodávala ostatně potřebné nýty jed-na pařížská firma.

Chodby potašových dolů v Halle a Saale, náležitě roz-šířené, poskytl úkryt několika tisícům dělníků (osm set v jedné chodbě), pracujících na pneumatických a elek-trických součástkách letounů.

Obráběcí stroje a montážní linky továren Messer-schmitt v Rezně byly po dvou prudkých náletech, prove-dených krátce za sebou, během jednoho týdne přeneseny do velkého silničního tunelu u Eschenhoe v Bavorsku a za tři měsíce nato už odtud vycházelo týdně dvacet messerschmittů 109 a patnáct messerschmittů 262.

V Egelu objevily americké jednotky obrovské podzem-ní dílny, z nichž v prosinci 1944 vycházelo 6 focke-wulfů „s dlouhým čumákem“ denně a v březnu 1945 deset volksjagrů denně.

Bylo by možno uvést desítky takových případů.

Němci tedy byli s to proti všem spojeneckým předpo-kladům a přes všechny nálety udržet výrobu letounů na velmi vysoké úrovni a vyrábět zhruba dva tisíce letounů měsíčně.

Jaké to byly letouny a jak se osvědčily?

Němci vyráběli ve velkých sériích:

Dva typy klasických jednomístných stíhaček s jed-ním motorem - messerschmitt 109 série K a focke-wulf

„s dlouhým čumákem“ série D.

Dva typy reaktivních jednomístných stíhaček, mes-serschmitt 262 a henschel 162 „volksjSger“.

Třímístný bombardovací letoun junkers 188.

Reaktivní průzkumný a bombardovací letoun, jedno-místný arado 234.

Focke-wulf 190 „s dlouhým čumákem“ byla obměna klasického focke-wulfu s řadovým dvanáctiválcovým mo-torem Jumo 213 o 2100 k s injekcemi vody a metylu při maximálních rychlostech namísto normálního hvězdico-vého motoru BMW 801.

Polovina všech německých stíhacích perutí (Jagdge-schwader) byla v lednu 1945 vybavena těmito znameni-tými stroji. Velmi rychlý (700 až 750 km za hodinu), velmi ovla-datelný, vyzbrojený jedním kanónem ráže 30 mm, za-montovaným v motoru a dvěma kanóny Mauser ráže 20 mm u kořene křídel, byl FW 190 D 9 znamenitým a obávaným protivníkem. Jeho skvělé vlastnosti ho řa-dily do téže kategorie jako tempest a zřetelně ho nadřa-zovaly americkým mustangům, lightningům a thunderbol-tům stejně tak jako anglickým spitfirům XVI.

Messerschmitt 109 K s motorem Daimler Benz 605 o 1700 k byl hbitější protějšek mustanga, a byl-li dobře pilotován, mohl s úspěchem čelit tempestům.

Reaktivní messerschmitt 262 s dvěma proudovými motory Jumo 004 - B1 a čtyřmi automatickými kanóny MK 108 ráže 30 mm byl nejsenzitivější bojový letoun zkonstruovaný do té doby vůbec. Byl to první reaktivní letoun účinně použitý v leteckém boji, Němci ho vyráběli sériově a ve velkém počtu používali na frontách od listopadu 1944. Pro své skvělé kvality mohl být messerschmitt 262 právem nazýván králem stíhacích letounů.

Při své úžasné rychlosti (takřka 1000 km/h, znamenité palebné síle o velkém dostřelu (sto granátů z jednoho kanónu) a velmi dokonale konstruovaném pancéřování o tloušťce 89 mm mohl tento letoun znamenat převrat v letecké válce. Bohužel (či spíše naštěstí!) zasáhla i v tomto případě Hitlerova intuice. Když si v dubnu 1943 nechal tento letoun předvést, osobně se vložil do věci a donutil konstruktéra, aby překonstruoval svůj stroj tak, aby se z něho stal stíhací bombardovací letoun, určený k odvetným útokům proti Anglii.

Po celé spoustě rozkazů, vzápětí zrušených a nahrazených novými, po řadě alternativ a četných diskusích přesvědčilo nakonec O.K.W. (Oberkommando der Wehrmacht - německé vrchní velitelství) Hitlera, když už mohutněla spojenecká bombardovací ofenzíva. Messerschmitt 262 byl vrácen svému původnímu účelu jako „Kampfzerstörer“ (přepadový stíhač, určený k ničení nepřátelských bombardérů).

Pilotovat messerschmitt 262 byl velmi choulostivý úkol - měl zatížení více než 200 kg na čtvereční metr, přistávací rychlost tři sta až tři sta deset kilometrů za hodinu a velmi nesnadný vzlet.

Také na motorech docházelo často k poruchám a ztráty pilotů při nehodách byly nepochybně velmi značné. 52.

Jagdgeschwader (stíhací perut'j ztratila např. za čtvrt roku třicet pilotů.

Přesto mohla od ledna 1945 zasádnout Luftwaffe do boje nejméně dvě stě ME 262. Třetina z nich startovala z po-věstného letiště Rheine Hopsten, kde byla pro tyto letouny vybudována zvláštní betonová vzletová dráha, dlouhá 2800 a široká 60 metrů.

Volksjäger (lidový stíhač) HE 162 byl opět znamenitě promyšlený letoun. Byl speciálně konstruován tak, aby mohl být vyráběn ve velkých sériích, měl velmi jedno-duchou konstrukci a pilotáž, byl vybaven a vyzbrojen opravdu jen tím nejnútnejším (vytrvalost letu 45 minut, dva kanóny ráže 30 mm). Z pětácti leteckých továren, rozsetých po celém území říše, se hrnuly volks-jagry jako pecny chleba.

Junkers 188, dvoumotorový rychlý bombardovací letoun s velkým doletem, byl sice v posledních měsících války nasazen k bojovým operacím v počtu asi 800 strojů a pořád ještě sériově vyráběn, ale byl to zřejmě oběto-vaný letoun.

Mohl totiž jen s velkými obtížemi startovat z náhodných letišť, poslední německé zásoby benzínu C 3 (šestadevadesátioktanového), nezbytné pro jeho motory BMW 830 a Jumo 213, byly rezervovány pro stíhače a poslední vhodná letiště pro messerschmitt 262.

Jednomístný reaktivní arado 234 byl speciálně konstruován jako průzkumný a bombardovací letoun. Byl méně rychlý než ME-262 (850 km/h). Ale přece jen ho ne-bylo možno podceňovat, jak pro čtyři kanóny ráže 30 mm, tak pro osm set kilogramů pum, nebo pro několik automatických kamer. Nejméně tři průzkumné skupiny (Aufklarungsgruppen) byly koncem roku 1944 vybaveny tímto typem letounu.

Němci měli tedy letouny - a velmi dobré letouny. Jak to vypadalo s piloty, kteří s nimi bojovali? Byli s to zvládnout obrovské úkoly, jejichž tíha rostla den ze dne?

Je velmi choulostivé udělat si o tom spravedlivou představu. Přesto se pokusím dát na tuto otázku odpověď.

V Luftwaffe, jak se zdá, neexistoval průměr a německé piloty bylo možné rozdělit do dvou velmi odlišných kategorií: „Esa“ - asi tak 15 až 20 procent všech německých pilotů - byli letci, kteří skutečně převyšovali průměr pilotů spojeneckých.

Ostatek nestál za mnoho. Byli velmi odvážní, ale zdaleka nedokázali držet krok se svými stroji.

Bylo to zaviněno zejména chvatem, s nímž byl němec-ký létající personál - po velkých ztrátách v bitvě o Anglii a v ruském tažení - vrhán do boje. Příliš rychlý, nesoustavný a neucelený výcvik, v němž se kladl nepřiměřený důraz na morální kvality, na politickou doktrínu Velkého Německa a na ryze vojenské teorie na úkor technických znalostí ve vlastním slova smyslu. K těmto nedostatkům přistoupil od konce roku 1943 citelný nedostatek pohonných hmot.

Takže jsme měli proti sobě jednak „starou gardu“ Luftwaffe, odvážnou bandu, dlouho kovanou ve výhni evropských nebes - ostřílené mazáky, z nichž každý měl tři až čtyři tisíce nalétaných hodin. Tito piloti, většinou vyškolení ve španělské občanské válce, přežili postupně všechny kampaně Luftwaffe od roku 1939 a stali se mistry svého řemesla, znali je do gruntu a do všech kliček. Byli opatrní a sebejistí zároveň, absolutní páni svých strojů - a utkat se s nimi bylo za všech okolností velmi nebezpečné.

Na druhé straně mladí fanatici s velmi vysokou morálkou, přesto však poněkud omezení právě tou železnou disciplínou, byli ve většině případů snadnou kořistí v každém utkání.

Ale ať už je tomu jakkoli, „standard“ německých stíhačů byl všeobecně koncem roku 1944 a začátkem roku 1945 podstatně vyšší než v kterémkoli období od roku 1940.

Tuto okolnost není možno vysvětlit - necháme-li stranou úvahy čistě morální, jako přímou obranu vlasti, rodné půdy atd. - jinak než tím, že elitní stíhací skupiny měly absolutní přednost v zásobování benzinem a oleji. A my jsme teď měli před sebou jenom elitní jednotky, měli jsme takřka jistotu, že se v boji setkáme jen s velmi zkušenými nepřátelskými piloty, zatímco v letech 1942 a 1943 a na začátku roku 1944 se piloti v jednom kuse stěhovali ze západní fronty na sovětskou frontu, takže jsme často přicházeli do styku s velmi průměrnými německými jednotkami, které byli později soustředěny výlučně na východní frontě. Ruská fronta byla pro Luftwaffe v zásadě místem, kde kvantita nahrazovala kvalitu, a nejlepší jednotky si držela Luftwaffe proti denním náletům amerických bombardérů.

Taková byla v hrubých rysech všeobecná situace Luftwaffe v posledních dnech roku 1944.

Spojenecká početní převaha se ovšem mohla projevit jenom ve stavu záloh, které byly k dispozici, protože ne-byl dostatečný počet letišť, na nichž by bylo lze umístit v rozumné vzdálenosti od fronty více než tisíc stíhacích a

bitevních letounů, které tvořily 83. a 84. skupinu stíhacího letectva.

Naproti tomu luftwaffe mohla účinně operovat, proto-že byla rozseta dobře na stovce malých letišť, seskupených kolem větších základen převážně v trojúhelníku Arnhem - Osnabruck - Koblenz.

Messerschmitt 262 mohly beztravně provádět průzkumné taktické lety nad celou spojeneckou frontou a my jsme často pozorovali početné německé sestavy, některé až o stu letounů, jak za dne postřelují a bom-bardují střemhlav naše jednotky a konvoje.

Spojenecké průzkumné letouny a naši bombardovací stíhací měli tvrdý život. Útvary tajfunů často ztrácely šest nebo sedm letounů z dvanácti v bojových utkáních s focke-wulfy 190 nebo s messerschmitt 109.

Spitfiry byly bezmocné. Měli jsme jen jedno křídlo spitfiry XIV o třech stíhacích perutích, ostatek byly spit-firy IX-B anebo spitfiry XVI (byly to vlastně spitfiry IX-B s motory Rolls-Royce, vyráběnými firmou Packard v USA). Všechny skupiny spitfirů IX operovaly ostatně většinou jako bombardovací stíhací. Němci, kteří věděli o kvalitách spitfirů ve vzdušných soubojích, si dobře dá-vali pozor, aby se s nimi nesetkali v přímém boji, ale ubohé spitfiry neměly ani potřebnou rychlost, ani dosta-tečný dolet, aby mohly nové německé stíhače donutit k zápasu, jestliže se jim do něho nechtělo.

Spojenecké vrchní velení si začínalo dělat s touto si-tuací vážné starosti. Podobný stav byl ostatně zřejmě také v americkém sektoru v Lucembursku, ale tam to nebylo tak vážné, protože Němci věděli, že rozhodující útok přijde na severu Porúří, a proto soustřeďovali své síly v Holandsku.

Rundstedtova ofenzíva přišla znenadání a naše gene-rální štáby zase jednou prokázaly, jak nedostatečné je jejich zpravodajství.

Messerschmitt 262 poskytly německému maršálovi do-konalý obraz situace na naší frontě, zatímco naše prů-zkumné letectvo bylo přesvědčivě neutralizováno němec-kými stíhací.

Aby se učinila přítrž tomuto neblahému stavu, bylo do Holandska posláno 122. křídlo RAF, vybavené tempesty, elitní jednotka, na níž byl založen celý obranný a tak-tický systém britské fronty. Byli pro ni vybráni jenom piloti, kteří měli nalétán nejméně jeden celý turnus ope-račních hodin anebo kteří se mohli prokázat dostateč-nou bojovou zkušeností. Perutě 486. (Novozélandané), 80., 56. a 274., k nimž byla připojena 41. perut', vyzbro-žená spitfiry XIV, tvořily 122. křídlo.

Protože byly známy senzační výkony tempestů, byla jim přidělena vyčerpávající práce:

Neutralizace německých stíhačů, zejména reaktiv-ních letounů.

Denodenní rozvracení německého železničního sy-stému od Rýna po Berlín systematickými útoky na loko-motivy.

Pyšné křídlo tempestů, které se pokládalo za zítelnice v očích RAF, usadilo se ve Volkem v Holandsku a bylo okamžitě vrženo do boje.

Byla to zatracená práce. Tempesty létaly ve skupinách po dvanácti nebo po čtyřadvaceti, vrhaly se na focke-wulfy a honily je až na letiště. Roje o čtyřech letounech létaly několikrát denně přízemním letem až nad Berlín, zanechávaly za sebou po cestě tam železniční tratě po-seté lokomotivami, děravými Jako cedníky (kotláři) a cestou zpátky organizovaly nelitostné honičky na letou-ny luftwaffe. Dvojice letounů byly udržovány ve stavu nepřetržité a okamžité pohotovosti, piloti seděli připou-tání v kabinách, prst na spouštěcí, připraveni vzlétnout okamžitě, jakmile nějaký ME-262 přeletí naši frontu.

Za čtrnáct dní bylo sestřeleno dvaapadesát německých stíhačů, z toho tři messerschmitt 262, a zničeno 89 lo-komotiv. Jedenadvacet tempestů zůstalo na bojišti.

A v této chvíli přišel německý úder z 1. ledna 1945, který měl ještě znásobit práci 122. křídla a jeho odpo-vědnost.

Poslední velké vítězství luftwaffe

1. ledna 1945

Nový rok nezačínal pro německou brannou moo zrovna příznivě.

Po neúspěchu Rundstedtovy ofenzívy nacisté, zahnání do úzkých na Ryne, tísnění ruskými armádami v Polsku i v Československu, byli na všech frontách v defenzívě.

Přesto startovaly toho dne asi v 7.45 z více než dva-ceti letišť pokrytých sněhem silné sestavy focke-wulfů 190 a messerschmittů 109 ...

V 8.05 malý letoun „Auster“, sloužící Jako pomocný letoun při řízení dělostřelecké palby, vysílal poplašnou zprávu: „Právě přeletělo nejméně 200 messerschmittů v při-zemním letu, kurs 320 stupňů ...“

V 8.30 dohořivaly na sedmadvaceti spojeneckých zá-kladnách od Bruselu až k Eindhovenu stovky anglických a amerických letounů. Všude v klidném vzduchu, v němž se ještě třepetaly malé šedé a bílé obláčky po roztřescích tisíců a tisíců granátů protiletadlové obrany, stoupaly vzhůru k nebi vysoké sloupy černého dýmu jako pilíře gotických katedrál.

Generál Speerle riskoval odvážně úder, jaký v celé této válce neměl období.

Soustředil na letištích v Twentu, Appeldoornu, Aldhor-nu, v Hagelo, Mtlntsteru, Lipstaadtě, Rheine, Neukirchenu, Metelen, Harskanfu, v Teuge a na všech satelitních le-tištích těchto základen tucet elitních stíhacích perutí. Později se zjistilo, že šlo o stíhací perutě (Jagdgeschwa-der JG-2, JG-3, JG-4., JG-5, JG-26, JG-27, JG-52, JG-53 a několik dalších útvarů - dohromady asi o 650 focke-wulfů 190 D 9 a asi 450 messerschmittů 109 K.

Ještě večer 31. prosince neznali němečtí piloti cíl ope-race. Za soumraku vzlétli ze svých mateřských základen a soustředili se na zmíněných letištích.

V 21 hodin zhasla světla - žádný Silvestr, žádné pití, jednotná večere pro všechny létající personál.

176

V pět hodin ráno 1. ledna byl budíček a za všeobecné-ho nadšení byl pilotům vysvětlen Speerleho velkolepý plán. Sám Goering bleskově navštívil některé útvary, aby jim dodal odvahy. Každý pilot dostal mapu velkého měřítka, na níž byly přesně zakresleny všechny spojenecké letecké základny a letiště (výsledek znamenitého průzkumu Me-262), jakož i zpáteční kursy, místa, z nichž měli být „vyloveni“ piloti, kteří by musili vyskočit padákem, a podrobné instrukce pro celý let.

V čase Č letouny vzletly, spojily se do tří sestav po třech až čtyřech stech strojích, a tyto tři mohutné letectvé síly, vedené třemi junkersy 188 jako velitelskými le-touny, zamířily ke spojeneckým liniím.

Jeden proud přeletěl těsně nad vlnami a nad pobřežím Zuiderké moře a vznesl se až nad Brusel. Druhý proud letěl v přízemním letu přes Arnhem až k Eindhovenu a třetí si to namířil přes Venlo k americkým liniím.

Překvapení bylo naprosté.

Téměř půl hodiny postřelovaly messerschmitty a focke-wulfy spojenecké letouny, namačkané na zledovatělých letištích.

V soustředěné nepřátelské palbě se podařilo vzlétnout jen několika málo spitfirům.

Podivuhodnou náhodou bylo 122. křídlo takřka v plné síle na sweepu nad Německem, a když bylo zavoláno zpět, většina tempestů byla už u konce se střelivem. Vol-ke! byl jako zázrakem. Jedno ze tří letišť, která byla ušetřena.

Všude jinde to byla katastrofa.

Jenom v Bruxelles-Evere bylo zničeno sto třicet dopravních letadel, létajících pevností, tajfunů a spitfirů.

V Eindhovenu byla úplně zničena celá 124. kanadská peruť a jedna polská peruť spitfirů.

Celkem bylo v několika minutách zneškodněno na osm set spojeneckých letounů.

Několik tempestů a spitfirů, které se odvážily za-sáhnout, sundalo v té mačkanici šestatřicet skopčáků a anglická a americká protiletadlová obrana jich sestřelila sedmapadesát, celkem tedy bylo zničeno třicet devět německých letounů, jejichž trosky byly po týdnu pátrání nalezeny v našich liniích.

Pro spojenecké veřejné mínění by byla tato německá operace, skvěle naplánovaná a mistrně provedená, smr-

177

teľnou ranou, kdyby byla vešla do všech podrobností ve známost.

Americká cenzura a k smrti vyděšené zpravodajské agentury se pokusily vyličít tento německý úder jako velké vítězství spojenců, udávaly přitom ovšem absolutně fantastická čísla, z nichž jsme si ještě za tři měsíce u všech letek dělali legraci.

Úspěch luftwaffe dokázal za cenu ztráty asi jednoho sta letounů ochromit Tactical Air Force na déle než na týden.

Jedině energický zásah maršála Broadhursta, velitele nejhůř postižené 83. letecké skupiny, který okamžitě zmobilizoval všechny nepoškozené letouny a bez meškání zburcoval v britském leteckém parku všechny zálohy, za-chránil situaci natolik, že bylo možno ve čtyřiceti hodinách reorganizovat několik bojových perutí k udržení fronty.

V této kritické chvíli jsem se vracel k aktivním bojovým operacím.

Následující týden 122. křídlo prakticky jediné od úsvitu až do soumraku zajišťovalo leteckou ofenzívu a ztratilo za šest dní osmnáct pilotů a třicet letounů.

Neradostný návrat

Trávím s Jacquesem poslední zbývající hodiny, potom nastoupím se zbraněmi a zavazadly do „dostavníku“ ansona. Je to obvyklá cesta, Jednotvárná a nepohodlná, v útrokách něčeho, co se sice podobá letadlu, ale nadarmo se tomu neříká „stará bedna“.

„Dostavník“ anson dopravuje všechno - piloty odjíždějící k jednotkám 83. skupiny, poštu, noviny, tu a tam nějakou tu láhev whisky, čisté ubrusy a utěrky pro kantýny, uniformu, kterou si některý z kamarádů nechal obarvit, někdy třeba i psa nebo maskota pro některou letku...

Tohle všechno je nacpáno do kabiny, dlouhé tři metry a široké jeden a půl metru. Všechno se to ustavičně třese, ledový průvan číší bůhví odkud a nejhorší ze všeho je mořská nemoc, kterou nevyhnutelně dostanete po půlho-dině takového letu.

178

Sedím na pytli s padákem, jsem zmrzlý. Jako ram-pouch, přestože mám na sobě kožich, vzpomínám si na všechno, co jsme si povídali s Jacquesem, a srdce mám plné zvláštní směsice hořkosti, obav a cestovní horečky.

Jak je žalostný tenhle návrat k aktivním operacím, srovnám-li jej s našim příchodem do Biggin Hillu nebo k 602. peruti přede dvěma léty ...

Nemohu se dočkat, abych už zase dýchal zdravé a upřímné ovzduší u letky po čtyřech deprimujících měsících na hlavním štábu a v osvobozené Francii... Zároveň však také cítím, jak se mi znovu svírá žaludek, stoupá ve mně stará úzkost před odletem do bitvy.

Jak obstojím tentokrát, zdaleka vydržím?

Po třech stech bojových akcích se člověk nevrací k jednotce s nadšením pilota, čerstvě upečeného v O.T.U., ani s absolutní sebedůvěrou, kterou dává do-konala zkušenost.

Vím, že mě vyexpedovali tak rychle, sotva jsme do-sáhli francouzského svolení, jenom proto, že pro tem-pesty nemají dost velitelů letek.

Pete Wyckheam na generálním štábu RAF je ke mně alespoň upřímný - 122. křídlo ztrácelo v posledních měsících průměrně tři velitele letek a jednoho velitele peruti týdně ...

„Good luck, Closter old boy, bags of promotion over in one two two wing I“2

To je jako na dlani, Jen zůstanu-li naživu, o povýšení nemusím mít strach ...

Vrátit se po čtyřech měsících pohodlí a kancelářské práce k bojovým operacím na letounu, jehož typ neznám, po

půldruhé hodině létání s tajfunem a třech kratičkých výletech s tempestem, to je nejenom riskantní, ale takřka šílené rozhodnutí.

Stále myslím na to, Jak jsem se ve Warmwellu neodvážil riskovat s tempestem výkřut, ba dokonce ani prach-obyčejný přemet!

Jakpak budu asi reagovat v palbě flaku, který, Jak mi právě řekl Jacques, v poslední době pekelně zesílil?

Co se dá dělat. Alespoň mi teď mohou všichni vlézt na záda.

1 Operation Training Unit - operační výcviková Jednotka.

2 „Mnoho štěstí, kamaráde, u 122. křídla máš postup zaručen!“

179

Měl jsem už po krk ministerstva letectví v Paříži s je-ho věčnými kompetenčními spory, s jeho paralytickými plukovníky, s „hrdiny odboje“, se zmatenými rozkazy a se všemi těmi podezřelými lidmi v bizarních unifor-mách, kteří kde se vzali, tu se vzali, ale najednou se objevili v Paříži jako pěna na vřící zavařenině.

A proti tomu my letci z F.A.F.L.,³ kterým válečné le-ectvo vděčí za všechno a především za svou čest, my, kteří jsme šli do masakru jeden za druhým a přece jen šťastní jako malí kluci, hrdí na to, že můžeme začít znovu, že můžeme pokračovat v boji, nechť už logika cifer mluví jakkoli proti nám, my, kteří Jsme falšovali procento nadějí, zapírali nalétané hodiny, kteří jsme se dřeli, hynuli, my s nemocnými nervy, s plicemi spálenými kyslíkem ... jsme najednou vypadali jako ubozí dobrodruzi.

Tech několik málo z nás, kteří přežili neslýchané úsilí čtyř válečných let, chtělo se stůj co stůj vrátit domů, šlapat znovu francouzskou půdu, opět spatřit své rodiny, dýchat život pařížských ulic nebo klid malého městečka, kde jsme se narodili...

Potom se všichni rychle vraceli, zmámení, dezorientováni, ale ještě nikoli zatrpklí.

Zahrnuli je odbojářskými historkami, zkazkami o hr-dinských činech, jedny a tytéž fráze měli tisíckrát na talíři:

„Cožpak vy, vy jste měli štěstí, že jste byli v Londýně. Ale my jsme tady trpěli. Kdybyste věděli, co my jsme kolikrát riskovali! A přece jen Jsme bose vyhnali.“

„Vy nevíte, co to je, vy to nikdy nemůžete pochopit: ten a ten byl zastřelen, ten a ten byl mučen, ten a ten byl deportován ...“

„Cože? Vy už jste poručík letectva? To je vidět, jak v Londýně přšely distinkce a vyznamenání!“

Nedovedli to pochopit. Dělal přece všechno, co bylo v jejich silách. Nechtěli kytky ani oslavování, nechtěli žádnou odměnu, toužili po domově, a ten našli často v troskách. Raději mlčeli, ale v srdci jim hlodal neurčitý pocit těžkého bezpráví.

Co se jim vůbec mohlo stát? Oni neriskovali nic, než

3 Forces Aériennes Françaises Libres - Svobodné francouzské le-ectvo.

180

snad že se uškvaří zaživa, že naleznou smrt pod troskami spitfiru, že uvidí, jak se k nim řítí země ve smrtelném tanci, zatímco odsouzenec v zouzoučké kovové rakvi pilot-ní kabiny, jejíž kryt se zasekl, počítá, čtyři, tři, dvě vte-řiny života...

Po celé měsíce nosili třikrát denně na trh zběsilého flaku svou ubohou kůži, která se vzpírala, které se ne-chtělo na šibenici, den co den vyvázli jen o chlup, den co den čekali osudnou chvíli...

Pro nás nebyla válka rozvášněný běh tisíců lidí, zoufalých strachem, s nasazenými bodáky, tisíců li-dí, z nichž jeden žene druhého a kteří se navzájem pod-porují v anonymním masakru z donucení.

Pro nás byla válka osobní, dobrovolný, předvídaný, takřka vědecky vypočtený akt oběti, byl to hnusný dráp strachu, který sis musil den co den sám vrážet do těla, byla to vůle - a ty jsi cítil, jak ti den co den uniká v hořkých vlnách a věděl jsi, že ji musíš střežit a den co den znovu dobývat.

Musilo se to dělat jednou, dvakrát, desetkrát, stokrát, třístokrát a po každé akci se znovu na chvíli vrátit do normálního, zdravého života: tvrdý režim finské sauny! Vyskočil jsi z letounu a potkával jsi normální lidi, lidi z masa a kostí jako my, lidi, kteří chodí na procházky, milují, jdou do biografu, popíjejí v pokoj-ných hospůdkách, poslouchají rádio, kouří dýmku, čtou si knížku - a ani ve snu jim nenapadne, že by zítra nemuseli být naživu!

Mohly nervy z lidských buněk nadlouho odolávat to-muto tlaku? Z L., který byl po dva roky vzorem bravurní odvahy, se stala troska člověka, styděl se sám za sebe. Gouby se roztříštil o německý automobil, který postřelo-val, ačkoli mu v té chvíli nehrozilo žádné přímé nebez-pečí - selhaly mu jen opotřebované reflexy. Mouchotte, který měl beztoho plíce sežrané od denodenních letů ve výši deseti tisíc metrů, zmizel najednou uprostřed boje a nezbyl po něm ani stín.

Nebyl nikdo, kdo by nás vystřídal. Léтали pořád jedni a tiž letci, jen aby Francie byla zastoupena na obloze Evropy. Zatímco ti druzí...

Po osvobození Francie jsme pokračovali v boji, aby-chom utekli ze smrdutého ovzduší kariérismu, servil-

181

nosti, nenávisti a kupčení, abychom si zachovali, co nám ještě zbylo z iluzí.

Po čtyři hodiny Jsem se oddával chmurným myšlen-kám, a anson už letí nad Belgií.

Pilot se drží pozorně v bezpečnostních pásmech mezi Jednotlivými zónami protiletadlové obrany, zřízenými na ochranu Antverp před útoky V-l.

Pak už je tu jih Holandska, zoufalá rovina, v níž jen kanály ostře řezou pravidelné šachovnice sněhu.

Silnice Jsou přecpány vojenskými kolonami.

A pod námi už Je obrovské letiště, posázené krátery vybuchlých pum, s dvěma velkými tvárnice-vými vzleto-vými drahami. Kostry hangárů, holé zdi vybombardová-ných budov, tu a tam celé cikánské kolonie: boudy z dehtované lepenky, prázdné plechovky od benzínu, maskované stany. Okolo každého z těchto tábořišť dva tucty spitfirů nebo tempestů v bezvadně vyrovnaných řadách.

Sněhový pluh, zahalený v oblaku bílého prachu, za-metá jednu vzletovou dráhu.

Navigátor ansona se k nám obrací:

„Volkel...“ říká prostě a ukazuje hlavou dolů.

Z kontrolní věže vylétí zelená raketa a anson přistává.

V džípu přijíždí kontrolor a představuje se mi:

„Desmond. Vy jste Clostermann? - Slyšeli jsme o vás od Lapsleyho. Ano, je velitelem operačního oddělení v Kenway. Zavezu vás hned na velitelství křídla. Zava-zadla vám odvezou do kantýny ...“

122. křídlu velí WjC Brooker D.S.O., D.F.C.

Jde mi vstříc ke dveřím své maringotky, což je Jeho velitelské stanoviště. Představujeme se navzájem, ode-vzdávám mu své služební papíry a letový zápisník.

Prohlíží si je mlčky a já si zatím prohlížím jeho. Zdá se, že je pořádně utahaný. Je mu nejméně třicet, a ačkoli pořád ještě vypadá mladě, zejména díky před-časné otylosti, kruhy pod očima naběhlýma krví svědčí o trvalé únavě.

„Well, Pierre, I am glad to have you here. Jsem rád, že jste mezi námi. Jak asi víte, nemáme tady zrovna lehký život. Jste přidělen k 274. peruti a budete velet letce A. Spadnete do toho rovnýma nohama, protože

182

Fairbanks, velitel letky, byl zrovna dnes ráno zraněn flakem, a Hibbert, starší velitel letky, odletěl včera na desetidenní dovolenou. Budete tedy sám velet celé pe-ruti, dokud se nevrátí...“

Když lezu do džípu, říká mi ještě:

„Nedejte se příliš deprimovat tím, co vám budou letci povídat. Mají už nějaký čas trochu pošramocenou morálku, kvůli těm ztrátám a mizernému počasí.

Tadyhle je operační zpráva, prostudujte si ji a vraťte ml to zítra ráno. Vybalte si věci - sejdeme se za chvíli u večere.

Představím vám vaše piloty...“

Ve Yolkelu

Uden je malé holandské městečko s dvěma tisíci obyva-teli, tak typické svými zděnými a půvabnými domky, s kostely, vzdálenými jeden od druhého nějakých pade-sát metrů, a se svými dvěma nebo třemi semináři.

Džíp s námi kličkuje v blátě a ve sněhu po kluzkém dláždění, přecpaném nekonečnými vozidly kolony, která rachotí a řinčí od soumraku do svítání a od rána do noci.

Ty kolony - to je k zoufání! Ráno, když odjíždíme na letiště, drnčí a rámusí na míle daleko v nesnesitel-ném souzvuku turování a kanonády. Večer, když se utr-mácení vracíme, sunou se ještě okolo, temná a strašidelná masa, z níž občas zableskne poziční nebo směrové světlo.

Tu a tam se potkáváme s oddílem tanků, ženoucím se na frontu s pekelným kraválem. Osádky těchto oblud visí na pancéřích a chechtají se od ucha k uchu.

Na dvoře semináře jsou umístěna pojízdná dynamy, jejichž Dieselové motory zamořují celé okolí. Spousty drá-tů spojují dynamy s temnou budovou semináře. Důstojník elektrikář bdí nad svými generátory od rána do večera, zvláště pak v noci. To nevadí, abychom mu pořádně ne-vynadali, kdykoli máme poruchu nebo praskání v příji-máčích. Snáší to s filosofickým klidem, jenom si pověsil na dveře své maringotky tabulku:

Nestřílejte na elektrikáře, dělá, co může.

Do důstojnické jídelny 122. křídla se Jde širokou semi-nární chodbou s dlouhými řadami věšáků po zdech. Na-

183

právo jsou kuchyně, jídelna a bar. Nalevo pingpongový sál a knihovna. Jednotlivé třídy byly proměněny v ložni-ce. Vládne v nich fantastický nepořádek: polní lůžka jsou postavena halabala a každé jiným směrem, ze zava-zadel čouhá špinavé prádlo, mezi tím vším stylová křes-la, zmuchlané perské koberce, poházené špinavé nádoby, špačky, konve s vodou, uschlé bláto, zbraně a munice, prázdné láhve, noviny. V prvním patře tentýž obraz, až na jednu velkou místnost širokou deset a dlouhou pětadvacet metrů a rozdělenou v řadu oddělení, jakýchsi „bo-xů“, dřevěnými přepážkami, které sahají až do poloviny výšky místnosti. Vypadá to tu jako v ložnicích francouz-ských kolejí pro dospívající chlapce. Ale vládne tu do-cela slušný pořádek. Tady spí starší piloti a velitelé jednotek a příkazníci se starají, aby to tu vypadalo jako mezi lidmi.

Ve druhém poschodí bydlí dosud seminaristé a my se s nimi občas potkáváme na schodech, když jdou na mši do sousedního kostela, mlčenliví, pohroužení do svého duchovního světa, který nedbá o válku a je povznesen nad její zla. Včera tu měli za spoléčníky německé dělo-střelce jedné fliegerabwehrkompanie. Dnes je tu perut RAF. A zítra? Sám pánbůh ví...

Ve Yolkelu se vede velmi tichý život - možná že na to má nějaký vliv seminární atmosféra. V neděli večer se táhne po všech chodbách podivná vůně uzeleného, piva a kadidla.

Po znamenité večeri napíší velitelé letek na velkou černou tabuli v jídelně jména pilotů, kteří mají zítra za svítání pohotovost a které bude třeba vzbudit.

Piloti, kteří mají volno, mohou se večer převléci do vycházkových uniforem, napřed se ovšem musí pořádně oholit. Stojí ve frontě od půl páté, s nějakou nádobou v ruce, u jediného kohoutku s teplou vodou v celé bu-dově. Voda se ohřívá v kotli na naftu, ale teď se pod ním topí stopadesátioktanovým benzínem... Kotel pro-testuje proti nepřiměřenému palivu a každé tři dny vylétí do povětří s velkolepou explozí světla, tepla a střepů.

Piloti, kteří měli pohotovost nebo byli na letu, vracejí se za soumraku, zablácení a padající únavou. Mlčky po-večeri, hodí do sebe sklenici piva a jdou si lehnout. Na stíhací perut' je náš „bar“ velmi tichý - tak tichý, že je z toho člověku až úzko.

184

Bar kantýny je totiž u každé perutě barometrem morál-ky pilotů. Tady v tom našem je zřejmě tržba prabídná. A přece je

sklad dobře zásoben - lépe než kdy jindy: hromady jsme toho narabovali v bývalých německých skladištích, kantýnský posílá každý týden nákladní vůz do hlavních skladů spojeneckých armád v Paříži a šiku-lové ze zásobovací služby navázali výhodné spojení s bru-selskými pivovary. Nikdy jsme tedy nepocítili nedostatek cigaret, likérů, whisky, ginu, šampaňského nebo piva.

A přece ...

Na naší desce cti přibyla k dost už dlouhému seznamu stotřicet pilotů, sestřelených od vylovení v Nor-mandii, jména sedmatřiceti letců, zabitých nebo pohře-šovaných za minulý měsíc... A únor se ohlašuje stejně špatně: osmáct pilotů není mezi námi za méně než deset dní.

A tak uvidíš v baru několik zasmušilých pilotů, jak s lokty opřenými o stůl popíjejí beze slova sklenici piva, zaboření do včerejších novin, které „dostavník“ anson přivezl z Londýna. Jedna nebo dvě malé skupinky si ně-kde v koutě potichu povídají a několik osamělců sedí na podlaze se sklenicí mezi nohama a čte si poštu. Tu a tam se tu někdo otočí, vyzvedne si přiděl čokolády a cigaret, obrátí do sebe v rychlosti sklenici piva a jde si lehnout, aniž se s někým pustil do řeči.

K jedenácté už tady není ani noha. Barman podřimuje s hlavou na pultě. Nějaký opozdilec usrkává whisky, opřen zády o krb. Poslední program B.B.C, tichounce ro-zechvívá vzduch, namodralý od tabákového kouře.

Čtyři hodiny ráno. Paprsek kapesní lampy ti dráždí oči pod zavřenými víčky, čísi ruka ti lehce poklepe na ra-meno ...

„Time to get up, Sir ... - Čas vstávat, pane ...“

A vojenský policista v botách s gumovými podrážkami si zaškrtně Jméno v seznamu a potichu odchází probudit další piloty, kteří mají za svítání pohotovost...

Je chladno a v hlavě má člověk prázdno. Vylezeš mrzu-tě z teplých pokrývek, navlékneš si battle-dress, svetry, letecké boty, kouříš při tom cigaretu, která se ti oškliví, přehodíš si kožich přes ramena a zabalen do kožíšiny hrneš si to do ledové jídelny, jejíž ojiněná okna matně

185

odrážejí světlo slabých žárovek. Rozespálý kantýnský přináší opečené klobásy a vařící caj, který polykáš sedě rozkročmo na lavici.

Opozdilci se ženou po schodišti, berou schody po čty-řech, praskají dveřmi, nacpou si klobásu mezi dva chle-by namazané margarínem, nadávají, když srkají příliš horký caj, a utíkají za kamarády na chodník.

Automobil je tu, piloti poddůstojníci s cigaretami v ústech sedí v řadě na lavicích.

Jako velitel letky mám právo na džíp, voják z do-pravní čtyři s ním předjede. Dva moji velitelé hlídek si se mnou vlezou do vozu, nastartují, držím volant rukama zkřehlýma mrazem, rozjízdim se s očima na červeném světle vozu, který jede přede mnou. Je náledí, a protože je od katastrofy z 1. ledna zakázáno rozsvěcet po cestě reflektory vozidel, držím se za ním jen s námahou.

Ledový vítr se honí po letišti, zvedá prašný sníh v ob-lacích a proniká nám až do kostí.

V baráku u stojánky zatopil už voják v kamnech a na petrolejovém vařiči začíná zpívat kotlík. Venku se chvěje od konců křídel můj letoun JJ-B - první napravo od našeho baráku, protože prkna jeho dřevěné kůlny jsou rozestouplá a vítr fičí škvírami, přestože jsou stěny po-taženy koberci.

Člověk má dojem, že je na shromáždění náměsíčníků. Moji piloti absolvuji dva, často i tři velmi těžké lety denně a mají někdy až dvanáct hodin pohotovost. Chodí spát k smrti utmácení a probouzejí se Ještě celí rozlá-maní. S ospalýma očima, s těžkými víčky, prokřehlí sta-hují s věšáků padáky, nasazují si kukly, odcházejí vrávo-ravým krokem a šplhají se na kluzká křídla, aby si připravili letouny ...

Mechanici mají také psí život. V tomhle mrazu musí noční šichta každých dvacet minut spouštět motory a ne-chat je zahřát až na sto deset stupňů. Kdyby teplota oleje těchto motorů bez krytu spadla příliš nízkou, byla by to katastrofa, protože je nemožné startovat se zamrzlými spojkami. A motory Je nutno udržovat ve dne v noci za-hřátý i proto, že každou chvíli může být vyhlášen po-plach.

186

Jsou 4 hodiny 45 minut. Služba zvoní na kontrolu a oznamuje, že šest letounů z Talbotovy (mé) letky bude v okamžité pohotovosti a budou volány Jako modrý roj. Potom čte jmenný seznam pilotů s jejich volacími znaky a příslušné místo v hlídce. Nakonec mi podává telefon - u aparátu je Lapsley.

„Haló, Pierre, dnes ráno vás vzbudili trochu brzo! Po-časí je mizerné, ale kontrolor nechce odpískat pohoto-vost, protože při těchto zatracených mracích může vždy-c-ky napadnout jednoho nebo dva skopčáky podívat se trochu po obloze, že by si nás třeba vyblejskli...“

„All right? - Cheerio, be on your toes, Just in case ...“

Položím sluchátko a drkotaje zuby zimou jdu se trochu podívat po našich strojích. Zdá se, že je všechno v po-řádku, začíná se rozednívat. Vozy kontroly sbírají noční návěstidla.

Při těchto nízkých mracích, v téhle chumelenici, která nepřestává ani na okamžik, to nevypadá, že poletíme. Brrr ...

Koukám, abych už byl zpátky. V baráku je ticho jako v kostele. Piloti spí rozvaleni v křeslech. Využívám toho, abych si prolistoval knihu rozkazů, prostudoval rá-diové kódy a přečetl poslední hlášení o vzdušných bo-jích, přibíhá na dveřích.

Voják přikládá do kamen, dává pozor, aby nenadělal hluk - ale mokré dřevo, z něhož se valí žlutý dým, syčí a páchne. Nakonec si dám taky dvacet...

Ze spaní mě prudce vytrhne lomozný příchod druhé skupiny pilotů se Sjl Fairbanksem v čele. Mrknu na hodinky - je už čtvrt na devět.

Fairbanks je Američan, slouží v RAF od roku 1941, je to vysoký štíhlý blondák s jemnými dívčími rysy, na první pohled

neobyčejně sympatický.

Vstávám a představuji se. Tiskne mi pevně a upřímně ruku. Má modré, trochu snivé oči, ale to by byla mýlka: je to neohrožený rváč a jeho prsa zdobí dva D.F.C. Sun-dal čtrnáct skopčáků, z toho dvanáct za poslední měsíc, v tom dva proudové messerschmitty 262.

Nabízí mi cigaretu, naléváme si šálek čaje, informuji ho o situaci dnes ráno a podávám mu meteorologickou zprávu, která mluví sama za sebe.

Sedáme si, dáváme se do řeči. Jak ani Jinak nemůže

1 Ahoj, buďte na nohou, pro každý případ...

187

být, přicházíme okamžitě na spoustu společných známých.

Fairbanksova taktika je velmi zajímavá a vyžaduje pěkný kus odvahy. Skoda, že tady není Jacques. Ten by ji dovedl ocenit!

V hrubých rysech to vypadá asi takhle:

„Nejobydenější“ německé letiště je Rheine - má tam základnu více než pět set stíhaček. Z Volkelu do Rheine je osm minut letu - při velké rychlosti tempestů. Fair-banks si zvykl létat tam na návštěvu zhruba jednou za den, obvykle kolem páté odpoledne, se dvěma nebo nanejvýš třemi dalšími letouny, někdy dokonce i jen sám. Když přiletí nad Rheine, drží se v mracích - v této době asi ve výšce tisíc metrů - a krouží nad letištěm čtvrt hodiny. Čas od času přes zuřivou palbu flaku, která je v těchto končinách neobyčejně hustá a přesná, spustí se střemhlav až těsně k zemi, zůstane několik vteřin v přízemním letu, načež se střelbitě vrátí do mraků. Za těch několik vteřin upozoruje každý nepřátelský letoun, který se chystá přistát.

Takhle Fairbanks takřka pokaždé najde příležitost přilepit se na hlídku messerschmittů nebo focke-wulfů a vrhne se na ně hlava nehlava, aby využil překvapení. Obvykle jednoho sundá a vrátí se do mraků.

Abychom byli opravdu nestranní, je nutno dodat, že tato taktika mu umožnila zaznamenat velmi vysoké osobní skóre, ale že takřka pokaždé zůstane některý z jeho spoluletců na bojišti.

„jestli se počasí trochu vybere, podívám se na Rheine dnes navečer. Chcete-li vidět, jak to dělám, můžete letět s mým rojem jako záloha ... Musím si procvičit ruku, za týden dovolené člověku trochu změkne!“

Tempesty proti focke-wulfům

Dnes odpoledne jde na obloze opravdu o krk.

Bez valného úspěchu jsme pátrali po lokomotivách v oblasti Brém. Fairbanks vede roj šesti tempestů - já jako číslo 2, Mossings jako číslo 3, Inglis jako číslo 4, Spencer jako číslo 5 a Duun jako číslo 6. Upozorňoval jsem ho před startem, že roj není vyvážený - tři nezkušení piloti-nováčky, to je na takovou sestavu moc.

188

Přesto útočíme na vlak na seřadovacím nádraží. Privítá nás hustý a přesný flak. Spencer to ostane do levého křídla a jen taktak stihne shodit hořící přídavnou nádrž.

Fairbanks zaútočil příliš střemhlav a já jsem letěl za ním slepě. Jako blázen; salva čtyřiceti granátů, kterou jsem poslal na lokomotivu, jí zřejmě příliš neublížila. Vylétl jsem zpátky do mraků co jsem mohl nejrychleji, pronásledován sprškami světelných střel.

Mé nervy už rozhodně nesnášejí flak.

Fairbanks nás potom vede asi deset minut křížem krá-žem až k Osnabriicku, pak se vzdá úmyslu vypátrat jiný vlak a nabere kurs 260 stupňů, který nás přivede zpátky nad Porúří. Dvě stě lancasterů tam provádí velký denní nálet.

Máme naději, že narazíme na messerschmitty 109.

Počasí je pořád velmi špatné. Ve třech tisících metrech je řídká průhledná vrstva oblaků 10j10 a pod ní chuchvalce malých obláčků, mezi nimiž plujeme. Jsme tedy přesně v takové poloze, kdy sami nevidíme nic a na nás je vidět odevšad.

Volá nás kontrola:

„Halo Talbot Leader? Conan please, canari please!“1

„Halo Kenway, Talbot Leader answering, canari co-ming up in ten seconds!“2

Kanár je kódový výraz pro speciální ultratajný vysílač, kterým jsou vybaveny tempesty; vysílá na stisknutí žlutého knoflíku napravo v kabině určitý signál. Tento signál zdvojnásobuje radiolokační ozvěnu a mění intenzitu na obrazovkách.

Toto zařízení umožňuje kontrolorovi zjistit na přeplyněné obrazovce mnohem přesněji ten který bojový útvar mezi několika jinými.

Pozor, někdo se asi potlouká kolem nás ...

„Halo Talbot Leader, Kenway calling, there are Huns around, coming back from the Ruhr. Can't give you anything definite yet!“3

Odjíždějí kanóny a seřizují si zaměřovač. Bzzz! Žárov-

1 „Haló, Talbot, nechte zpívat kanára!“

2 „Haló, Kenway, kanár zazpívá za deset vteřin!“

3 „Haló, Talbot, volá Kenway, máte tam někde skopčáky, vracejí se

od Ruhru. Zatím vám ještě nemohu oznámit nic přesného.“

189

ka se mi spálila... Nervózně si strhávám rukavice, šmátrám po malém věšáčku, kde jsou pověšeny náhradní žárovky, a odšroubovávám spodek zaměřovače.

„Look-out for Huns coming down at 3 o'clock!“*

Zakleju Jako zjednaný a zvednu hlavu právě v oka-mžiku, abych uviděl asi třicet focke-wulfů, kteří se vy-loupili ani ne dva tisíce metrů nad námi a ženou si to rovnou k nám. Instinktivně všeho nechám a spolu s ostat-ními pěti letouny se chystám čelit útoku.

Spodek zaměřovače se mi houpe na kabelu a tluče mě do obličeje, rukavice mi spadly pod sedadlo a na pravém křídle vybuchne granát a zasype trup letounu rozpras-ky ..

Spatný začátek!

Focke-wulf „s dlouhým čumákem“ se o mě otře a po-lovýkrutem se smýkne dolů ...

Škatule, škatule, hejhejte se!

„Good-bye, chaps, I have had it!“⁵

To je hlas chudáka Spencera - jeho tempest dělá kotrmelce k zemi, kašle olej a plameny. Ubohý čahoun Spencer - a tak byl pyšný na své novorozeně!

Velký tanec pokračuje. Focke-wulfy obratně rozdělené na skupiny po pěti šesti letounech se lepí na každého z nás ...

Bez zaměřovače pálím nazdařbůh a neúspěšně na Něm-ce, který se na okamžik zatřepetal přede mnou. Odzbro-jen nejsem tady už nic platný. Volám Fairbankse, který neodpovídá, a rozhoduji se klidit z jeviště. Motor mi začíná nebezpečně hřát.

Přede mnou se srazily dva focke-wulfy a jejich vy-hřezlé zbytky se snášejí pomalu k zemi v dešti hořících trosk...

Rozevře se padák a ihned mizí v oblacích ...

Pronásledován čtyřmi skopčáky udělám rovnou svíčku a čekám s nosem vzhůru, až se řízení podvolí... vteřina úzkosti... letoun neztrácí rychlost... chvěje se ... kru-cinál... dupnu zuřivě na pedál... obloha se otočí - polovýkrut... jsem na zádech ... trhnu pákou ... Ubohý manévř! Ne, opravdu nemám letoun v ruce.

Jeden focke-wulf snadno napodobil můj manévř a jeho

4 „Pozor, NSmcl letí na vás na trojcel“

5 „Sbohem, kamarádi, schytal Jsem to!“

190

1

granáty přší kolem mého krytu. Spouštím se střemhlav kolmo dolů. Osm tun mého tempestů ukáže rychle devět set kilometrů na rychloměru - focke-wulf Setřepu. Mu-sím rychle vyrovnat, protože křídlo letounu, které dosta-lo zásah, se nebezpečně chvěje a potah rozervaný roz-prasky se očividně trhá.

Přeletím Ryn ani ne v padesáti metrech, upřímně po-zdravován kanonádou flaku. Vybral jsem si ostatně špat-ně místo přeletu a na levém břehu spadnu naplno nízko nad zemí do vzdušné díry.

Zatracený flakl Dokonce i kulomety si tady přisazují do hry! Teď už chápu, proč všichni piloti volí raději okliku nad Gordiem.

Netrefím v mlze do Volkelu a octnu se kdesi v Tram-tárii, hluboko nad holandským venkovem. Všechny mlý-ny, všechny kanály a všechna města se podobají navzá-jem Jako vejce vejci - není možné zaměřit se podle mapy. Požádám Desmonda o orientační bod a on mě zavede rovnou na bázi svým prvním vektorem.

Dosedám velmi špatně, protože klapky mi vystoupily jen napolovic a já mám strach, že mě při přistání ne-chají na holičkách.

Inglis a Dunn právě přistáli. Mossings provádí průlet.

Fairbankse a Spencera sundali. Inglis a Mossings po-škodili každý jednoho Němce a Dunn lehce poškrábal tři.

Ostatně, boj byl tak zuřivý, že nebylo možno ověřit vý-sledky zápasu.

Večer je v jídelně nálada pod psa ...

Tragická příslání

Pozoruji špinavým oknem žlutý roj 274. perutě, vrace-jící se z bojového průzkumu.

Jenom tři letouny ze čtyř se vracejí na základnu - a to je ještě jeden vážně poškozen flakem.

Desmond mě volá telefonem a žádá mě, abych okamži-tě přišel na kontrolní věž.

Zatímco skáču do džípu, dva první tempesty přistávají ve dvojici a velitel letiště dává z maringotky salvou červených raket pokyn třetímu.

Desmond je na ochozu věže s mikrofonom v ruce. Ne-

191

chci se zdržovat během po schodech a vyšplhám se rych-le k němu po venkovním žebříku.

„Je to Alex,“ říká mi a podává mi dalekohled, „poradte mu, co má dělat.“

Chudák Alex zřejmě dostal pořádný zásah ze sedma-třicítky a jedna noha podvozku se mu s napůl uraženým kolem bídne kymácí ve vzduchu. Stůj co stůj ji musí zatáhnout; rozhodně se mu v tomhle stavu nepodaří do-sednout na břicho.

„Hallo Alex! Pierre here, try to get your port leg up!“¹ Žádná odpověď ...

Opakuji výzvu, snažím se mluvit co nejpomaleji a nej-zřetelněji. Teprve za několik vteřin slyším v tlampači váhavý a udýchaný Alexův hlas ...

„Sorry. I cannot!“²

Naléhám na něho znovu:

„Try again!“⁵

Vrčení Alexova motoru - letí na plný plyn a s vrtulí na pomalý chod - vzburcuje nakonec kdekoho. Piloti a personál letiště se šplhají na střechy baráků, tlačí se u dveří a u oken.

Přibíhají Hibbert a Brooker, s úzkostí sledují manévry letounu, který se spouští střemhlav, znovu stoupá naho-ru, mává křídly, všemožně se pokouší uvolnit ten zloře-čený podvozek.

Nakonec, po jednom střemhlavém letu, se uvolní a spadne z letounu jakýsi předmět - kolo je zřejmě pryč, ale zbývá ještě olejopneumatická noha.

„Alex, try your CO2 bottle!“*

Je to jeho poslední naděje ...

Vidím dalekohledem, jak se noha tlumiče začíná po-malu zatahovat, po kouskách, už je napůl v dutině kříd-la ...

„Halo Pierre, I have spent my CO2 and the leg is not fully locked yet.“⁵

Hlas se mu třese. Chudák kluk! Dovedu si představit

1 „Haló, Alexl, tady Pierre. Pokus se zastrčit levou nohu!“

2 „Bohužel, nejde to.“

3 „Zkus to ještě Jednou l“

4 „Alexl, zkus to s flaškou CO2!“

5 „Haló, Pierre, už nemám CO2 a noha není zablokována!“

192

jeho zděšení, je tam nahoře sám, zápasí s celým tím mechanismem, který se mu stal smrtelnou pastí. Jako bych ho viděl, celého zpoceného, popadá dech, zoufale škube pákou podvozku, větší se na ni, mačká uzávěr láhve s CO2, teď už je prázdná . . .

Vyjíždí ambulance, zastavuje se na konci dráhy, mo-tor nechává běžet. Hned za ní stříkačka - hasiči na stu-pátkách vypadají v azbestových skafandrech jako potá-pěči . . . Přijíždí lékař v džípu.

Volá mě Alex:

„O.K. Desmond, coming-in for belly landing. Switching

off!“ • • -6 „Kristapána, Clostermanne, řekněte mu, ať skočí! řve

na mne Brooker.

Příliš pozdě! Alex už vypnul rádio.

Tempest nasazuje na přistání.

Sjedu po žebříku a vletím do džípu. Řidič stříkačky pustí spojku a rozjede se první. . . Všechno se to už žene při okrajích přistávací dráhy . . .

Tempest se spouští k zemi a roste nám před očima. V zářícím kotouči vrtule se okamžitě objeví listy, jakmile Alex vypne zapalování. Přibližuje se a vyrovnává bez-vadně. S vychýlenými klapkami, s ocasem k zemi se blíží k vyzděné dráze.

Šlápnu na plyn, poháněn zvoněním hasičů a sirénou ambulance . . .

Tempest co nevidět dosedne - skleněný kryt kabiny je ve vzduchu . . .

Už je to tady! - Strašlivá rána, vrtule se rozletí na kousky a osm tun letounu dopadne na zem v rychlosti tři set kilometrů

...

Před našima vyděšenýma očima se letoun s ohlušující-cím praskotem odrazí od země a vyletí na třicet metrů do výše, postaví se na hlavu a dopadne v plamenech zpátky na záda ocasem dopředu ...

Cihly zděné přistávací dráhy létají na všechny stra-ny ... Dunivá exploze, oslňující záře, a vtom už také zběsilé plameny - šlehaají na dvacet metrů vysoko jako ohnivé jazyky v obrovských spirálách černého kouře pro-bodaného světelnými paprsky . . .

Zarazím padesát metrů od té pekelné výhně a vysko-

8 „OK Desmond, přistanu na břicho. Vyplnáml..“

193

čím z džípu - stříkačka se zatím už doslova vrhla do plamenů a chrlí šesti hadicemi karbonovou pěnu ...

Hasiči vyskakují, sekýrky v rukou, za nimi sanitáci...

Na třicet metrů od místa katastrofy je takový žár, že rozžhavený vzduch pálí v hrdle jako alkohol.

Gejzír bělostných jisker vytryskne z planoucí výhně - ostrá kanonáda munice, která začíná explodovat v zá-sobnicích ... hvízdání vybuchujících střel.

Přibíti k zemi a k smrti vyděšení zaslechneme docela zřetelně příšerné zaječení, které prořizne všechen ten ohlušující rámus a pronikne nám do morku kostí... Uprostřed ohnivé záplavy a v praskotu tavícího se kovu na okamžik zahlédneme ochablý pohyb pilotovy zeškva-řené ruky ...

Hasič, který se prese všechno pokusil proniknout do toho pekla, zhroutí se před našima očima, odtáhnou lio nazpátek hákem jako zčernalé a kouřící poleno.

Strhne ze sebe azbestový oblek - lesknou se na něm kapky roztaveného aluminia - udělá několik potácivých kroků, upadne na břicho a zvrací...

Plameny praskají, kouř štípe do očí. Hasiči vrhají do ohně stovky litrů mléčné kapaliny; stříká na všechny strany, mění se v páru a roztéká se po přistávací dráze.

Přesto se žár zmenšuje a mezi šlehaajícími ohnivými jazyky prosvítá roztrštěný vrak tempestů - vyhrzlý vnitřek motoru, měď potřísněná velkými žvanci hlíny, kostra ocasu, trup rozřiznutý na tři pahýly, křídla roz-švihaná výbuchy pásů granátů.

Dravý živel je už takřka přemožen, červené plaménky se kroutí pod vařící se pěnou.

S roztřesenými koleny se přibližujeme krok za kro-kem. Příšerný zápach škvařícího se masa a gumy svírá hrdlo a obrací žaludek. Bílý prach jemioučkého popela z aluminia padá kolem jako déšť.

Sekýrky hasičů s třeskotem rozbíjejí, co zbylo z ka-biny.

„Easy chaps ... easy ...“⁷

Ruce v azbestových rukavicích rvou tříšť trossek, odha-zují úlomky kovu, rozžhaveného do běla, dopadající do trávy s praskáním a sykotem . . .

... a potom ...

„Oputrně, chlapci, opatrná.“

194

Nevím, co mě to táhne kupředu, blíž ...

Jemně vyprošťujeme z trosek beztvárové hmoty lidského těla, rudou a černou, v zuhelnatělých cárech oděvu ... popruhy padáku a postroje shořely, ale pod krvácejícími škrálapou bys našel otisky rozžhavených kovových přezek, které se zařizly až do kosti...

Lékař s kapesníkem na ústech zapáchne nazdařbůh morfiíovou stříkačkou do uškvařeného těla - pro všechny případy, protože se zdá (nebo je to jenom halucinace?), jako by tělo sebou ještě občas škublo, jako by ještě srdce slabě bilo nad zející ranou a vyhrzlými vnitřnostmi... Pahýl nohy sebou ještě několikrát škubne ...

Cítím, jak mi po zádech stéká ledový pot. Nohy se pod mnou podlamují, každý nerv se ve mně chvěje, zoufale se přemáhám, abych nezačal dávit, padnu do bláta z popela a špinavé pěny ...

Druhého dne se stejná tragédie opakuje - tentokrát to je Golding, který se taktéž pokusil s tempestem přistát na břicho. 25. února 1945

Zase jeden prašivý den. Padá sníh, je větrno. Počasí je hnusné, neletecké.

Velitelské stanoviště skupiny přesto udržuje v pohotovosti dva roje tempestů - jeden ze 486. a Jeden z 56. perutě - a jeden roj spitfirů XIV z 41. perutě. Tyto tři roje mají od svítání střídavě okamžitou pohotovost, aniž mají nějakou naději vzlétnout.

Ke třetí hodině se počasí poněkud vybere a šest spitfirů je v pohotovosti číslo 1. V třesutém mraze jim špatně startují motory a my se na ně díváme z okna a děláme si z nich legraci. Nakonec se jedna dvojice spitfirů odlepí a asi za tři minuty vzletí i ostatní.

Za čtvrt hodiny se čtyři letouny, které vzletly později, vrátily na letiště, protože se v mlze nedokázaly spojit, přesto však oznámí, že první dvojice narazila na nepřátelský proudový letoun.

Konec té historie si zažijeme večer v baru, kde piloti 41. perutě pořádně zatápějí všem ostatním. Jsou bez sebe vzrušením.

Poručík Johnny Reid, D.F.C., narazil zanedlouho poté,

195

co vylétl, když hlídkoval poblíž mostu u Nijmegen ve výšce tři tisíce metrů, na jednoho z docela nových vzácných ptáku luftwaffe - arado 234, který těsně nad zemí obhlížel naše postavení.

Skočil na něho jako zběsilý, na plný plyn, s rizikem, že se mu ulomí křídla. Podařilo se mu vrhnout se na skopčáka v otáčce, zasáhl ho zblízka naplno a složil ho půvabně v plamenech ani ne sto metrů od Broadhurstova hlavního štábu v Eindhovenu.

Ve štábu divize je všechno vzhůru nohama, protože ten skvělý kousek se náhodou povedl přímo před očima skupiny amerických žurnalistů, a je to také vůbec první arado 234, jehož sestřelení bylo ověřeno.

Po téhle příhodě vyvolají večer v baru piloti 41. peruti; nesnesitelnou hádku na téma spitfiry kontra tempesty a dráždí nás svými posměšky: Vy tempest! - dorážejí na nás - vy králové rychlosti, vy šampióni s vašimi osmimotovinými žehličkami a čtyřmi kanóny - vy jste nikdy nedokázali nic takového! A to jste nám po celý boží den do omrzení hučeli do uší, vy psi s olověnými nohama, o vašich neodolatelných střemhlavých letech u zběsilé rychlosti. . .

Pochopitelně jim to vracíme bez ubrousku - ten Němec byl přece jasný sebevrah, a pak jsme taky viděli Reidův letoun po přistání: chudáček spitfír měl křídla jako tahací harmoniku, na plochách nem nezbyl kousek nátěru, po nýtech zbyly jenom díry a trup má celý šejdrem. Dobrý už je tak akorát do starého železa.

A zakončíme diskusi nezvratným argumentem, který musí zasáhnout piloty spitfíru do živého, že jejich průměrná rychlost se tak zhruba vyrovná naší přistávací rychlosti.

Protože je známo, že jsem bývalý pilot spitfíru, Frank Wolley se mě snaží vnutit v rozepři za rozhodčího. Nezbývá mi než proslavit desetiminutovou přednášku s nudnými výklady; matematickými formulami - a s tím se obě strany cítí spokojeny.

Usmíření zpečetí generální runda. Pijeme na zdraví po-letušek, spitfajři pijí na zdraví létajících autobusu a všichni odcházíme spát dokonale udobřeni.

Tempesty proti messerschmittům

V důsledku nedávných těžkých ztrát - zvláště pak se-střelení Fairbankse - rozhodly Operations Service a Group Central Control (operační oddělení a velitelské stanoviště skupiny), že v hloubce nepřátelského týlu smějí operovat jediné skupiny nejméně osmi letounů. Nadto budou své sweeps provádět vždycky dvě a dvě perutě ne dále než sto kilometrů od sebe, aby si mohly navzájem pomoci.

Jako velitel hlídky Talbot vede sweep osmi tempestů 274. perutě do okolí Hannoveru. 486. perutě bude operovat v okolí.

V 15.05, když jsme se předtím zběžně podívali na le-tiště v Hannoveru a v Langenhagenu, obrátím se vlevo, kurs 320° na Wunsdorf, odkud obvykle operují dvě skupiny messerschmittů 109.

Rádiem upozorním Mackieho, který vede 486. perutě:

„Hallo Railroad, switching from H - Harry over to B

- Backer.“1

Wunsdorf se svými dvěma velkými drahami, tvořícími svatoondřejský kříž, se zdá opuštěn. Letiště je přesto v dobrém stavu.

Nechávám po levici Steinhuderské jezero a obrácím se k Brémám.

15 hodin 15. Jsme na dohled od Hoya, základny nočních stíhačů. Rozhodnu se, že ji obletím v okruhu 360°, abychom se rozhlédli po okolí a abych soustředil své tempesty, rozlezlé po obloze do vzdálenosti pěti kilo-metrů.

„Come on Talbot, pull your fingers - join-up!“2

V otáče mechanicky počítám své letouny. U všech čertů - kde je osmý?

Zakolébám křídly, abych se mohl podívat do mrtvého úhlu ocasních ploch.

„Break port Talbot!“3

Stačím právě tak zařvat do mikrofonu break! Stode-vítky z Wunsdorfu jsou tu!

1 „Haló, Railroad, opouštím směr H a letím sea mrknout na B.“

2 „Talbot, hněte sebou - zpátky do formace!“

3 „Talbot, uhnout vlevo!“

Tisíc metrů nad námi pluje čtyřicet až padesát messer-schmittů v dokonalé formaci. . .

„Flat-out, climbing. Don't let your speed drop!“4

Viděli nás. Chvilíčku váhají, ale už jsou kolmo nad námi, mávají křídly. Rozdělili se na dvě skupiny - jedna vesluje napravo, druhá nalevo.

„Hallo Railroad, better come and give us a hand. Forty 109 over Hoya.“5

Volám na pomoc 486. peruť, je to nejrozzumnější, co mohu dělat.

Dvě skopčácké skupiny mě berou do kleští jako ořech do louskáčku. Nezbývá než se pokusit smýknout se zpát-ky k Hannoveru a nedostat se s nimi do křížku, aby sis nezlomil nohu.

To jsou okolky! Skopčáci nevědí, či jsou, a zdá se, že větrí nějakou léčku.

A hele, modrá 4 a modrá 3 se vlekou kilometr za mou sestavou.

„Join-up Blue 3 and 4, for Christ's sake!“6

Pokusím se udržet s Němci kontakt, ale neservat se s nimi, dokud nepřiletí Mackie. Slyším, jak ho Kenway navádí radarem na nás.

„Join-up Blue 3 and 4!“7

Ti dva idioti to všechno zpackají!

Už je to tak! Patnáct stodevítek se odděluje od levé skupiny a hrne se na ně a modrá 3, úplně zblblá, je zřejmě nevidí.

„Talbot Blue 3 Break!“6

Krucityrkl, musím útočit.

„Talbot, breaking port. Attack!“*1

Na plný plyn zkracuji otáčku a ženu se na pomoc těm dvěma loudalům.

První stodevítká vypálí při přeletu salvu na poručíka Parka, modrou 3. Třicetimilimetrový granát mu urazí křídlo a tempest se vývrtkou řítí dolů.

Stočím se proti messerschmittů, který se teď žene na

4 „Stoupejte ostrým tempem, pozor, ať neztratíte rychlosti“

5 „Huló, Railroad, uddláte dobře, když nám přijdete helfnout. 40 messerschmittů nad Hoyou.“

0 „Modrá 3 a 4, dožeňte nás, prokrstapána!“

7 „Modrá 3 a 4, přiraziti, krucifix!“

8 „Modrá 3 Talbot, uhní!“

9 „Talbot, uhnout vlevo, útok!“

mne. Udělá smyk a já vidím obrovský černý kryt hlavy vrtule lemovaný modrou spirálou rozráženého vzduchu.

Vypálím ze všech čtyř kanónů najednou... granát na Němcově levém křídle... dva granáty na kapotě... exploze ... messerschmitt se řítí k zemi dvacet metrů ode mne, širokou stuhu černého kouře vleče za sebou, až zmizí bůhví kde.

S prsty na spoušti prolétávám prostředkem kompaktní masy stodevítek. Neodvážuji se uhnout z přímého směru ze strachu, abych se s některou nesrazil.

Nepřestávám upozorňovat své piloty, aby si stůj co stůj udrželi rychlost nad pět set kilometrů. 109 K se totiž při nižších rychlostech otáčí lépe než my a je třeba se mít na pozoru před třicetimilimetrovým kanónem v ose mo-toru, jehož granáty se zřidkakdy mýlí. Nejlepší systém Je spustit se v sestupné spirále, vyvinout rychlost až na čtyři sta padesát mil, udělat prudkou svičku a opa-kovat hned celý program. Na druhé straně Stodevítky vědí, že jsme rychlejší v letu střemhlav, a snaží se nás proto vyhnat až na pět tisíc metrů, kde naše tempesty jsou těžké a motory dýchavičné ...

Udělám chybný manévry a nechám se skřípnout čtyřmi stodevítkami, které se po mně ženou jako sršně. Setřepu je, když se spouštím dolů, ale sotva se zvednu z přízem-ního letu, mám je znovu na krku a pálí na mě jedna za druhou. Tahle hra na výtah může skončit nepěkně...

Je to velmi nepříjemné: vidíš jejich vrtule, bílé pruhy na koncích křídel, vidíš, jak kompresor mocně nasává vzduch napravo od kabiny - a vzápětí trhavé plameny dvacítek, které pálí jako vzteklé, zatímco klidnější tři-cítka v prostředku dává rozváznější salvy po třech gra-nátech, její velké svítící střely se vlní bizarním způsobem. Za několik minut mřížují vzduch stuhu kouře křížujících se svítících střel.

Můj motor se zahřívá jako vždy.

Seržant Campbell se zoufale lepí na ocas mého letou-nu a věrně opakuje mé nejzuřivější manévry. Závisí na tom jeho život.

Přece jenom nějakou slízne - pozoruji v zatáčce, jak mu z trupu kape olej . . . Křiknu na něho v rádiu, aby normálně dokončil otáčku, já se zatím přilepím za něho, abych ho kryl. S pákou přitlačenou na břicho provedu rychlý výkrut a Campbell mě předletí.

Při tomto manévru se však zničehonic octnu tiši na deset metru od jednoho messerschmittů, bok po boku s německým letounem, jenom maličko pod ním. Kdyby se na krytu neodráželo slunce, viděl bych pilotovi do tváře. Je to messerschmitt 109 K, poslední model, s novou směrovkou z plastické hmoty. Na plný plyn s injekcí metanolu se snaží převalit se kolem mě. Jak se pomalu na zádech sune nad mou kabinou, vidím, když zvednu hlavu, velké černé kříže, žlutě rámované. Rád bych vklouzl za něho, přiškrtním proto znenadání prudce plyn. Ale je to holomek; nežli se vůbec stačím zmocnit na nějaký pokus o obranu, prudce se obrátí, zaútočí a vypálí na mě saívu z třicetimilimetrového kanónu. Jeden granát se od-rází od mého krytu a vybuchne, rozprasky mi zasypou čumák letounu. V tom okamžiku se zablesknou dva moc-né výbuchy na křídle překvapeného messerschmittů, ten se překotí a šroubuje si to dolů.

Campbell si ho vzal v pravou chvíli na mušku a po-mohl mi z bryndy. Byl už také nejvyšší čas.

Tucet messerschmittů se stáhlo z boje a krouží nad námi v mracích: čekají na snadnou kořist.

Jeden tempest se octne v plamenech a pilot, rotmistr Alexander, seskočí padákem.

Dalšímu tempestů nevoní dog-fight10 a vyhýbá se mu tím, že se neustále motá sem a tam bez přesného cíle: je to zase ten zatracený věčný spáček modrá 4.

Sledován Campbellem, jehož motor znatelně kašle, le-tím ho trochu probudit, cestou pošlu přátelský pozdrav jednomu messerschmittů, zasáhnu ho jen čirou náhodou, ale skopčák se okamžitě klidí o překot a z výfuků mu srší glykolový kouř.

Jsme asi tisíc metrů od modré 4, když ho šest stodeví-tek začne brát do kleští - tři zprava, tři zleva ... Div divoucí! Všiml si, že se na něho ženou, ale v panice se spustí střemhlav, místo aby začal rychle stoupat. Mes-serschmitty, které si nahnaly dostatečnou rychlost, ho dohoní co by dup ...

„Turn starboard Blue 41 „lí

10 Letecký souboj.

11 „Modrá 4, otoč vpravo l“

Křičím na něho, aby se stočil doprava, tak, aby pře-letěl pode mnou a přivedl mi pronásledovatele na do-střel. Tempest, stíhaný třemi messerschmitty, projede necelých pět set metru ode mne. Jedna stodevítka spustí palbu. Dupnu zuřivě na pedál a rychlostí osm set kilo-metru zti hodinu se na něho vrhnu v pravém úhlu.

Nevidí mě, protože je plně zaujat palbou ...

Pohodlně si ho zaměřuji - dva kruhy zaměřovače - ješlo z opatrnosti rychle mrknu dozadu -• Campbell mě věru kryje.

Mé čtyři kanóny se rozeřvou: pod břichem messer-schmittů se zableskne, vyletí sloup jisker, letoun se za-třeše a roztrhne se na kusy s velkým výbuchem, křídla ulétnou, motor je v plamenech. Tam, kde byla stodevítka, je už jen velký mrak černého kouře a pod ním rozžhave-né trosky letounu létají kolem padáku, který se pomalu snáší k zemi.

„Hallo Talbot Red 'Leader, Red two calling, going ho-me. Oil pressure!“12

To volá Campbell, ten zatracený olej ho nutí vyklidit pole. Dalo se to předpokládat. Jede se dornů!

„Talbot aircraft, reformj“13

V tom okamžiku se vynoří z mraků osm letounů a řítí se střemhlav na nás - na zlomek vteřiny se v nás za-razí dech.

Naštěstí to jsou tempesty Railroad, okamžitě se pověsí na messerschmitty, roztroušené po obloze. Něm-ci už toho mají dost a po dvou se začínají ztrácet v obla-cích velkými vzestupnými spirálami...

„Talbot, rendez-vous over drome, angels 10.“u

Určuji svým letounům sraz nad letištěm Hoya ve výšce deset tisíc stop.

Letím tam také a po cestě se spustím nad letoun, kte-rý vidím hořet na zemi, abych ho identifikoval: je to tempest, havaroval na poli, když se pokoušel dosednout na břicho. Přeletím nad ním ještě jednou, abych mohl přečíst matriční číslo.

Panebože! Je to jeden z mých letounů, JJ-Y, Gresswel-lův stroj - letěl jako modrá 1. Po pilotovi ani potuchy, zřejmě uhořel uvězněn v kabině.

12 „Haló, Talbot, vedoucí Červená, volá červená 2, vracím se na zá-kladnu, tlak oleje v nepořádku.“

13 „Talbot, seřadte sel“

14 „Talbot, sraz nad letištěm, výška 10000 stop!“

Určuji červenou 4, aby doprovodila Campbella nejkratší cestou do Volkelu - přímý kurs 265°. Sám se vracím přes Osnabruck, abych je kryl z dálky se svými dvěma zbylými letouny, k nimž se přidružil jeden zbloudilý Railroad.

Ve Volkelu mi po návratu oznámí červená 4, že Camp-bellův motor vypověděl pět kilometrů před Rýnem, Camp-bell ho stačil taktak přeletět klouzavým letem. S velkou pravděpodobností dosedl v pořádku na břicho nedaleko jedné naší baterie. Opravdu, po obědě přivezou dělostřel-ci Campbella v dížpu. Je plný humoru, přestože má ová-zané čelo, modřinu pod okem a dvakrát rozseknutý ret.

Na kočku a na myš

Messerschmitty 262 jsou čím dál tím dotěrnější. Tyto reaktivní letouny se objevují nad naší frontou stále ve větším počtu. Ráno co ráno za svítání a večer za sou-mraku přilétají jednotlivě v přízemním letu fotografovat naše postavení. Občas, aby zpestřily program, příženou se i hlídky o šesti nebo dokonce o dvanácti letounech ostřelovat nebo bombardovat naše linie.

Kontroloři v Kenway mohou tuhle zvěř radiolokátorem těžko sledovat, protože radiolokační stanice pozemního kontrolního stanoviště se otáčejí příliš pomalu, aby mohly včas zachytit a sledovat ozvěnu dvěstědvaašede-sátky, letící rychlostí 900 kilometrů těsně nad stromy.

Generální štáb 21. Army Group nemá smysl pro tyhle technické detaily a zaplavuje velitelské stanoviště sku-piny radiogramy, v nichž se kategoricky dožaduje, aby se udělala přítrž těmhle ozbrojeným průzkumným výletům luftwaffe. Chudák WjC Lapsley si láme hlavu, co jenom vymyslet, aby se tempesty se svými 780 kilometry za hodinu dostaly na kobytku podstatně rychlejším messer-schmittům 262.

Nakonec vymyslí s Broockerem „rat code“ - „kryší kód“ (později ovšem přezvaný piloty na „bastard kód“).

Podstata věci je docela jednoduchá. Dvě dvojice tem-pestů mají od této chvíle nepřetržitě zesílenou okamžítou pohotovost - to znamená, že letouny stojí na prahu vzletové dráhy připraveny okamžitě vzlétnout, piloti jsou připoutáni v kabinách, prst na spouštěcí, motory jsou zahřátý, sluchátka zapnuta.

Jakmile nějaký messerschmitt 262 přeletí Ryn směrem k našim postavením, Lapsley uvědomí ze svého kontrol-ního stanoviště rádiem přímo piloty v letounech touto výzvou:

„Hallo, Talbot Leader scramble rat, scramble rail“ 1

Okamžitě se rozběhnou motory, z kontrolní věže vyletí tři červené rakety, znamená, že „krysaři“ mají absolutní přednost při startu i nad letištěm.

Dvojice tempestů se nepokouší marně lovit příliš rychlou zvěř, ale namíří si to přímým letem nad Rheine-Hopsten, základnu proudových letounů. Přesně za osm minut po vyhlášení poplachu oba tempesty hlídkují ve 3000 metrech nad Rheine a mají za úkol pověsit se na paty messerschmittů, až se bude vracet na základnu a bude muset ubírat rychlost, aby mohl před přistáním otevřít klapky a vysunout podvozek.

Za týden ulovíme tímhle stylem osm „krys“. Já sám nemám štěstí, dva messerschmitty 262 mi uklouznou pod rukou.

Pokud jde o druhý z těchto případů, dělostřelci z protiletectvé obrany mohou prasknout pýchou. Byl vyhlášen „kryší poplach“; odlepím se v tu ránu sledován svým číslem 2; v tom okamžiku se však jako smršť objeví nad letištěm messerschmitt 262 a octne se nějakých sto metrů za mnou. Jenom úžasnou náhodou a bezpochyby díky zvláštnímu zásahu Prozřetelnosti dva kanóny protiletectvé obrany jsou namířeny správným směrem s obsluhou v palebné pozici. Oba vypálí svou dávku s pravděpodobností 100000 proti 1 a Me-262 dostane plný zásah gra-nátů ráže 40 mm a rozprskne se po obloze.

Němci si s „honičkou na krysy“ brzy vědí rady.

Messerschmitty 262 dostanou rozkaz, aby se vracely na základnu plnou rychlostí v letu těsně nad zemí, takže je velmi těžko zjistíme, protože jsou výborně kamuflovány a zmírní rychlost až v ochranném špalíru flaku, kde mohou pod záštitou znamenité přehrady, vytvářené palbou protiletadlového dělostřelectva, provést přistávací

1 „Haló, Talbot, kry.sii je tady, krysa je tady!“

manévr nprосто bezpečně. Na délce velké přistávací vý-chodo-západní dráhy v Rheine je na vzdálenosti osmi ki-lometru umístěno 160 čtyřhlavňových rychlopalných ka-nónů ráže 20 mm, které rozesílou po obloze neproniknu-telný deštník olova a výbušnin, německý letoun vklouzne pod něj a přistane v plném pohodlí.

Zejí jediný týden ztratíme sedm tempestů, které se po-koušely útočit na Me-262 v tomto špalíru německé obra-ny. Nemá smysl pokračovat v naší hře: je vydán rozkaz, jímž se zakazuje útočit na Me-262 v okruhu 10 kilometrů koloni Rheine, čímž se podstatně sníží naše vyhlídky, že bychom nějakou dvěstědvaašedesátku vůbec ještě někdy dostali.

7. března 1945 dosáhne 3. sbor 1. americké armády Rýna u Remagenu a podivuhodnou náhodou najde most v Lunderdorfu nepoškozený. Okamžitě se ho zmocní 9. obrněná divize a generál Bradley tohoto štístka ihned využije: zajistí most a začne přesunovat své síly na dru-hou stranu. Předmostí na pravém břehu Rýna se ve dvou dnech stane pro Němce takovou hrozbou, že vyvinou jousalé úsilí, aby most zničili. Luftwaffe je nasazena v ukrutném počtu a američtí stíhači, kteří nemají vhodné základny v přiměřených vzdálenostech, rychle začínají ztrácet clech. RAF je požádána o pomoc, a protože jedině tempesty mají dostatečný dolet, aby mohly krýt Re-magen z holandské základny, případně nám také ještě tento dodatečný úkol. Provádím za soumraku první ta-kovou ochrannou akci. Letím v čele svých osmi tempestů směrem k Rýnu, mímíme Kolín nad Rýnem a dostáváme se nad Remagen, kde nás uvítá vzteklá palba americké protiletadlové obrany. Američtí dělostřelci jsou v tako-vém nervovém stavu, že i po tom, co jsme jim dali obvyklé poznávací znamení a oni nám potvrdili, že náš signál přijali - chvíli co chvíli po nás pošlou dělostře-leckou salvu. Když se to stane potřetí - ostatně jen taktak že to nedostanu, menší zásah jsem přece jen utřil na křídle - zajde mi všechna chuť sloužit nadále za terč těmhle pánům. Nařídím půlobrat a má sestava se může vrátit domů ...

Hrůza! Celá armáda sedmi nebo osmi arad 234 v doprovodu nějakých třiceti Me-262 nalétává na ne-šťastný most a my jsme se octli přímo proti ní čumák proti čumáku.

Na plný plyn se jim dostávám do zad. Přesně v oka-mžiku, kdy zahajuji palbu na arado 234 na dostřel asi 1000 metrů, vyrojí se po mé levici z mraků asi 40 focke-wulfu 190.

Vzal to čert! Upozorním své piloty rádiem a letím za tím Němčkem, jako by se nechumelilo. Rychlost stou-pá šíleným tempem - 520 mil za hodinu - 560 - 575. Snáším se dolů v úhlu zhruba padesáti stupňů; sedm tun letounu taženého 3000 koňmi má úžasnou akceleraci. Arado vybírá jemně, takřka neznatelně, sleduje dráhu letu, která ho má dovést na úroveň Rýjia několik set metrů před mostem, jsem s ním asi 800 metrů, ale ne-odvažuji se střítet. Kdyby při této rychlosti spustily mé čtyři kanóny, určitě by mi ro urvalo křídlo. Přesto se držím Němce jako klíště a vrazím za ním do pekelné palebné clony čtyřicetek a těžkých kulometů ... Vidím zřetelně, jak arado shazuje dvě pumy - jedna z nich se sveze po mostě, druhá dopadne na mostovku. V okamžiku, kdy exploduje, jsem čtyřicet metru vlevo od místa dopadu. Výbuch mi nadzvedne letoun jako stéblo slámy a Uiiipil mi ho převrátí... instinktivně přiskřtím plyn a táhnu pákou. Tempest vystřelí do výše 3000 metrů a já se octnu znovu v oblacích, na zádech a zpocení strachem a úzkostí. Prudký otřes: vysadil mi motor, na hlavu se mi snese déšť hlíny, kousků železa, oleje, letou-nem to mrští, jako by švihl kosou, a začne dělat vývrtku. Vývrтка tempestů je nejnebezpečnější věc, jaká vůbec existuje - jedna, dvě otočky a lítáš jako hadr na holi, v plném letu sebou mlátíš, třebaže jsi připoután, do stěn kabiny.

K smrti vyděšený trhnu pojišť-ovacím lankem krytu - zůstane mi v ruce, pokouším se vzpřímít na sedčidle, abych mohl

vyskočit padákem, ale zapomenu se odpoutat, takže se jenom prudce udeřím do hlavy . . .

Vynořím se z mraků stále ve vývrtce - země je tu, nějakých 1000 metrů pode mnou. Zmáčknu páku na do-raz, abych otevřel naplno plyn. Motor zakašle a chytne na jeden ráz, div se neutrhne z lože. Vývrtka se změnila ve spirálu; opatrně zkouším výškovku, našťastí zabere - přesto mi pole letí vstříc do čelního skla, až se mi tájí dech . . .

Vyrovnam asi na padesát metrů od země. Bylo mně pořádně horko. Když si sundám kuklu, mám vlasy slepené potem. Rychle se orientuji. Jsem na pravém břehu Rýna, na se-veru amerického předmostí. Naberu kurs 310 stupňů - směr základna - a rádiem určím sraz své hlídce mul Kolinem ve výšce čtyř tisíc metrů.

V tom okamžiku mě volá Kenway:

„Halo Talbot Leader, Kenway calling, what's your position? - Over to you.“²

Odpovídám stručně:

„Halo Kenway, Talbot Leader answering, my approxi-mate position is twenty miles North of Remagen, along Rhine. Out.“³

V Kenway řídí dnes kontrolu osobně Lapsley - pozná-vám jeho hlas, trochu se mu třese.

„O.K. Pierre - look-out, there is a couple of rats around.“⁴

Dobrá, dám si pozor. S benzinem jsem na tom dobře, takže se rozhodnu, že si klidně udělám velký kruh pod mraky a pokusím se objevit ty dvě krysy.

Za několik vteřin stoupají podél Rýna svítící střely protiletadlové obrany a dvě dlouhé a jemné stuhy se vlní nízko nad zemí.

Je to messerschmitt 262. Nádherný pták - trojúhelní-kovitý trup jako žraloci hlava, malá šipová křídla, dva protáhlé proudové motory, šedivá kamufláž se žlutými a zelenými skvrnami...

Tentokrát nemám nevýhodnou polohu, nejsem mezi kořisti a její základnou. Spouštím se znovu zběsile střem-hlav, abych získal co největší rychlost. Ještě mě nezpo-zoroval. Lehoučká otáčka na křídélkách a dostávám se nad něho tangentou. Pečlivě si ho zaměřuji na rychlost a na předstih, když tu najednou spatřím, jak mu z trysek vyšlehly dva dlouhé plameny. Zpozoroval mě a přidává

2 „Haló, Talbot, volá Kenway. Jakou máte polohu? Přepínám.“

•! „Haló, Kenway, tady Talbot. Moje poloha asi dvacet kilometrů na sever od Remagenu, na Rýno.“

4 „Pierre, dávej pozor, civé krysy jsou v okolí.“

na plnou rychlost. Mám ho krásně zarámovaného, na vzdálenost tři sta metrů. Vypálím první salvu. Netrefil jsem ho. Provedu opravu a pálím znovu, rychle, protože získává náskok. Tentokrát zahlédnu dva výbuchy na tru-pu, třetí na křídle. Dostřel je teď pět set metrů. Exploze na pravé turbíně, začíná okamžitě chrlit obrovské cho-choly černého dýmu... Dvěštedvašedesátka dostane prudký smyk a vůči hledě ztrácí výšku. Rychlosti obou letounů se vyrovnávají v dostřelu asi šesti set metrů. Kouř mně překáží a Já znovu chybím. Podivuhodné rudé koule, které létají v tom čerstvém dýmu, mě oslepují. Hromel Oba levé kanóny se zasekly... Mířím víc na-pravo, abych vyrovnal úchylku, a druhé dva kanóny se zaseknou také. Me-262 letí dál na jeden motor. Jsem zlostí bez sebe. V pneumatickém systému mi klesá tlak - budík je na nule. Praskl bych vzteky. Nespouštím se dvěštedvašedesátky, je tu naděje, že se její druhý motor přehřeje. Za několik minut začíná hrát můj motor. S lítostí opouštím ušlou kořist a zaklínám se, že sedfu kůži z těla tomu hlupákovi, který nedávno napsal v technickém bulletinu ministerstva letectví, že messerschmitt 262 není s to letět jen na jeden motor.

V zápalu boje jsem zapomněl na svou hlídku, která je teď už jistě pořádně netrpělivá nad Kolinem. Rádiem po-stoupím velení Mac Cairnovi a za soumraku se vracíme každý zvlášť do Volkelu.

Mám vztek, že bych vraždil. Aby byla smůla dovršena, praskne mí, když pojíždím, pneumatika. Musím čekat v ledovém povětří, až ji vymění, abych mohl své taxi zaparkovat, než mohu jít k večeři.

Kotláři

V šedavém svítání, které rozestírá dlouhé mlžné pruhy nad jednotvárnou zasněženou krajinou, trčí sloup kouře. Za ním druhý, o kus dále, ale ten se klene nízko nad zemí a lomí se v černou šmouhu, která se vine jako had nad bělostnou neposkvřenou krajinou.

„Train two o'clock Talbot Leader!“¹

Čtyři tempesty plují ve výšce tisíc metrů v ledovém vzduchu a jejich lesklá křídla odrážejí první paprsky matného úsvitu. Stáčíme se nad druhý vlak a čtvero rukou v rukavi-cích, zkřehlých mrazem, instinktivně nastavuje vrtuli na malý úhel. Už vidíme lokomotivu, která před sebou tlačí vagón flaku, a za ní nekonečný smíšený vlak, vlekoucí se jako hlemýžď. Ani neshodíme přidavné nádrže a snášíme se lehce střemhlav na plný plyn ... 580 ... 600 ... 650 ... 700 ki-lometrů za hodinu.

Krev mi stoupá do hrdla - najednou mám vyprahlo v krku, pořád ta stará tréma z flaku.

Jsme vzdáleni od vlaku ještě tři až čtyři kilometry. Zaměřuji na dvacet metrů před lokomotivu.

Jde se na věc! Nakláním se nervózně kupředu. Už je-nom nějakých 800 metrů. První rúženec svítících střel - trhané záblesky čtyřhlavňového rychlopalného kanónu ráže 20 mm. Skřípají brzdy, kola lokomotivy drhnou o kolejnice. 500 metrů. Letím těsně nad zavátou oranicí, vyplašení havrani mávají těžkými černými křídly.

Zahřmí moje kanóny - strojvůdce skáče z lokomotivy a vrhá se do příkopu. Granáty mých kanónů vybuchují na náspu a provrtávají nadrobno černou železnou masu, která mi mohutní v zaměřovači. Komín lokomotivy začne chrlit plameny a strusku, oblaky páry unikají s pronika-vým sykotem z prasklých rour . . .

Přitáhnu páku, abych se přehoupal přes telegrafní drá-ty, vrhnu se jako beran do hustého kouře a už mám zase šedivé nebe na čelním skle kabiny, zčernalém od sazí.

S pákou vtisknutou do břicha kličkuji křížem krážem z nebezpečného pásma. Granáty flaku a rozprasky mého čísla 2,

kusy žhavého uhlí poletují kolem mého letou-nu - „Velkého Karlika“. Malé bílé obláčky, v nichž se co chvíli ohnivě zableskne, začínají se usazovat v povětrí.

Dívám se za sebe. Lokomotiva zmizela v mraku sazí a unikající páry. Lidé skáčí z vagónů a pobíhají pod

„Vlak na dvojce!“

náspem jako rozčilení mravenci v rozhrabaném mraveništi.

Červená 3 a 2 se připojují ke mně, zatímco červená 4 se ještě zmítá v sítích velmi husté palby tří vagónů protiletadlové obrany.

Opisují se svým rojem velký vzestupný oblouk a míří-me si lo k druhému vlaku.

Ten byl určitě varován rádiem - zastavil a kouř jeho lokomotivy stoupá teď kolmo vzhůru.

Mávám nerozhodně křídly. Nemá smysl útočit, protože obsluha flaku na nás určitě čeká s očima na hledáčku a s děly bez náhubku.

„Hallo Talbot, no use chaps, they have got the gen. Break away to star-board, one eight zero!“2

Kristepane! Červený 4 se zbláznil!

„Talbot Red 4! Do not attack!“3

Tempest se přesto řítí dolů, míří rovnou na lokomotivu.

„Come back - break you fool!“*

Flak se rozběsí a pod Patrickovými křídly se vyloup-nou černé chuchvalce kouře. Vzápětí malý, takřka ne-znatelný výbuch po délce trupu, tempest se pomalu pře-vrací, pořád sleduje původní dráhu letu, už takřka na zádech se oře o jeden z vagónů a roztrhne se na ná-spu . .

Přisahal bych, že jsem zaslechl výbuch. Jako vždy - velký hřib těžkého černého kouře, z něhož šlehají pla-meny benzínových par, se okamžitě zvedne nad troskami letounu.

„O.K. Talbot, going home!“5

Po cestě zaútočíme ještě na tři další vlaky.

Nová tragédie při přistání. Bentley, mé číslo 3, protože je zasažen flakem, přistává přednostně první. Sto metrů nad zemí se najednou pod ním objeví „dostavník“ anson, který dosedá dlouhým povlovným přiblížením. Oba piloti se nemohou vidět a blíží se jeden k druhému jako slepi. Bentley určitě vypnul rádio, protože zřejmě neslyší zou-

2 „Haló, Talbot, nejdeme na to, dostali ocho. Otáčíme vpravo, kurs

180 stupňů.“

3 „Červená 4, neotočit!“

4 „Zpátky - zpátky, ty blázne!“

5 „Nedá se nic dělat, chlapci, vracíme se domů.“

fale výzvy z kontrolní věže. V poslední vteřině anson prudce uhne, bohužel už pozdě. Propletené trosky obou letounů se válejí v plamenech před kontrolní maringot-kou. Sedm mrtvých. Anson vezl pět nových pilotů jako posilu pro křídlo. Mračna, sníh a focke-wulfy

Mrazivé a otravné dopoledne. Máme pohotovost od 4 hodin 30 minut. Moje mužstvo je utmáčené a vyčerpaný organismus mladých těl je špatně odolný vůči mrazu.

7.30. Rozkazy, které dostáváme, jsou vzápětí odvolá-vány a všechno je pod psa.

Smůla začala, když zničehonic vysadily chladiče po-mocných dieselů a přistávací rampa zhasla, právě když dosedl první ze tří spitfirů žlutého roje 41. perutě. Le-toun, který přistával za ním, dosedl o deset metrů dříve, rozbil se a shořel. Třetí spitfire, pilotovaný mladým Polákem Kalkou, kroužil deset minut nad letištěm. Příliš pozdě dostal rozkaz, aby doletěl na letiště v Eindhovenu, a protože už neměl dost benzínu, seskočil pilot padákem.

Zimomřivě namačkaní ve dveřích baráku pozorujeme v mračnech matnou siluetu spitfíru s vytaženým pod-vozkem a spuštěnými klapkami. Oddělí se od ní černá postava vyskakujícího pilota, několikrát se převrátí - zaslechneme plesknutí otevírajícího se deštníku, bílá koruna padáku mizí v dáli unášena větrem.

Za hodinu přiveze džíp pilotovu ztuhlou mrtvolu, zaba-lenou do zmrzlého hedvábí padáku. Ubožák spadl do Mosely a její ledové vlny ho neušetřily.

Pošmourný den se rodí, jako když se mu chce a nechce, přece však startují čtyři tempesty, vedené WjC Brookem. Za půldruhé hodiny se vrací jen dva.

Postřelovali v oblasti Osnabřícku vlak, jehož ospalý flak reagoval jen chabě, po náletu se roj znovu seskupil. Najednou zahlédl Barry, že z chladiče velitelova letounu nehází jemná stuha kouře, a zdálo se mu, že Brooker nic nepozoruje.

Upozornil velitele rádiem a Brooker zakolébal letou-nem, aby se přesvědčil, oč jde. Ale ani ve zpětném zrcát-ku - jak volal Brooker - nebylo kouř vidět. Najednou se tempest otrásl strašným výbuchem a dlouhý úzký pla-men olízl celý spodek letounu jako čepel nože . .

Piloti ostatních letounů, kteří se rozprchli, jako když do nich střílí, zahlédli ještě, jak se Brooker oběma ru-kama v rukavicích chytá za držáky průhledného krytu kabiny. Najednou se mu tvář a postava zbarvily do ru-da - oheň zřejmě pronikl do kabiny.

Tempest se prudce převrátil na záda.

Brookerovi kamarádi upírali se zadržlými hrdly zraky na vrak letounu. Nezpozorovali, jak se z mlžné clony, duhově prozářené vycházejícím sluncem, tiše vyhouply dva stíny. Teprve ohnivý proud svítících střel a velké černé kříže na křídlech dvou focke-wulfů, které okamži-tě zase zmizely v mracích, Je probudily z omámení.

Druhý tempest se řítí k zemi a jeho hořící trosky se smísily podél autostrády se zbytky Brookerova letounu.

Zpráva o neštěstí vzbudila poměrně malý zájem - přestože Brooker velel tak dlouho křídlu, že si sto-dvaadvacítka bylo bez něho těžko představit.

V 8 hodin vyhlašuje velitelské stanoviště skupiny po-čtvrté od rána pohotovost číslo 1 - a za deset minut ji zase ruší.

Pokaždé při takovémhle planém poplachu musíme vyběhnout na mráz, vyšplhat se s těžkým padákem na kluzké křídlo, stáhnout si rukavice, abychom mohli zapnout kyslík a sluchátka; potom se rychle vracíme ke kamnům, s nervy na prasknutí, a spěšně - snad naposled - zabojujeme zraky do mapy sektoru s černou spleť železničních tratí, kterou budeme zane-dlouho očichávat v letu těsně nad zemí, pátrat s nasazením vlastních životů po vlacích, jejichž flak mívá ve zvyku jednat bez rukaviček ...

Dívám se na své piloty - neřeknou jeden druhému jediné slovo, dokonce se ani jeden na druhého nepodívají, tu a tam se někdo pohne, aby požádal kamaráda o cigaretu nebo o oheň ...

Najednou zazvoní u služby pronikavě telefon, kdekdo sebou trhne, kdekdo najednou pocítí sucho v hrdle a sví ráni v břiše.

„Back to normal state, 15 minutes readiness!“1

Výbuchy vzteku, kopání do nevinných kbelíků na uhlí: nemáme pocit úlevy, zdá se nám spíš, jako by si z nás někdo střílel...

Vylíží si mizernou náladu na Byrnesovi, jednom z našich nováčků s věčně vyčerpáním pihovatým obličejem. Ten hlupáček si včera nebo předevčírem položil padák do kaluže oleje a neřekl o tom nikomu ani slovo. Olej rozežere zmáčkuté záhyby hedvábí ještě dokonaleji než oheň - padák v tomhle stavu by při průměrné rychlosti nikdy neodolal náporu při otevření.

V 9.30 dovedu své mužstvo do jídelny. Poručím druhou snídani - v tomhle mrazu nemohu nechat piloty hladovět od čtyř hodin ráno do poledne.

Sotva jsem zabořil lžici do talíře ovesné kaše, už mě službu konající seržant volá k telefonu. S plnými ústy odpovídám Lapsleyovi. Osm letounů na hlídku v prostoru Osnabrick-Münster-Bremy, samozřejmě především se za-měřit na vlaky. Vzlet v 9.55. O.K.

Zazvoním na stojánku, abych dal příslušné pokyny.

Jak jsme předvidali, počasí se zhoršuje; začíná padat sníh. Sněhové vločky se lepí na sklo kabiny, a když po-jíždíme na start, musíme si každý vzít na křídlo mecha-niku, aby nám ukazoval cestu. Jednou rukou se drží le-dového kovu, nohama klátí ve vzduchu, druhou rukou udává směr a současně si v jednom kuse utírá slzy, které se mu kutálejí z očí, bičovaných rezavým větrem.

Můj letoun každou chvíli dostane smyk na kovovém mřížoví vzletové dráhy. Přece nás nenechají letět v takovémhle počasí, říkám si.

Zapnu rádio a volám Desmonda.

„Hallo Desmond, Talbot Red Leader here pretty sticky. Any gen?“

„Hallo Talbot, Desmond answering scramble now.“2

Dojeli jsme právě na hranici pojízdného pásma a tvár-nicové vzletové dráhy. Mechanici skáčí na zem, pozdraví nás podle starého zvyku na rozloučenou palcem zdviženým k nebi a utíkají se schovat, shrbeni chrání obličej proti metelici.

1 „Návrat k normální patnáctiminutové pohotovosti.“

2 „Haló Desmond, volá Talbot Červená, svinské počasí. Je něco nového?“

„Haló Talbot, tady Desmond, můžete se odlepit.“

Mých sedm letounů je v pořádku za mnou a rozestavují se po dvou na vzletové dráze.

Byrnes má trému a je zřejmě nervózní - nedokáže se správně postavit vedle mne. Dře brzdy a opravuje směr prudkými záběry motoru. Stáhnou si kuklu a zamávám na něho s povzbudivým úsměvem. Jestli úplně ztratí roz-vahu, vrazí do mě při tomhle bočním větru při vzletu.

Chumelí se teď tak hustě, že je sotva vidět na konec dráhy.

Přidávám postupně plyn a sotva jsem zatáhl podvozek, uhnu doleva. Pod břichem mi proklouzne Byrnesův tem-pest, otírá se takřka o holé stromy a bílé čepice střech.

Po vzletové dráze si to sviští čísla 3 a 4, táhnou za sebou oblak sněhu, zvířený vrtulemi, zatímco první dvojice červeného roje se začíná rozjíždět.

Po deseti úzkostných minutách stoupání v sevřeném se-stavě napříč těžkými sněhovými oblaky se vynoříme, zpocení až na kůži, 2000 metrů nad Münsterem.

Černé ulice se protínají a prolínají mezi zasněženými domy. Vítr rozhání kouř a páru z továren a rozptyluje ji v bělostné krajině.

Město se zdá jako po vymření.

Katedrála stojí uprostřed bombardované čtvrti - kost-ry očázeného trámů, zející díry sklepu, hory trosek, takřka až na náměstí. Ve stínu katedrály je namačkána asi stovka nákladních automobilů a několik tanků.

Na druhé straně průplavu, upchaného spoustou náklad-ních lodí, uvězněných v ledu, téměř opuštěné seřaďovací nádraží. Krátery pum, ohořelé zbytky cisternových va-gónů a v jednom koutě, nedaleko lokomotivní točny, dva vlaky proti sobě, pod ochranou automaticky řízených puotiletadlových kanónů na plošinách, jejichž obsluha sleduje jistě náš let objektivu svých dalkorněrů ...

Zničehonic mám nevysvětlitelný pocit, že tu někde určitě bude baterie osmaosmdesátek. Ať už jsme v pra-chu!

„Talbot Red quick 180° starboard!“3

Nevím proč, ale nečekám několik obvyklých vteřin mezi rozkazem a jeho provedením a okamžitě se ostře

3 „Červená Talbot, 180° vpravo, rychle!“

otočím. Mé překvapené letouny začínají v nepořádku na-sazovat na otáčku ... a právě mezi ocasem mého letounu a mezi Byrnesem, který se našťěstí vleče jako obvykle - objeví se tři záblesky v oblaku černého kouře. Byrnesův letoun na okamžik zmizí.

Jeden z mých letců vyjekne do sluchátek:

„Christ, that was bloody close!“4

Má hlídka letí úžasně.

Jsem pyšný na to, že letím v čele sestavy, a tato pý-cha se ve mně neustále obnovuje; je to instinktivní pocit, v němž není ani trochu úvahy nebo vůle.

Po levici jsou v přesných vzdálenostech červená 3 a červená 4. Po pravici, hned za sebou, mám Byrnes, červenou 2. Pět set metrů za námi je modrý roj v čele s Mačem Cairnem - čtyři letouny v bezvadném tvaru.

Obloha pod velmi vysokou klenbou mraků, které tvoří jednu slitinu, je světle šedá, ale bez slunce - je to ta téměř zářivá šed', s jakou se setkáváme jenom v zimě. Mé tempesty se odrážejí jako nádherné hračky od hrad-by beránků, která zahaluje obzor Rýna až k vrcholům stromů.

Ve výši 2500 metrů podivuhodně pluje na vrstvě méně chladného vzduchu lavina bílých oblak - vyvolává to v tobě zvláštní pocit, že se nehýbeš, že jsi přibit na jed-no místo mezi sněžnou plání a šedými stratosférickými oblaky - a že ty neskutečné masy stále se měnících obrysů se ti valí vstříc ...

Konec snění!

Poletím nad tou bílou záplavou nebo pod ní?

Chladným pohledem technika si prohlédnu obzor, vel-mi pozorně propátrám oblohu, rozděluji si ji v přesné pruhy, jak přejíždím očima odshora dolů.

Ve vzduchu nic. Na zemi také nic. Zdá se mi sice, že jsem zahlédl na dálnici řadu nákladních vozů - ale dě-lám, jako bych je neviděl. Nechci si to rozdat s flakem, dokud nebudeme mít prázdné přídavné nádrže.

Rádio mlčí, až je to napodiv, budeme asi jediní stíhači z Kenway, kteří jsou v tu chvíli ve vzduchu. Není se co divit v tomhle psím počasí.

4 „Kristepane, ty ale seděly!“

Cítím dětinskou touhu poletovat se svou hlídkou mezi těmito oblaky.

„Priority for the trains ... Priority for the trains ...“

Ozývá se ve mně svědomí, v duchu ještě pořád slyším Lapsleyho hlas v telefonu.

Především vlaky! Především vlaky! Samozřejmě - nad vrstvou oblak neuvidím žádné vlaky.

Panebože, dej, aby tam dole nejel žádný vlak!

„Hallo Talbot squadron, keep just below cloud base!“5

A za okamžik už letíme deset metrů pod průsvitnou clonou...

Najednou se v rádiu ozvou výkřiky a klení. Trhnu se-bou polekaně - jako by mě tisíce jehel začalo bodat do jazyka, na hřbetě rukou a do kotníků.

„Mac Duff squadron BREAK! - Help! - Look out Focke Wulfs above! - Mac Duff leader, you have got a bastard on your tail!“6

Hrome, někde se to tady rve. Mé letouny zaujaly bez rozkazu bojovou sestavu, a jak mávám křídly, tuším, že sedm párů očí pátrá vzrušeně po nebi.

Neznám volací znak „Mac Duff“ - bude to pravděpo-dobně perut' z 84. letecké skupiny.

Nervy napjaté k prasknutí - okamžitě žádám Kenway o vysvětlení.

„Hallo Kenway, Talbot Leader here what's going on?“7

Mezi dvěma salvy výkřiků a kleteb pilotů Mac Duf-fovy perutě mi Kenway odpovídá:

„Hurry-up, Talbot Leader, there is a big do over Rhei-ne, steer 275°.“8

Nemusím dávat žádné rozkazy, moji stíhači slyšeli všechno ve sluchátkách. Letíme plnou rychlostí primo na západ, zaměřovače rozsvíceny, prsty na spouštích.

Mrknu na mapu - není to ani 80 km, budeme nad Rheine za pět minut, ale i to už bude možná pozdě.

„Talbot, over to Channel C for Charlie - keep your eyes peeled!“9

5 „Haló, Talbot, sestupte pod oblaky!“

6 „Mac Duffova perut', uhněte! - Pomoci - Pozor! Focke-wulfy nad vámi! - Velitel Mac Duff, máš skopčáka za sebou!“

7 „Haló, Kenway, tady Talbot, co se děje?“

8 „Pospěšte si, Talbot. Velká rvačka nad Rheine, kurs 275°.“

9 „Talbot, přepněte na frekvenci C, C jako Charlie. Mějte oči na stopkách!“

Měním frekvenci rádia, protože frekvence A je teď zcela zabrána Mac Duffy ...

Byrnes začíná zůstávat pozadu podle starého dobrého zvyku všech nováčků, letících jako číslo 2.

Už mám prst na knoflíku vysílače, abych ho zavolaal k pořádku, když najednou zařve do sluchátek Byrnesův rozčilený hlas:

„Talbot Leader aircraft just above the clouds, quick, they are Huns!“10

Panebože! Zvednu hlavu a vidím, jak nad průsvitnou vrstvou oblaků pluje tučet nejasných siluet, kolem každé z nich duhové kolo.

Shodím nádrže, nastavím vrtuli na malý úhel, pustím motor na maximální výkon; vrhnu se kolmo do mraků.

Vynořím se na čisté obloze, visím na vrtuli, sotva nějakých sto metrů pod focke-wulfy, letícími v nepořád-ném houfu.

Ve světelném kruhu zaměřovače mě rovnou udeří do očí spodek křídla s velkými tlapami podvozku, černé kří-že a bílé modré břicho jednoho skopčáka.

Křečovitě mačkám spoušť, chvějí se jako list v palbě svých čtyř kanónů... Letounu - je to focke-wulf s „dlouhým čumákem“ - to urvalo velký kus křídla, dvakrát se prudce překotí, chrlí mrak ohně a trosek. Jen taktak se mu vyhnu.

Uražené křídlo nepřátelského le-tounu prolétlo ani ne pět metrů od mého kormidla.

Ztratil jsem získanou rychlost a marně se pokouším dokončit přemet, protože stržen okamžitým reflexem jsem se octl v nejzranitelnější poloze - a tenhle focke-wulf tu není sám. Hloupě se teď zmitám na zádech, visím na kurtech jako moucha v pavučině. Tlačím páku úplně vlevo, ale řízení už nezabírá. Všechno vztlak je v pekle, letoun se prudce chvěje a houpe, jako by ho šlehal bičem...

Bum! Oslepující výbuch rovnou před mýma očima mi div neroztrhne bubínky. Vykašlu se na všechno a in-stinktivně si oběma rukama kryji obličej. Krátké spojení, vůně ozónu a pach kaučuku, promísené dusivým odpor-ným kouřem spálené izolace.

Rozřesený, s žaludkem až v hrdle, s bradou zavrtanou do prsou se marně pokouším šlápnout na pedál - nohy

10. „Velitel Talbot, nad mraky letouny, rychle, Jsou to skopčáci!“

mám jako z olova. Jeden z přístrojů urvaných z palubní desky se mi klímá na kabelu před nosem a v rádiu slyším praskání modrých jisker, které přeskakují ve skřini.

To jsem jistě slízl do spojů křídla zásah z třicítky.

Sotva popadám dech, zvládnou jakžtakž stroj - čistě mechanicky - pět set metrů pod mraky a zahlcený mo-tor několikrát prudce bouchne a znovu chytne: blubblublu!

Bum!

Ještě jedna rána!

Tentokrát to je z dvacítky a dostal jsem ji do trupu. Cítím náraz do hřbetní pancéřové desky jako úder kla-divem.

Zuřivě se oběma rukama vrhnu na páku a otočím se. Před čelním sklem krytu se mihne zeleně kropenatý focke-wulf s dvěma bílými chocholkami na koncích kří-del a kolmo vyletí do mraků.

V sluchátkách mám teď ticho, druhý granát mi roz-třískal rádio na cimprcampr.

Nemohu se rozhodnout, co mám dělat. Z mračen se před mýma očima vynořuje rozplizlá postava, pověšená na padáku napůl otevřeném, kolem ní vodopád hořících trosek letounu.

Je to některý z mých pilotů?

Vzápětí nato se nějaký focke-wulf řítí střemhlav k ze-mi v přesné kolmici, motor mu běží naplno. Malý zářící bod letí k zemi jako střela - ze sněhu vybuchne ohnivá koule, dým se vyvalí jako velký černý hřib a takřka okamžitě se začne rozplývat, unášen prudkým větrem.

V dálce se ztrácí několik malých černých křížů ...

A najednou je obloha prázdná. Nikde ani jediný le-toun. Němci stejně jako moje letouny zmizeli z obzoru.

Chystám se k návratu. Rozhlédnu se obezřetně kolem dokola a sehnu se, abych si seřídil gyroskop. Uvědomím si, že se mi nohy křečovitě třesou a že mě mokré ruce v kožešinových rukavicích příšerně bolí, jakmile se če-hokoli dotknu, mám je takřka zchromlé, jak se mi ner-vózně škubají na řídicí páce a plynové páčce.

Návrat do Volkem je jako zlý sen. Bloudím déle než čtvrt hodiny, bez rádia, v pekelné metelici, která stírá obrysy krajiny a smývá orientační body. Ztratím trochu

217

hlavu, dvakrát přeletím Ryn tam a nazpátek, vřele po-zdravován zápalnými střelami flaku, a konečně se posa-dím na jednom americkém letišti sto padesát kilometrů na jih od holandských hranic. Jak dosedám poslepu, smetu plechový komín jednoho baráku a můj nebožák tempest bez klapky se zastaví na dva metry od jednoho lightningu...

Jsem tak vyčerpán, že američtí mechanici mě musí vytáhnout z kabiny.

Walter Nowotny

Walter Nowotny je mrtev.

Náš protivník nad Normandií a nad Německem pod-lehl předevčírem popáleninám v nemocnici v Osnabriicku.

Luftwaffe nepřežije dlouho svého hrdinu, jehož smrt je jakoby vrcholným aktem, posledním slovem této vzdušné války.

Večer v jídelně se jeho jméno vrací v každé druhé větě. Vzpomínáme na něho bez hořkosti a bez nenávisti. Kdokoli má o něm co povědět, říká to s obdivem, ba takřka s úctou. Je to poprvé, co slyším v RAF rozhovor v tomto tónu a je to ostatně také poprvé, co se takhle otevřeně prajejuje podivná solidarita mezi všemi stíha-či - přes všechny předsudky a všechny tragédie.

Tato válka viděla hrůzné masakry, vybombardovaná města, vraždění v Oradouru, ruiny Hamburku. My sami jsme často cítili vztek a odpor, když naše granáty při náletu na německou kolonu vybuchovaly v ulicích pokoj-ných měst a vesnic a zabíjely ženy a děti. Ve srovnání s tím byl souboj s Nowotnym a jeho messerschmitty něco čistého, povzneseného nad boje pozemních armád - v krvi a blátě, v hlomozu plazících se tanků...

Vzdušný boj: půvabné arabesky jako v tanci stříbrných mušek - průsvitné krajkoví bílých kondenzačních čar - focke-wulfy kmitající se jako hračky v nekonečném prostoru . . .

Jistě - i my bojujeme leckdy méně vznešeně: když v šedivém svítání zimního rána postřeluješ vlaky a ne-smíš slyšet křik hrůzy, nesmíš vidět, jak naše granáty přerážejí stromy, jak se tříští okenní skla, jak se osádka lokomotivy svíjí v proudech horké páry, nesmíš vidět všechny ty lidi uvězněné ve vagónech, vyděšené řevem našich motorů a boucháním flaku . . . Nesmíš myslet na tuhle nelidskou a nemorální práci, kterou musíme dělat, protože jsme vojáci a protože je válka ...

Dnes se za tohle všechno můžeme pomstít tím, že pozdravíme statečného nepřítele, který právě padl v bo-ji, dnes můžeme prohlásit, že Nowotny patří k nám, že je to příslušník našeho světa, v němž nepřipouštíme ani ideologie, ani hranice, ani nenávist. Tohle kamarádství nemá co dělat s vlastenectvím, s demokracií, s nacismem nebo s humanitou. Všichni tihle chlapi to dnes večer instinktivně chápou. A jestliže někdo nad námi krčí rameny, je to proto, že tomu nemůže rozumět, že o tom nemá ponětí - protože není stíhač.

Hovor utichl, sklenice jsou prázdné, rádio už nehraje, je po půlnoci. Bruce Cole, který není ani básník, ani filosof, řekne

do ticha a udeřtí to jako rána pěstí do stolu: „První, kdo nechal namalovat na křídlo letadla kokardu, byl svině!“

V květnu 1944 se Jacques a Yule dosti urputně utkali s Nowotným nad Le Havrem.

V Normandii, u 602. perutě, jsme se s ním servali mnohokrát. Ráno 21. června postřeloval náš strip, nad Bazenville sestřelil tři transportní dakoty s benzinem, za několik dní nato napadl smíšenou skupinu amerických thunderboltů a norských spitfirů nad Arromanches a sestřelil tři americké letouny a dva spitfiry - jeden messerschmitt 109 se přitom zřítíl ani ne sto metrů od naší jídelny.

V této době byl už Nowotný velké eso luftwaffe a ve-lel třem stíhacím skupinám v Dreux. Bylo ho snadno poznat, protože v čele svých messerschmittů 109 sám pi-lotoval vždycky focke-wulf 190.

Znovu jsme se s Nowotným setkali v Německu, velel tam 52. stíhacímu křídlu (Jagdgeschwader) v Rheine-Hopsten. Od svého posledního velkého úderu z 1. ledna neměla už luftwaffe prakticky centrální velení a jed-notlivým křídlům byla ponechána volnost akce. Velite-lům byly posílány jen velmi povšechné základní směr-nice a každý je už pak mohl svobodně provádět na

vlastní pěst. Každá vyšší jednotka luftwaffe se soustře-dovala na nějakém hlavním letišti, k němuž bylo přidru-ženo několik pobočných základen. Tyto anonymní jed-notky s vlastními štáby, s vlastní operační kontrolou, s pomocnými a zásobovacími službami, s protiletadlo-vým dělostřelectvem a opravami byly takřka nezávislé na generálním štábu letectva.

Nowotný byl v Rheine-Hopstenu velitelem 52. stíhací-ho křídla, rozptýleného na letištích v Nordhornu, Plant-lunne, Neukirchenu, Lungenu, v Hesepe a v Bramsche. 52. křídlo mělo v této době bojový stav asi 75 messer-schmittů 109, 75 focke-wulfů 190 a asi sto proudových messerschmittů 262.

Konečně k němu patřila také ještě letka nočních stíha-čů - junkersů 88.

S taktickými rezervami to bylo na čtyři sta bojových letadel, kterým velel tento dvaadvacetiletý podplukovník.

Spojenecké zpravodajské služby připisovaly Nowotný-mu šedesát ověřených vítězství na naší frontě a stovku na ruské frontě. Nebál se ničeho a nikoho. Když bylo zastřeleno sedmačtyřicet spojeneckých letců, kteří se pokusili uprchnout ze zajetí, poslal Hitlerovi vášnivý pro-test, jehož ohlas dolehl až k nám.

15. března jsem vedl roj čtyř tempestů nad Rheine-Hopsten na rat scramble - letěli jsme ve výši 2500 met-rů. Najednou jsme uviděli messerschmitt 262 v přízem-ním letu - neměl kamufláž a lesklá křídla letounu se třpytila v slunci. Byl už za bariérou flaku a nasazoval na přistání. Stěna svítících střel se zvedla, aby ho kryla, až bude closedávat. Podle nových rozkazů jsem se roz-hodl, že za této situace nebudu útočit, když tu zničeho-nic bez předběžného upozornění se mé číslo 4 vrhlo kolmo na malý zářící bod, který se přibližoval k dlouhé betonové dráze. Bob Clark se vrhl dolů jako dravec, zá-zrakem proletěl bez jediného zásahu hradbou flaku a vy-pálil dlouhou salvu na stříbrný messerschmitt 262, který právě dosedával... Mé 262 se zřítíl v plamenech na po-kraji letiště.

Za čtrnáct dní nato jsme se dozvěděli z odposlouchá-vací služby, z výslechů zajatců a z ukořistěných doku-mentů, že sestřelený Mé 262 pilotoval Nowotný.

Všichni si už šli lehnout. Bruce Cole, Clark, Brooker a já jsme jediní ještě vzhůru, prohlížíme si v německém leteckém časopise „Der Adler“ - našli jsme ho v Gorchu - článek o Nowotným s několika fotografiemi. Tadyhle je jeho portrét v den, kdy mu byl udělen Rytířský kříž s dubovou ratolestí, meči a brilianty - nejvyšší němec-ké válečné vyznamenání. Unavený dětský obličej, po-smutnělý, s urputnými ústy a bradou.

„All right now,“ řekne najednou Brooker, „time to go to bed. What a pity that type was not wearing our uni-form. He would have made a fine fellow!“

Na Ryne

Brooker prohání celý týden křídlo pekelným tempem. Tři jeho stíhací perutě ztratily za sedm dní 17 pilotů. Zničili jsme 24 německých letounů a 52 lokomotiv.

U 274. perutě nás zbylo jedenáct pilotů a šestnáct stro-jů. Je to nemožný život. Náhradní těleso nám může velmi rychle posílat nové letouny, ale piloty tempestů nesebe-reš na každém rohu.

Dopoledne 20. března nám „dostavník“ anson přivezl čtyři četaře-piloty a jednoho štábního rotmistra. Posled-ní z těchto pěti nováčků se nechal zabít 23. března. Naši staří piloti, uštvaní třemi lety, které se den co den pra-videlně opakují, mají co dělat, aby si zachránili vlastní kůži, a nestačí se už starat o nováčky.

Chudáci chlapi, které nám sotva vylíhlé posílá výcvi-kové středisko, mají za sebou tři čtyři hodiny letu s tempesty. Vylekaní nezvyklými stroji, které dokonale neovládají, nechají se masakrovat flakem a messer-schmitty 109 ...

Brown byl jeden z těch čtyř četařů-pilotů. Přišel do Vol-kelu k desáté hodině dopoledne a ještě před obědem jsem ho musel vyzkoušet ve střelbě z palubních zbraní na jednom z našich nových tempestů. Potom odešel do 1. „Tnk se Jde spát. Skoda, že ten chlápek nenosil naši uniformu. Byl by to bezva kámoš.“

Jídelny na oběd se zavazadly v rukou, a než je stačil rozbalit, byl volán do dispersálu na bojovou akci.

Roj čtyř tempestů, vedený Hibbertem, se střetl s tuc-tem focke-wulfů a Brownovi se zřejmě čirou náhodou poštěstilo jeden z nich poškodit a vrátit se ve zdraví na základnu. Ale Hibbert a Humphries byli sestřeleni.

Ještě týž večer, zatímco moji piloti šli na čaj, jsme drželi s Brownem pohotovost číslo 1. Za deset minut jsme dostali rozkaz ke startu nad Wesel ve výši 3000 metrů. Doletěli jsme tam právě včas, abychom ještě za-hlédli, jak proudový messerschmitt 262 mizí v oblacích. Vteřina zklamání - a instinktivně uhnu. V tom okamží-ku se na nás vrhnou čtyři focke-wulfy a chudák Brown se zřítíl jako pochodeň na břeh Rýna.

Trpce si stěžuji Brookerovi na tuto situaci. Moji piloti Jsou hotovi s nervy, jak o tom svědčí spousta hloupých nehod, které se opakují Jedna za druhou - uražené pod-vozky, srážky na zemi, spálené brzdy, prasklé pneuma-tiky, špatná přistání, vzlety se špatně nastavenou vrtulí.

Takhle to nemůže jít dál - za měsíc od 15. února do 15. března jsem měl na bojový stav 24 pilotů jeden-atřicet pilotů mrtvých nebo pohřešovaných. Z pilotů, kte-ří tvořili tuto jednotku v době, když jí velel Fairbanks, jsou už naživu jen

dva důstojníci, jeden četař a já.

Brooker mi může jenom ukázat neúprosné rozkazy ve-litelského stanoviště skupiny - musíme vydržet stůj co stůj, dokud nepřekročíme Ryn.

24. března 1945

První start ve tři hodiny ráno - máme krýt první bri-gádu commandos, která útočí na Wesel. Hustý oblak pra-chu a kouře visí ještě nad troskami města, na které svrhlo 150 lancasterů 300 pětitudnových pum.

Nad letištěm je pekelná míchanice tempestů a spitfirů, které se v temnotách třou o sebe rychlostí 500 kilometru za hodinu. Člověk musí mít nervy ze železa, aby vydržel deset minut tenhle bláznivý tanec zelených a červených světél, v němž se pokoušejí jednotlivé roje zformovat se do hlídkového tvaru. Jinak nic zvláštního.

V 10 hodin startujeme znovu Jako doprovod 669 letou-nů a 429 kluzáků RAF, které přiletěly z Anglie s 6. brit-skou výsadkovou divizí.

Je to obraz z Dantova pekla. Tisíce bílých padáků se snáší v rozběsněné palbě německého těžkého, středního a lehkého protiletadlového dělostřelectva, dakoty se řítí k zemi v plamenech a kluzáky se zaplétají do drátů vy-sokého napětí a chytají jako vích slámy v ohňostroji modravých jisker.

Tajfuny útočí raketami na všechna postavení německé protiletadlové obrany. Nás řídí předsunuté radiolokační stanice na kolony obrněných vozidel, které spěchají nepříteli na pomoc. !

Stíhači luftwaffe prakticky nezasahují. Včerejší masiv-ní bombardování letiště v Rheine a ostatních taktických letišť luftwaffe na čas přiskříplo.

Postřelujeme pancéřový vlak nedaleko Ringenbergu a kolonu tanků v Bocholtu přímo v ulicích města. Je to neobyčejně působivé divadlo. Ženeme se těsně nad stře-chami, chrlíme oheň a ocel z našich čtyř kanónů... Tašky ze střech létají vzduchem, granáty flaku se zase-kávají do zdi, automobily hoří, zděšení obyvatelé utíkají na všechny strany, schovávají se do sklepů... Danny dostal plný zásah ze sedmatřicítky a rozbil se v sedmi-setkilometrové rychlosti o shluk domů nedaleko kostela.

Po lunchl třetí akce. Vedu smíšenou hlídku letounů 56. a 274. perutě.

Přelétáme viadukt v Bielefeldu, rozmlácený na cucky čtrnácti desetitudnovými pumami. Krátery výbuchů mají průměr přes sto metrů.

Protože hlavním úkolem našeho letu je znemožnit ja-koukoli dopravu na silnicích v trojúhelníku Bielefeld-Altenbecken-Armsberg, rozdělují své letouny na dvojice, které budou operovat nezávisle jedna na druhé.

Postřelují dva automobily s vojáky - ubožáci mě ne-slyšeli, protože jejich motory zřejmě dělají pekelný hluk. Po dvou přeletech nízko nad zemí zůstanou na silnici jenom dvě planoucí kostry vozidel a roztrhaná lidská těla, poházená kolem dokola. Moje číslo 2 se mí ztratilo, letím tedy dál sám.

Vypálím ještě několik granátů na lokomotivu, ukrytou

na kterém si seřadovacím nádraží - vyprovodí mě ne-snesitelný flak dvacítek, urazí mi konec jednoho křídla. Kroužím deset minut nad místem, které jsem určil pro sraz, čekám na své letouny a vracíme se do Volkelu bez Redge, kterého u Armsbergu sestřelil záškodník messer-schmitt 109.

18.50. Volá Lapsley. Žádá velmi zkušenou hlídku čtyř letounů, která by se skočila podívat nad Rheine. Zdá se, že se Němci pokusí využít posledních minut soumraku a evakuovat své tryskáče do týlu. Velitelské stanoviště skupiny požaduje, abych tuto hlídku vedl sám, protože se letouny vrátí v noci. Polichocen souhlasím, ještě než jsem si to stačil rozmyslet. Dobrák Lapsley to určitě přijímá jako úplnou samozřejmost - znal mě v Ashfordu v roce 1943, v Normandii v roce 1944 a jako vždycky spoléhá na můj bojový zápal. Jenže po čtyřiceti bojových letech za dvacet dní nadšení trošinku ochladne.

Vzal čert všechnu reputaci, telefonuji do jídelny, chci požádat Gordona Milnea, bude-li tam, aby za mne za-skočil.

Služba na druhém konci drátu se ho pět minut marně pokouší sehnat a okamžik startu se blíží.

Co se dá dělat! Nařizuji rotnému-mechanikovi, aby mi připravil letoun:

„Hallo Ron, stick JJ-B on the board, I'll fly her!“1

Pojišťuji se pro všechny případy a беру si s sebou velmi dobrou partu: znamenitý Australan Timy letí jako mé číslo 2, Torpy jako číslo 4 u Peter West jako číslo 3.

Nemusím vlastně dávat žádné zvláštní instrukce, je to jakýsi stíhací let na vlastní pěst.

19 hodin 10 minut

Jsme několik kilometrů od Rheine, letiště je přikryto shluky mračen, vlekoucími nízko při zemi těžká břicha, nafouklá deštěm.

Už se valem stmívá a dlouhá šerpa mléčné mlhy ovíjí pahorky Hopstenu a zahaluje kanál Dortmund-Ems a jeho pobožená zdymadla.

Rheine bylo, jak se zdá, strašně bombardováno - tři velké hangáry jsou srovnány se zemí a dobře známá

1 „Haló, Rone, strč ml JJ-B na prkno, poletím s ním.“

silueta kontrolní věže s obávanými pozicemi flaku zni-zela z povrchu zemského. Člověka to takřka bodne u srd-ce - ať to vypadá Jakkoli podivně - když vidí v tako-vémhle stavu Rheine, kde jsme nechali tolik dobrých kamarádů a tolikrát se servali s Jagdgeschwader 52!

Zaa se, že tam vládne horečná činnost. V lese podél pojižděcích drah se míhají světla a dva dlouhé zářící pruhy jsou velmi pravděpodobně turbíny messerschmittů 262, který se chystá vzlétnout.

Pěkná řádka taxíků se nejspíš diskrétně vypařila za soumraku.

„Hallo, Pierre, bloody silly can't see a thing!“ • „Shut up!“2

Posílám Petra ke všem čertům, ale má pravdu, není opravdu nic vidět.

Rozhodnu se, že uděláme velký oblouk nad letištěm ve výši 400 metrů a že se vrátíme. Mám špatně seřízený zaměřovač, v čelním skle už nevidím nic než narůžovělé kruhovitě vlákénko.

Naposledy se rozhlédneme kolem dokola. Najednou se po mém levém boku naprosto zřetelně objeví dvě elegantní fialové řady výfuků dvoumotorového letounu.

„Look out Talbot Red! Attacking nine o'clock!“5

Je to noční stíhací letoun junkers 88.

V temnu, které deformuje proporce a zkresluje vzdálenosti, nabývá v mém zaměřovači obrovských rozměrů. Nervózně vypálím nazdařbůh doprostřed letící černé ma-sy dlouhou salvu a uhnu na stranu ...

Rozhodně jsem měl štísko. Tři prudké a ostré exploze jako úder morseovky - a ohnivý oblak se vyvalí z prasklých nádrží na pravém křídle, oslnivě odhalí trup letounu s nápadným černým křížem ...

Vzápětí se velmi zřetelně objeví v této světlé mase silueta tempestů... Na zlomek vteřiny zůstanu, jako by do mě blesk udeřil, a vtom už také obrovský oslepující záblesk rozsvítí celé nebe ...

Byl to nešťastník Tiny, který letěl slepě za mnou, a než stačil postřehnout, co se děje, a zareagovat na hrozící nebezpečí, narazil v plném letu na smrtelně za-saženého junkerse ...

2 „Haló, Pierre, je to blbý, není nic vidět“

„Drž hubul“

3 „Pozor, Červená Talbot, útok na devltcel“

Vodopád hořících trosk obou strojů, propletených k nerozeznání, rozptýlí se pomalu po obloze a brzo uha-síná v mettingenském lese - za okamžik všechno už zase pohltí noc ...

K smrti vyděšen ztratím v tom okamžiku úplně vládu nad strojem a několik minut kličkuji poslepu těsně nad zemí...

„Look out, Pierre, flák!“

Panebože! Jsem těsně nad šedivým pruhem, posetým krátery a troskami. V záblescích prvních svítících střel vidím personál pobíhající kolem dvou tří focke-wulfů „dlouhých čumáků“ s běžícími motory!

Tohle je Rheine! Ted' se rozběsí obávaný flák, auto-maticky řízené kanóny a těžké kulomety ...

Uprostřed tmavé noci se tká kolem mne nepropustná světlá síť - zářivé uhlíky se honí v černé tmě, pod mraky, po stromech, kolem křídel mého letounu se za-věšují hrozny vzteklých záblesků ...

Zoufale šlápnu na plyn a stoupám vrtulí rovnou do nebe.

Pojednou dva prudké úder s oslňujícími záblesky - bum! bum! - kvílení šrapnelů, provrtávajících hliníkové pláty, zápach okysličeného kovu, spálené gumy, izolace - hrdlo stisknuté strachy. Ted' jsem to dostal! Ted' Je konec - už je to tady!

Pravá noha mi rázem ztěžkla a třepe se jako bijící srdce... Je to zvláštní pocit, jako bys najednou vstrčil nohu do vařící vody a prsty se ti zkroutily křečí.

Chvění letounu se zvětšuje, letadlo se třese tak silně, že gyrohorizont mi vypadne. Ve sluchátkách už neslyším přátelské hlasy. Mé rádio už není záchranný pás - je v něm pekelný praskot, ohlušující pískání...

Kousnu se do jazyka, až mi vytryskne krev. Začíná mi to zase myslit.

Přiškrtním plyn a chvění se zmírní, ocasní plochy to zřejmě sebralo jaksepatří.

Proud studeného vzduchu vtrhne do kabiny, chlad mě probouzí k vědomí.

Všude je klid; tam dole vyšel měsíc; vypadá to, jako by se koulel po holandských rovinách, potřhaných mračny.

Rychle se vrátit, cítit zemi pod nohama a vidět přátelské tváře!

Naberu směr nazdařbůh podle požárů, které lemují oba břehy Rýna. Letím podél Twentského kanálu a s ob-tížením stoupám vzhůru ...

- Deset minut soustředíuji všechnu pozornost na přístroje, které jako by se pominuly - všechny ty budíky, výš-oměry, tlakoměry, teploměry, všichni ti věrní pomocníci Jako by mě chtěli nechat na holičkách, šklebí se na mě za svými rozbitými skly ...

Tady Je Nijmegen s velkým visutým mostem Ryn sta-huje do svých vln poslední záblesky požárů v Arnhemu, vypadá to, jako by se v něm valily kusy sedlé krve.

Zkouším postupně šest vlnových délek rádia - volám Kenway, Desmonda - bezvysledně. Elektrické okruhy mám rozstřílené, jsem bez rádia a bez polohových svě-tel, nakonec mě ještě sestřelí vlastní protiletadlová obra-na.

Instinktivně ohmatávám popruhy svého padáku.

Letím podle Mosely a nad Gennepem narazím na že-lezniční trať, která mě dovede do Volkelu.

Letiště tone ve tmách a velké přistávací dráhy jsou takřka nezřetelné.

Panebože! Proč nerozsvěcují rampu? To ti moulové z kontroly nepoznají hluk motoru Sabre? Nalétávám na kontrolní věž a mávám křídly - krucifix! Ještě že protiletadlové! dobře znají siluetu tempestů...

V jediném okamžiku se Volkel rozsvítí jako vánoční stromek. Konečně - ti si dali na čas!

Ještě jeden co možná pomalý průlet, znovu mávám křídly, abych dal najevo, že jsem v nesnazi. Vidím světla ambulance a reflektory havarijního vozu.

Musím se posadit na břicho. Nemohu seskočit padá-kem, protože mám zraněnou nohu a navíc mám levou kluznici krytu zkroucenou zásahem. Bezvysledně se sna-žím uvést do pohybu odhození krytu.

Bolest ted' stoupá až do kyčle, vůbec necítím pedál.

Jsem malátný a vyčerpán; mechanicky se začínám při-bližovat - rychle, s klapkami na 45°. Letoun je velmi unavený.

Přistávací manévry mě rozčiluje. Najednou na mne padne strašlivý balvan strachu, chapadla úzkosti mi škrtí hrdlo a svírají hrudní koš ...

Ze všech sil bojuji proti představě Alexe, škvařícího se ve své kraksně právě na téhle přistávací dráze - vypnu

zapalování, přibližují se a vyrovnávají mezi dvěma řadami dráhových světel.

Panebože, jenom klid a rozvahu!

V hrdle mám bouli, že nemohu polknout... Pozor!... Nenechat tu bestii dopadnout příliš prudce ... Návěstidla se přibližují... pomalu to zkouším ... ještě trochu ... tady už je první z osmi červených světel, která označují konec přistávací dráhy ...

Jde se na to! Skloním letounu čumák, abych mu zvedl ocas, a úmyslně prudkým úderem křidélek třísknu do křídla, abych zmírnil náraz - snad se mi tak podaří zabránit převrácení letounu.

Ubohý tempest je přes svých sedm tun chycen jako stébko ve svěráku ... První strašný náraz! ... Letoun se odrazí od země, mrští mnou na stěnu kabiny... kryt mi odletí... křídla se zkrátí v podivuhodném kotrmelci... hliníkové pláty se trhají a bortí... Nový strašný náraz, hřmot jako při posledním soudu - tempest skočí tak prudce, že se mi přetrhnou popruhy ...

Smýkne to mnou kupředu... zkřížené paže mi vylétí před obličej, přesto však cítím, Jak jsem narazil hlavou do zaměřovače - velká rudá záře ... chuť krve na ja-zyku - zřejmě mám přeraženou čelist... zuby mi jek-tají, střípky skloviny cítím v ústech ...

Ohlušující ticho - horká vlna mi šlehne do obličeje ... to praskl první granát v tomhle žaru ...

Čepel nože se mi zařízne do kombinézy, přeřízne po-pruhy padáku, neurvalé prsty mi rvou roztrhané rukávy, zanáknou se mi kolem krku - pozor, má noha, má noha! - My leg, look out! - ohnivá výheň rdousí a ruce, které mi způsobily bolest, mě rvou z rozbité kabiny ...

Pěnové hasicí přístroje klokotají, prská stříkačka, vý-křiky, rozkazy...

Táhnou mě na vlhkou travu. Zahalují mě do deky. My-riády červených a zelených jiskřiček mi skáčí pod zavře-nými víčky, tančí a bodají mě do očí. Dýchám ledový vzduch, je mi na dávení...

Vůně alkoholu - ostrá bolest v paži...

Pak už nic.

Za čtyři hodiny po morfiové injekci se probouzím, hla-vu mám těžkou, prázdnou, bolí mě. Pokouším se mluvit, ale rty mám ještě ochrnuté, celý obličej, až na jedno oko, v obvazech...

Je to nemocnice v Eindhovenu? Světlo noční lampy ozařuje bílé stěny - noční stolek, karafa s vodou, skle-nice a na tácku malá narezavělá střela na kousku gázu.

„Ale, tak už jste se nám probudil?“

je to hlas „doka“ Everalda, tvrdošíjně se snaží mluvit francouzsky s příšerným skotským přízvukem.

„Well, next time, try to land better! And don't go collecting scrape iron in your legs!“

Panebože, to je ta má noha! Už si vzpomínám ... To nad Rheine jsem slízl kuličku šrapnelu - teď už necítím nic než protivné píchání...

Ať tak nebo tak, přece jen z toho bude týden dovolené!

Mám hlad, chce se mi spát. Spánek je silnější. Usínám.

Za šest dní nato, 30. března, se vracím do Volkemprá-vě včas, abych si mohl s „dostavníkem“ ansonem zaletět do Warmwellu, vybrat si krásný, zbrusu nový tempest s novou vrtulí Rotol, Pozitíři se vrátím do Rheine (B 112), mezitím obsazené, kde budu ve 122. křídle velet 3. peruti.

Vzácný pták

Kapitán Vassiliardes D.F.C., D.F.M. se dnes ráno zabil; sotva tři dny velet druhé letce 486. perutě.

Doktor a padre mají velký zármutek ...

Chudák Vass! A přesto si o to řekl sám! Mimořádné štěstí, které mu tak dlouho pomáhalo ve všech nerozváž-nostech, ho přece jen Jednou opustilo! Nechal se hloupě vtáhnout do léčky flaku, a aby neštěstí bylo dovršeno, vzal s sebou modrou 2 a modrou 3 letky Railroad.

To ráno, když se to přihodilo, byli jsme na hlídce. Mohli jsme celé to drama sledovat v rádiu.

Vass opustil svůj sektor za několik minut. Musí se při-znat, že šlo o zcela banální úkol, ale ochrana předmostí je naprosto nezbytná.

1 „Je to v pořádku, ale podruhé se snažte přistát líc. A nesbírejte střepiny nohami!“

Se svým rojem čtyř letounů pronikl na třicet kilomet-rů do německých linií a začal útočit na nákladní vozidla v oblasti, o níž jsme všichni dobře věděli, že tam Je zvlášť hustý flak.

Na jedné křižovatce objevil velkou zácpu vozidel. Aby je mohl postřelovat, musil proniknout mimořádně hustou bariérou flaku a jeho číslo 2 se zřítilo v plamenech. Číslo 3 a 4 naprosto rozumně odmítla ho následovat.

Vass se přesto rozhodl podniknout nový nálet a číslu 3 dal důrazný rozkaz, aby letělo s ním.

„For Christ's sake, Blue one, don't go back in there! Too much fřczfř!“

Přes tuto zoufalou výzvu modré 3 Vass podnikl druhý nálet. Jeho letoun dostal zřejmě plný zásah hned napo-prvé, a my jsme slyšeli, jak Vass křičí do rádia:

„I have been hit! - Dostal jsem to!“

Modrý 4, kterému se poštěstilo jen taktak uhnout se troskám Vassova letounu, nám později vypravoval, že Vassův stroj se doslova rozstříkl na všechny strany v ob-laku dýmu a ohně.

Po modrém 3 (Stanleyem) jako by se země slehla, ne-zbyl po něm ani prach a popel.

Jsme na hlídce s Petrem Western, Longleyem a Donem v oblasti Labe.

Postřelovali jsme bez valného výsledku vlak na kte-rém malém seřaďovacím nádraží.

Hustá a velmi přesná palba flaku, Don dostal zásah. Vyskočil na poslední chvíli z hořícího tempestu a dopadl rovnýma nohama před německou protiletadlovou baterii.

Tak, Jak to vypadá, nepobude si dlouho v zajetí a má teď větší naději než my, že se ve zdraví dočká konce téhle

prokleté historie!

Jen tak mimochodem postřelujeme několik poplaše-ných nákladních automobilů na malých bočních silnicích.

Ta německá letiště, která jsme si zběžně omrkli, luft-waffe, jak se zdá, už opustila. Nikde v okolí není vidět žádný jedoucí vlak; nemá smysl spáchat sebevraždu Je-nom proto, abychom provrtali nějakou ubohou lokomo-tivu na seřaďovacím nádraží, chráněném flakem.

1 „Proboha, modrá l, nevracejte se tarni Příliš silná obrana!“

Německo se zřejmě ve flaku přímo dusí. Je ho všude plno, dokonce i v nezapadlejších koutech, kde bys to vůbec nečekal. Padneš občas na pokojnou venkovskou cestu z Dolní Lhoty do Zapadákova, prskají na ní dva nebo tři automobily, spustíš na ně a huuú - dvacítky začnou tanec, jako by se v povětří čerti ženili.

Německé vojenské kolony mají teď rozkaz přepravo-vat se po pečlivě vybraných odlehlých cestách, po celé délce chráněných bateriemi lehkého protiletadlového dě-lostřelectva. A protože pak všechno, co je dnes na ko-lečkách, má vahou událostí válečný význam a je proto podrobeno velmi přísným vojenským rozkazům, nestojí už takřka celá ta hra za námahu. Nemá smysl hloupě riskovat tempest, jenom abychom si dopřáli drahého po-těšení, že rozsekáme nějaké vozidlo wehrmachtu.

Pět dalších rojů po čtyřech tempestech podniká záro-veň s námi ozbrojený průzkum v okolí. Jenom tak, aby se neřeklo, protože dnes odpoledne zřejmě není nikde k maní nějaký zajímavý cíl.

Ze zásady zůstávám přesto ve střehu: člověk nikdy neví, zda čirou náhodou přece jen znenadání nepadne na nějaký záškodnický focke-wulf.

Jsem ostatně přesvědčen, že moji piloti nejsou zrovna ve formě. Po celý měsíc se dřou Jako koně a jsou zřejmě v tom stadiu morální deprese, kdy člověk chtě nechtě nastaví kůži pro cokoli, ale nikdy k tomu sám nevyhle-dává příležitost.

Moje mínění jenom potvrzuje, že pokaždé, když se-stoupím pod osm set metrů, abych si lépe prohlédl ně-jakou uzoučkou cestičku, oba moji piloti začnou zběsile kličkovat, jako by měli v patách všechen flak celého světa. Spouštějí se za mnou neradi a koukají, jenom aby už zase byli nad tisíc metrů ...

Naštěstí to Petru Westovi přece jen nebrání letět s ote-vřenýma očima.

„Look out Filmstar Red One - aircraft four o'clock!“

„O.K., Filmstar Red, breaking starboard and climbng!“2

Těsně nad stromy se rysuje letoun, blíží se rychle k nám. Ještě nikdy jsem neviděl takovýhle stroj, nedoká-žu zjistit, co je to zač.

2 „Pozor, Filmstar, Červená l, letoun na Čtyřce!“ „Filmstar, otočit vpravo a stoupati“

Spatřil nás až v poslední chvíli, protože jsme krásné ve stínu, přímo pod příkrovem mračen. Uhne velmi rych-le a já ho na okamžik mohu vidět z boku. Je to určitě Němec - černé kříže na kýlu to potvrzují - ale je to nějaký zvláštní pták!

Na plný plyn se mu snažím přetnout cestu, ale Němec letí podivuhodně rychle.

Longley, který má lepší polohu, po něm vystřelí, ale bezvýsledně.

Neznámý letoun udělal půlobrat a hledá spásu ve střel-hbitém letu. Je to zřejmě fenomén. Ocasní plochy má do kříže a jak se zdá, má nejenom normální tažnou vrtuli vpředu, ale ještě navíc i tlačnou za směrovkami, docela až vzadu na ocase. Přední motor má „řadový“, krytý Jako JUMO 23 focke-wulfu 190 D-9 s kruhovým chladičem; druhý motor je uvnitř trupu, za pilotem. Dvě dlouhé šedé čáry, které se mu táhnou v brázdě, ukazují, že letí na maximální výkon, a bílé proužky z výfuků prozrazují, že je zařízen na GM-1...

Rozpakují se přejít na maximální rychlost, protože ani při 3040 koních ho nedostaneme. Letíme takřka osm set kilometrů za hodinu a Němec nás daleko předstihuje.

Filmuji ho pro všechny případy, kdyby snad bylo lze zjistit stopy reaktivního pohonu. Při tomhle mdlém osvět-lení nebudou ovšem snímky stát za mnoho.

Longley se ho snaží chvíli pronásledovat, ale rychle se toho vzdá. Mimo dostřel za ním pustí zbytečnou salvu, jejíž svítilcí střely se rozprsknou po krajině.

„Hallo Red 4, keep your ammo, no use shooting at the bastard!“3

Opravdu by to bylo jenom plýtvání municí!

Pro klid svědomí letím až k Labi, Prší a je velmi špatná viditelnost. Přelétáme německý pontonový most, který jen taktak odolává náporu dravého živlu. Nikde ani živé duše, ale flak spustí svůj protivný koncert.

Koukáme, abychom vzali draka.

„Vracíme se ... zatracený den!“

Zabořím se do svých map a pokouším se orientovat

3 „Haló, Červená 4, šetř si municí, nemá smysl střílet na toho ni-čemu!“

v tomhle svinském počasí, chráněn z obou stran svými dvěma tempesty.

Protože nám klesá benzin, rozhodnu se nakonec, že si vyžádám kurs v Kenway, ale zrovna v téhle chvíli je na mé vlně děsný kravál... V rádiu je slyšet modrý roj Filmstar. Podle toho, co mohu rozumět z jejich in-diánského křiku, vyčenichali někde u Steinhuderu ně-jaký opuštěný junkers 88 a teď se toho chudáka chystají zmasakrovat.

Celou minutu neslyším v rádiu nic jiného než frenetic-ký řev honících psů, potom to najednou umlkne. Junkers 88 už dohořívá někde na poli...

Volám znovu Kenway a v duchu si umiňuji, že jim pořádně vynadám za jejich nekázeň v rádiu.

V Rheine, v maringotce zpravodajského důstojníka Var-gy přes hodinu diskutujeme, co to asi bylo za tajemný letoun. Nakonec se shodneme, že všechny charakteristic-ké znaky ukazují na dornier 335, poslední novinku ně-meckých útočných stíhaček.

Protože to je první setkání s bojovým letounem tohoto typu, musím si důkladně zavzpomínat a udělat několik nárysů pro generální štáb. Píši hlášení pro zpravodaj-skou službu, popisuji ovladatelnost nepřátelského letou-nu a odhaduji

jeho přibližné rychlosti.

Zbytek odpoledne příjemně strávím tím, že dávám do pořádku papírové hospodářství perutě. Pěkná otrava!

Longley znovu letí s jedním rojem naší perutě na ozbrojený průzkum. Když se vrátí, dozvídáme se, že také oni se potkali s jedním fenomenálním letounem - tento-krát ho však sestřelili.

Longley mně vypráví, že zahlédli, když letěli podél nedokončené autostrády Berlín-Hamburk, v místech, kde dálnice probíhá kolem Neuruppinského jezera, jakýsi le-toun nízko nad vodou.

Se spuštěným podvozkem a otevřenými klapkami se letoun chystal přistát na dálnici. Přes hustou palbu flaku ho Longley sundal.

Byl to proudový henschel 162, volksjSger.

Zdá se, že tahle příhoda potvrzuje zprávy o masové výrobě He-162 v podzemních dílnách v okolí Neuruppi-nu. Až dosud jsme si však nedovedli představit, Jak se tyto stroje zkoušejí. Jediné letiště v celém okolí, totiž právě v Neuruppinu, bylo svědomitě bombardováno a vyřazeno tak z provozu. Nadto i fotografický průzkum, podnikaný dvakrát týdně, nezaznamenal po tři měsíce přítomnost jediného letounu na tomto letišti.

Takhle tedy máme důkaz, že jednoho úseku dálnice, dlouhého čtyři tisíce metrů, širokého pětadesát metrů a dokonale přímočarého, se používá jako zkušební dráhy. Letouny jsou pravděpodobně umístěny v maskovaných krytech v lesích podél autostrády.

Opravdu - každý den objevíme něco nového. Němcům se povedlo proměnit Německo v kouzelnickou skříňku.

Ohně v mlhách

20. dubna 1945

Velitelské stanoviště skupiny (G.C.C.) nás otravuje - jako obyčejně.

Dnes večer za soumraku máme poskytnout hlídku na ochranu úseku Brémy-Hamburk.

Luftwaffe vskutku projevovala v posledních dnech mi-mořadně čilou činnost podél autostrády. Letky SS postřelovaly a bombardovaly naše předsunuté kolony, povážli-vě ohrožovaly jejich postup a zásobování.

Jsmé v podstatě zajedno, že hlídkování je nezbytné, ale G.C.C. nechce, Jak se zdá, pochopit, že Rheine-Hop-sten má po našem bombardování pouze jednu dráhu v dobrém stavu, a to Ještě velmi krátkou a bez jakýchkoli zařízení pro noční lety.

G.C.C. také zapomíná, že Němci operují okamžitě - alespoň v zásadě - po západu slunce. Chtít se pověsit na paty focke-wulfů, které létají v malých skupinách, v mlhách zvedajících se z bažin Labe a v nízkých oblácích, odrážejících poslední červánky, znamená hledat Jehlu v kupce sena.

Ostatně jsme na tom také špatně s letouny. Chieffy, kterého se opatrně poptáváme, nám důvěrně sděluje, že nám nemůže dát víc než devět, nanejvýš deset strojů na osmou večer.

Rozhodnu se proto pro střední cestu, nechám šest tempestů Bruce Colovi pro běžný ozbrojený průzkum a zbytek si беру pro sebe ...

Protože si mohu vybrat a také proto, že ještě dobře neznám své muže, беру si Mac Intyra a Gordona, abych je vyzkoušel v obtížném úkolu.

Startujeme v 19 hodin 36 minut.

Gordon nemůže nastartovat, a tak ztratíme deset dra-hocenných minut soumraku tím, že na něho čekáme a zbytečně kroužíme nad letištěm.

V 19.45 nabírám přízemním letem kurs na Brémy.

Celkem není nic vidět: záblesky několika nejasných salv svítících střel na obzoru se úplně ztrácejí v blýskání blížící se bouře. Tu a tam hoří domy.

V rozlehlých borovicových lesích se potměšile táhnou požáry.

Spouští se prudký liják a stahuje ještě níže mraky. Letíme těsně nad stromy.

Taktak že ještě vidím Gordonův letoun. Viditelnost je čím dál tím horší. To nevěští nic dobrého. Němci vzlét-nou docela určitě a já nemám prazádnou chuť pouštět se do nějakého dobrodružství nízko nad nepřátelským územím.

Snažím se proniknout očima tmu. Hamburk Je někde přede mnou, docela blízko, v kalné špině večera, ohra-zený strašlivou protiletadlovou obranou.

Ať si trhnou nohou, uděláme čelem vzadl...

„180° port, Filmstar white, GO!“

Pověsím se v zoufalství na autostrádu, rovnou jako svíčka, i když také její bělostnou linii pošpinili velkými nepravidelnými dehtovými skvrnami - kamufláž. Dál-ni-ce je jediná určitá záchytná čára v tomhle šedivém svinstvu; přibližně mi určuje polohu našich předsunutých jednotek.

Je kolem půl deváté. Lije jako z konve.

Ženeme se Jako smršť nad kolonami anglických a amerických tanků a vyvoláváme všude překrásnou pa-

1 „Bílá Filmstar, 180° vlevo!“

ul

niku. Zdá se, že se ti indiáni do smrti nenaučí rozezná-vat naše a skopčácké letouny.

Přelétáme oddíl „churchillů“, tábořící kdesi na poli, a tankisté se hrnou hlava nehlava ze všech stran, vrhají se pod vozy a do příkopů ...

Protože v posledních dnech byli v tomto prostoru po-střelováni večer co večer a právě v tuhle dobu, mají nahnáno a horempádem zalézají do úkrytů. Ostatně jsme pravděpodobně také první stíhači RAF, operující takhle pozdě večer v jejich terénu.

Hnusné počasí. Mohli bychom letět na pět set metrů od celého pluku focke-wulfů a neviděli bychom jediný letoun.

Přesto si dávám velmi dobrý pozor.

20.35. Koutkem oka zahlédnu kdesi za zádi letounu stoupat z našich linií červené a zelené rakety a hned za nimi ohňostroji svítících střel, ztrácející se v oblacích...

Krucinál, něco se děje - skopčáci, to se rozumí! Upo-zorním své piloty a zahnu doleva:

„Look-out, Filmstar white - 180° port and keep your eyes open!“2

V tom okamžiku pocítím prudký úder přímo pod se-dadlem a zároveň čerstvou popáleninu na noze. Zápalné střely sviští těsně pod tempestem...

Tohle je tedy vrchol všeho! Ti zatracení indiáni ze-zdola do nás bouchají na plné pecky a ke všemu ještě nemají tak zcela špatné oko!

Provedu ostrou otáčku a chrlím na ně do rádia záplavu nadávek stejně přiléhavých jako zbytečných, protože mě nemohou slyšet.

Oba moji piloti provádějí po mně stejný manévr - také oni jsou obtěžováni velmi zblízka přesnou a čím dál tím hustší palbou. Máváme křídly, rozsvěcujeme po-lohová světla - vyčerpáme celou škálu poznávacích znamení, ale všechno nadarmo.

V úplném zoufalství se právě odhodlávám vysunout podvozek, když vtom se objeví nějakých třicet focke-wulfů jako hejno stříbrných rybek defilujících pod loď-kou!

2 „Pozor, bílý Filmstar - 180° vlevo a dávejte bachal“

Doslova přilepeny k zemi kloužají jejich protáhlé rych-lé siluety mezi stromy a vzápětí za nimi se ozývají prudké výbuchy časovaných pum, které shazují na naše tanky.

„Focke Wulfs at 2 o'clock Filmstar! Attacking!“*

Rozhoupu svůj tempest a na plný plyn se řítím střem-hlav na Němce. V okamžiku, kdy sahám na spoušť, in-stinktivně otočím hlavu: tucet focke-wulfů se v té chvíli v sevřeném tvaru vynořuje z oblaků několik metrů od mých dvou letounů

...

Protiletadlová obrana pálí čím dál tím hustěji a proudy deště jí odpovídají.

Focke-wulfy - jsou to nádherné „dlouhé čumáky“ s bílou spirálou kolem černé hlavy vrtule - se rozlétají na všechny strany.

Viditelnost se zhoršuje každou vteřinou, ale to nikte-rak nebrání dvěma skopčákům, aby na mne nepodnikli frontální nájezd každý na svou pěst, otřou se o mne tak těsně, že mi to zarazí dech. Mám největší starost, abychom se v té tmě nesrazili - to by bylo pěkné na-dělení! Ke všemu se mi pořád ještě nenaskytla oprav-dová příležitost střilet.

Zničehonic začne řvát rádio. Úplně vyděšený Gordon ječí bez přestání do rádia naprosto nesouvislé věty. Do-stal to ráz na ráz za sebou od naší obrany a od jednoho focke-wulfu.

Opravdu vidím, jak jeden tempest - a je to zřejmě ten jeho - se žene s dlouhým ohonem černého kouře za zádi kolmo do mraků a za ním si to sviští čtyři focke-wulfy ...

Chudák Gordon!

„Look-out, Pierre, break, break!“4

Než jsem si vůbec stačil uvědomit, že ta výzva platí mně, trhnu podvědomě prudce pákou, ale příliš pozdě: dostal jsem ji někam porl benzínovou nádrž. Oder je tak prudký, že se mi obu nohy svezly z pedálů. Štiplavý kouř zaplní kabinu.

V jednom záblesku zahlédnu hranaté křídlo s černým křížem, švihne vzduchem několik metrů ode mne a úplav

3 „Filmstar, focke-wulfy na dvojce, útok!“ 1 „řozor, Pierre, uhnul“

focke-wulfu je tentokrát tak prudký, že mi doslova vy-razí páku z rukou...

Instinktivně dokončím rychlý výkřut, vyberu těsně nad stromy a srdce se mi křečovitě sevře strachem: krátký, jasný plamen mi olizuje nohy!

Oheň! Citím, jak mě pálí přes boty, bolest oživuje ne-dávné zranění na pravé noze. Sehnu se a po hmatu, ko-nečky prstů v rukavici se snažím zjistit zdroj ohně.

Bum! Bum! Dva další zásahy. Tentokrát mi motor zře-telně vynechává - a srdce taky.

Prudce smýkám letounem, až to mnou hodí na stěnu kabiny, přiškrtnu na okamžik plyn, potom ho znovu při-dávám naplno, motor chytne, běží...

S pákou vtačenou do břicha Jedu jako d'as do oblak.

Všude okolo v divokém zmatku focke-wulf na focke-wulfu, je jich tu, jako by se čerti ženili, pálí Jako diví, stoupají, spouštějí se, krouží.

V polostínu zahlédnu, jak se na mne jeden žene, mává krátkými křídly a jde rovnou po mně.

Střelbítě otočím, najedu na něho čelem, vypálím po něm salvu, samozřejmě ho netrefím, ženu se jako smršť několik metrů od něho. Okamžitě se vzepru a vši silou sešlápnu levý pedál. Tempest se třese, málem nepře-táhne, ale nakonec přece jen poslechne a provede kou-zelně sevřenou otáčku, dvě bílé stuhy sražené páry na konci křídel, Focke-wulf je překvapen, na okamžik patrně neví, co má dělat, naznačí otáčku doprava, sklouzne, vyrovná, znovu se otáčí doleva ...

Tohle se povedlo! Teď jsem já ve výhodě, v dobré poloze méně než dvě stě metrů na dostřel.

Rychle, dříve než bude s to provést manévr, musím mít opravu - deset stupňů - je to jeden kroužek v za-měřovači.

Dlouhá dávka ze všech čtyř kanónů, záblesky Jako by odskakovaly od šedého trupu a od křídel focke-wulfu, nádherně ho ozařují. Trosky letounu odletují v dýmu, který houstne před očima, skleněný kryt se utrhne a točí se ve vzduchu, vidím pilota, rozpažené ruce má přile-peny na trup letounu, snaží se vyskočit...

To už focke-wulf spadl na méně než padesát metrů, na okamžik jako by se chtěl vzchopit, potom však do-padne prudce na zem, odrazí se, přerazí borovici v gejzí-ru ohně a jisker a nadobro se roztříští na pusté cestě.

Exploze je tak strašná, že prudce ozaří - jako magné-ziové světlo - krajinu v okruhu několika set metrů. Tak to by byl zase jeden!

Počasí, jak se zdá, se trochu zlepšuje. Mlha se protr-hává, odhaluje na obzoru velký pruh vodnatého, nažlout-lého

nebe, vrhajícího nedomrlé světlo na hluboké jedlové lesy, zmirající v bažinách ...

Nalevo zuřivý požár: to hoří park našich tanků s cis-ternovými vozy a automobily se střelivem. Jako velké noční můry krouží kolem čtyři focke-wulfy nad ohněm a co chvíli vyplivne některý z nich krátkou salvu do horoucí výhně ...

Neodvážuji se na ně zaútočit, cítím, že další dravci číhají ve tmách.

Holá! Osamělý letoun klouže nízko nad stromy k Bré-mám, jejichž vysoké komíny trčí k soumráčnému nebi jako věže rytířských hradů.

Teplota mého motoru je 125° a tlak oleje klesl na 55. S lítostí otvírám chladič a přiškrčuji plyn, počet otáček za minutu klesne až na 3500. Přesto mám zřejmě větší rychlost než focke-wulf, který se patrně vrací domů s vy-střílenou municí.

Jsme nad Brémami: je přede mnou ještě asi na tisíc metrů. Riskuji, že mě tohle dobrodružství zavede trochu daleko.

Zavírám chladič a pouštím naplno plyn ... „Vel-ký Karlík“ poslouchá jako hodiny ...

Přelétáváme právě Vesperu, jsme nad vstupem do doků.

Jako vichřice se proplétáme mezi troskami velkého překladového mostu, z obou stran se zvedají ohořelé kostry skladů.

Několik jeřábů, které ještě stojí, trčí nad ruinami jako černí kostlivci.

Náhle se mezi mnou a focke-wulfem zvedne zeď fla-ku - krátké bílé záblesky, mezi nimi se napravo i na-levo míhají hnědé střely... Sotva se otevřely o má křídla, už tady jsou další, jako kouzlem tryskají z nicoty pod námi...

Vmísí se do toho automaticky řízený flak a žluté svítí-cí střely se odrážejí v černé olejnaté vodě, z níž vyčuhují převrácené vraky jako zdechlina obrovských velryb.

Snažím se, abych neztratil z očí focke-wulf. Naštěstí se pěkně odráží na soumráčném nebi.

Flak na okamžik ještě zhoustne. Cvrnkne mi to o hřbet letounu, pak najednou světelné střely zhasnou a palba přestane

...

Co to znamená? Podívám se rychle dozadu a mé po-dežení se okamžitě potvrdí: šest focke-wulfů v bez-vadném stupňovitém tvaru mám za zádi letounu - vý-fuky rozžhaveny do běla - a ženou si to za mnou na plný plyn ...

Úderem zápěstí urazím plombičku, která uzavírá dráž-ku Emergency a otočím páčkou na doraz. Je to poprvé, co Jsem nucen použít na tempestů tohotole zařízení. Úči-nek je mimořádný a bezprostřední. Letoun doslova po-skočí dopředu, zahučí jako kotel pod tlakem, tažen tec? třemi tisíci koni! ...

V několika vteřinách mám na budíku sedm set osmnáct kilometrů za hodinu, mílovými kroky doháním svého uprchlíka a daleko za sebou zanechávám své pronásle-dovatele.

Za okamžik srazím vzdálenost mezi sebou a focke-wulfem na méně než dvě stě metrů. Ačkoliv jsem v téhle tmě oslněn světlem zaměřovače, mám letoun dokonale na ose a pohodlně vypálím dvě dlouhé dávky... Focke-wulf spadne a rozplácne se přímo v dráze svého letu na bažinaté louce, zvedne sloup bahna... Dívem divou-cím se nepostaví na hlavu.

Nezdržuji se ani na okamžik, vyletím svíčkou do mra-ků a otočím se na křídle, abych čelil těm druhým...

Ztratili se v té tmě. Udělali nejspíš čelem vzad a po-nechali kamaráda svému osudu.

Přeletím tedy ještě jednou nad focke-wulfem, který jsem právě sundal; pilot klopýtá od letounu, kulhá, zřejmě je Ještě celý ohlušen nárazem, vleče za sebou padák. Pokropím sprškou granátů trosky letounu, který okamžitě chytne plamenem.

Tak to bychom měli druhého!

Ted' už je černá noc.

Nabírám pomalu výšku, kurs na jih, cestovní rychlosti - nesmím příliš hnát motor, musím ho zchladit a ta-ké už šetřit benzínem.

Uplyne několik minut. Snažím se objevit nějaký orien-tační bod, když vtom mi motor prudce vysadí. Snop jis-ker vyletí po obou stranách kabiny. Sevře se mi srdce, zpozoruji, že mezi nohama se mi opět objevil přerušo-vaný plamen. Mám prostřílenou hydraulickou nádrž a kapalina mi protekla pod nohama. Nadto mi rozmočila elektrické vedení a způsobila zkrat; kyselý kouř mi vni-ká do krku, přestože mám kyslíkovou masku.

Aby byla míra dovršena, využívá tohoto okamžiku D.C.A. - a to spojenecká D.C.A. - zahajuje palbu a oblažuje mě asi tuctem granátů ráže 76 mm.

Jsem rozhodnut, že vyskočím okamžitě, jakmile oheň nabude vážnějších rozměrů, a rychle si prověřuji popru-hy padáku. Nabírám výšku, abych si zajistil dostatečnou bezpečnost a volám Kenway na pomoc. Kenway naštěstí odpovídá okamžitě a udává mi kurs na Rheine.

Po deseti minutách úzkosti - Kenway po celou tu dobu o mne pečuje jako kvočna o kuřátko - zahlédnu konečně na zemi dvě řady mžouravých světelných bodů. Vyletí bílá raketa.

To je tedy Rheine.

Mám seskočit padákem? Mám riskovat přistání se za-taženým podvozkiem?

Zkušenost z 24. března by mě od toho měla odvrátit. Ale silnější nežli vůle je instinkt starého pilota, kterému se protiví obětovat stroj, dobrého kamaráda JF-E, které-ho jsem si sám s takovou láskou vybral ve Warmwellu.

Hydraulický systém mi určitě nefunguje - v přív-o-dech není kapalina - a já se nechci pokoušet vysunovat podvozek, aby mi nakonec jedno kolo nevylezlo jen na-půl ...

Desmond už na mne začíná naléhat, upozorňuje mě, že oheň se rozrůstá a plameny očividně mohutněji. Nadto zřetelně klesá výkon motoru se skoky až o tisíc otá-ček ...

„Hallo Desmond. Filmstar Leader calling. Landing wfeels-up!“

Zřejmě se mi chvěje hlas. Než vypnu rádio, slyším ještě Desmonda, jak mi přeje hodně štěstí.

Nasazuji na přistání krásně rovně, dosti rychle, abych měl volné ruce, zbavuji se svého skleněného domečku

5 „Haló Desmond. Volá vedoucí Filmstar, posadím se na břicho!“

- shazuji ho před sebou dolů a dosedám konečně pěkně doprostřed mezi dvě řady návštěvníků.

Děsný kravál... jiskry ... náraz ...

K mému neobyčejnému překvapení se tentokrát všech-no odehraje jako na drátkách a tempest se po třiceti metrech odrazů a poskoků zastaví poněkud napříč mezi oběma řadami světél...

Ambulance a hasiči Jsou tu v tom okamžení; vyskakují co možná hbitě z taxíku, který je už zahalen do hustého oblaku bílého dýmu. Pěnové hasicí přístroje začínají okamžitě pracovat.

Moji piloti pro mne přijíždějí s džípem. Jsou s nimi dva reportéři z Aeronautics, Montgomery a Charles Brown, tisknou mi nadšeně ruce. Oba jsou ještě bleďí vzrušením.

Pospíchají se uklidnit do baru, zatímco já. Ještě musím podat příslušná hlášení. Začnu tím, že našemu bačkoráři Higginsovi - je to styčný důstojník s armádou - vy-jevím všechny láskyplné a přátelské city, kterými na-plnily mé srdce vůči armádě události, jež se právě ode-hrály.

Nejkrásnější na celé té historii je, že Mac Intyre, který se vrátil první, vypravoval, jak viděl Gordona prchat do mraků a kašlat kouř a oheň. Ovšem za chvíli už tu byl také Gordon, doletěl jen taktak, ale vrátil se! Sám si myslel, že jsem zase já mrtev ...

Koneckonců máme radost všichni tři. Celkový výsle-dek: dva focke-wulfy jsem sundal já, třetí poškodil Gor-don. Jeden poškozený tempest (můj), ale schopný opravy, a oba druhé, kategorie B, též poškozené, ale oba schopné opravy na místě našimi údržbáři.

Slušná bilance.

Vpekla flaku

Němci vymysleli pro své stíhače nový způsob operaci. Od té doby, co naše jednotky překročily Ryn, všechna velká letiště ztratila pro Němce půvab - byla silně

bombardována naším letectvem. Luftwaffe už nemá dostatečný počet strojů, aby si

mohla dovolit přepych nechat si rozbíjet letouny na ze-

mi. Německé Jagdgeschwader a Jabo1 nemají od této chvíle stálé základny.

Todtova organizace postavila podle plánu vzdušné obra-ny říše z roku 1943 po celém pravém břehu Labe víc než sto padesát nouzových letišť, určených k obranným stíhacím operacím proti velkým denním náletům ame-rických bombardérů.

Tyto základny, vybavené obvykle dobrou tvrdou nebo zpevněnou vzletovou dráhou, dlouhou tisíc až patnáct set metrů, a znamenitě umístěnými podzemními stavbami (hangáry apod.j, měly všechny předpoklady pro to, aby se staly ideálními křižovatkami německého stíhacího le-TECTVA. Z dobrých tři čtvrtin byly příliš vzdáleny od na-ších základen, aby mohly být bombardovány. Používalo se jich jen čas od času. Z největší části zůstávaly opuš-těny, a tak se nevyplatilo, zejména v tomto stádiu bo-jových operací, aby byly soustavně bombardovány.

Patnáct německých stíhacích křidel - to je asi dva-náct set stíhacích a stíhacích bombardovacích letounů - vesměs ultramoderních - kočovalo ted1 mezi těmito základnami.

Pozemní personál - pochopitelně motorizovaný - se stěhoval v noci. Mechanici připravili hangáry a cister-nové vozy se ukryly v lesích. Na úsvitě letouny přistály a kolem desáté dopoledne vzlétly k bojovým operacím ze svých nových „domovů“.

Za několik dní - nikdy nebyla na jednom místě déle než týden - stěhovala se geschwader na novou zá-kladnu.

Dík této metodě dokázali Němci velmi účinně znepo-kojovat naše jednotky, zejména ráno a večer. Stále ros-toucí počet našich zásobovacích kolon, šipovitě vklíně-ných mezi naše obrněné jednotky, zůstával na cestě po-střelován nebo bombardován hloubkovým letem.

Armáda si na to trpce stěžovala u hlavního štábu tak-tického letectva (TAFJ).

TAF přehrála míč na 2. leteckou skupinu (Group 2), která v tom nemůže nic dělat, protože její mitchelly a bostony jsou už tak dost přetíženy, vzlétají třikrát denně k útokům na taktické cíle a jejich údržba sotva drží krok s požadavky. Group 2 se tedy obrátí s prosíkem

1 Jabo - Jagdbombenflugzeuge - stíhací bombardovací lotouny.

na Group 84, ale její stíhací jednotky operují z příliš vzdálených základen, aby mohly účinně zasáhnout.

Nakonec zůstane Černý Petr 83. letecké skupině. Jako obyčejně to odnese naše křídlo tempestů: ono jediné je vybaveno dostatečně rychlými stroji, aby se nemuselo nechat (teoreticky) bezbranně masakrovat protiletadlo-vou obranou; má dostatečně veliký dolet, aby dokázalo vyčenichat nepřátelské geschwader i v nejvzdálenějších hnízdech. Zpravodajci nám poskytnou podrobné informace o nové německé organizaci; nejsou toho druhu, aby v nás vzbudily nějaké nadšení.

Aby umožnila svým stíhačům operovat v poměrném bezpečí, umístila luftwaffe na každém letišti nejméně jeden prapor - neboli, jak oni říkají, abteilung - flaku.

Tyto ábteilungen jsou přičleněny k jednotlivým stíha-cím křídům a skládají se obvykle ze tří baterií automa-ticky řízeného flaku: z jedné baterie sedmatřicítek (de-vět jednohlavňových kanónů) a ze dvou baterií dvacítek (24 hlavní). Oddíly protiletadlového dělostřelectva doprovázejí stí-hací křídla, když se stěhují z místa na místo, a jsou vždycky první na základně, ještě než se tam objeví je-diné letadlo.

Tato mohutná protiletadlová obrana s obdivuhodně vy-cvičenou obsluhou a s kanóny, vybavenými bud1 gyrosko-pickými zaměřovači, nebo hledáčky s automatickou oprava-vou, je zárukou, že útočník se vrhá do nanejvyš zkázo-nosného dobrodružství.

Neustále ve střehu, s řetězem zkušených hlídek v okruhu deseti kilometrů může takový oddíl ve zlomku vteřiny roztáhnout neproniknutelný deštník protiletadlo-vé ochrany nad letištěm, které brání. Každý letoun, který se v hloubkovém letu chytne do sítě flaku, má jen zcela nepatrnou vyhlídku, že unikne nějakým dvěma stům padesáti střelám, které chrlí třicet hlavní oddílu za vteřinu.

Máme všichni protáhlé obličej. Od dobrodružné vý-pravy na Rheine nemá nikdo zrovna mnoho chuti otírat se o letištní flak. I mě neustále pronásleduje chorobný „flakkomplex“ a sotva se tedy hodím k tomu, abych po-zvedl morálku svých pilotů.

První dvě operace, řízené za těchto nových okolností přímo velitelským stanovištěm skupiny (G.C.C.) s cílem postřelovat vyhlédnuté nepřátelské letiště, selhaly: hníz-do bylo prázdné.

V důsledku těchto nezdarů vypracovala G.C.C. novou metodu, Jak co nejvíce zkrátit interval mezi vypátráním a průzkumem používaného einsatzu (to je název, kterého užívala luftwaffe pro tato nová letiště) a útokem na takovou objevenou základnu.

Kanadské průzkumné křídlo (wing 49) nám napříště oznámí přímo - aniž použije instanční cesty přes G.C.C. - zajímavý cíl. V takovém případě necháme okamžitě všeho a připravíme operaci se všemi použitelnými silami. Sami pak uvědomíme G.C.C., která bude mít k naší dispozici neustále v okamžité pohotovosti skupinu anti-flakových tajfunů. Nový rozkaz vstupuje v platnost dnes od úsvitu. Pro-tože 56. a 486. peruť byly šťastnými obětmi předchozích nezdařených operací, má dnes ráno pohotovost číslo 1 moje 3. peruť.

Čekání je nesnesitelné. Nikdy jsem snad nebyl nervóz-nější a moji piloti, v kterých je také malá dušička, to brzo zpozorují.

„You look as happy, Sir, as a duck who got a brick on its head ...“

„Vypadáte tak šťastně, veliteli,“ poznamenává Worm-sley, „jako kachna, které právě spadla cihla na hlavu.“

Když jsem vyvěsil na tabuli letový rozkaz, nehořel žádný ze sedmi určených pilotů bojovým nadšením. Až snad na Australana Bay Adamse, s kterým nic nehne, nebojí se ani čerta, ani Pánaboha.

Nervozita nakonec nakazí i mechaniky a nemají už stání ani oni. Každou chvíli někdo strčí hlavu do dveří pilots'-room a ustaraný obličej se ptá:

„Nothing doing, Sir. Pořád nic?“

V místnosti je jako před bouří.

Zvoní poledne a situace už je k nevydržení. Energicky jsem zakázal vyslovit slovo „flak“ - pokuta každému, komu vyletí z huby. Zábava jako v rodinné hrobce, chví-lemi je ticho tak husté, že by Je mohl nožem krájet.

Máme pohotovost od 3 hodin 55 minut. Spotřeba čaje

a cigaret je fantastická. Podlaha je doslova postlána špačky.

Nakonec se uzavřu s rotmistrem v kanceláři u telefonu a snažím se přijít na jiné myšlenky tím, že se pokouším napsat rodičům. Roztrhám tři načaté dopisy a nechám toho...

„Rotmistře, vezmu si džip a podívám se na kontrolu, jaká Je poslední meteorologická zpráva. Kdyby bylo me-zitím něco nového, vystřelte bílou raketu.“

Sotva jsem si sedl za volant, slyším, že zvoní telefon.

Vyskočím z džípu - v dispersalu už všichni stojí ko-lem telefonu, oči vylezlé z důlků.

Volá 49. křídlo.

Diktuji Kenu Hughesovi:

„Schwerin Aerodrome - 40 Messerschmitts seen by Spit recco at 11,40, landing. About 100 AjC on base - 15 Arados two seaters - Refuelling point 500 yards. S.E. of main hangar. Map 829 GA II.° - Good Luck!“2

Přejedu očima své piloty.

Ticho jako v kostele.

„Well, that's it I - Už je to tady I“ vzdychne filosoficky Wormsley . . .

„Rotmistře, skočte do džípu, přivezte zpravodajského a schematismus německých základen - druhý svazek!“

Ken Hughes už našel Schwerin na nástěnné mapě - 50 kilometrů severovýchodně od Ltibecku - vzdálenost od Rheine 230 kilometrů.

Rotmistr se vrátil se špiónem, jako by mu za patami hořelo, podává mi album otevřené na stránce 829. Schwe-rin.

Krásné letiště na břehu velkého jezera, na západ od města téhož jména.

Nakreslím na tabuli letový náčrt: tři dráhy do troj-úhelníku, hangáry, přibližné rozmístění letounů, jak mi je udalo 49. křídlo.

Němci přistáli v 11.40, teď je 12.10. Můžeme počítat hodinu, než natankují letouny a než je přezbrojí. Stačí-me právě taktak dopadnout je v hnízdě, než odletí nebo se rozptýlí a ukryjí v přilehlých lesích.

2 „Letiště Schwarin. 40 messerschmittů zjištěno průzkumným spltfl-rem při přistání. Na základně asi 100 letounů, z toho 15 dvousedadlových arado. Sklady benzínu asi 500 yardů severovýchodně od hlavního hangáru. Plán letiště na schematismu německých základen, číslo 829, druhý svazek. Mnoho úspěchů!“

Udílím poslední instrukce, zatímco špión telefonuje na G.C.C., oznamuje, že show je na programu a žádá o ra-ketové tajfuny.

„Zaútočíme ze severu na jih, všichni najednou, všech osm line abreast,3 boční vzdálenost 200 metrů. Rychlost 850-900 kilometrů.

Každý letoun si vyhlédne cíl, až pofrčí dolů - ne aby někdo měnil směr v posledním okamžiku. Zahájit palbu na 1000 metrů, střelba pokračuje až na cíl. Zů-staňte přilepeni k zemi, počítejte do dvaceti a vějířovitě nahoru maximální rychlostí...

Sraz s tajfuny Je stanoven na 13 hodin - to je bohu-žel pozdě, ale nedá se nic dělat, nemohou tam být dřív.

Tajfuny sletí z 8000 na 3000 stop, podniknou diverzní útok třicet vteřin před námi a vypálí své rakety na po-stavení flaku, které stihnou objevit.

Že tam flak bude, na to se můžeme spolehnout!

(Usměji se poněkud nuceně.)

Pamatujte na to, že překvapení, rychlost a především let s břichem na zemi, nula stop, jsou naší obranou. Nemá smysl mávat křídly a namlouvat si, že tím zmátne-te flak, ztratíte jenom několik drahocenných kilometrů rychlosti a nadto riskujete, že třísknete křídlem o zem.

Poslední upozornění. Když to dostanete a musíte opus-tit letoun, nejjistější metoda, důrazně vám to připomínám, je tato: páku na břicho, shodte kryt, skrčte nohy k bradě, počkejte několik vteřin, trhněte pákou prudce kupředu - máte devadesát procent jistoty, že vás to vyhodí z kabiny... Samozřejmě, že vám to nikomu ne-pře ju!

Má ještě někdo něco?

Jdeme na věc!“

„Halo Kenway, Filmstar Leader calling - what about the Typhie-boys?“

Začínám mít strach. Přeletěli jsme Labe a na obzoru už je jasně vidět jezero. Po tajfunech ani potuchy.

Za několik vteřin Kenway lítostivě odpovídá:

„Halo Filmstar Leader, sorry old boy, there is a cook-

3 Všichni v Jedné, Celní řadě.

4 „Haló, Kenway, tady vedoucí Filmstar. Co Je s tajfuny?“

up about the Typhies. Do your best if you can without!“ 5 To je tedy náramná legrace. Proti flakové tajfuny ne- jsou k dispozici. Tohle si tedy vyžereme!

Hlas se mi třese, když dávám své letce rozkaz, aby se seřadila do útočného tvaru: „Attack formation - Go Filmstar!“

Velké modré jezero v lesích, rozříznuté uprostřed polo-ostrůvkem, na němž se zvedá město Schwerin. Malý skvost - městečko přilepené ke skále, s renesančními zvonnicemi, střechy s polévanými taškami.

Na západě krásné letiště, netknuté, s celým příslušen-stvím, s maskovanými hangáry, letiště, jakých už není v Německu mnoho.

Jsmo ve výši čtrnáct tisíc stop, letím přímo vlevo, jako bychom chtěli pokračovat přímo v letu.

Pozorně si prohlížím terén: malé tmavé křížky letou-nů na označených místech se nápadně rozpínají na svět-lém jamním trávníku. Především však mi padne do oka jedna, dvě, čtyři, sedm věží flaku, slunce zřetelně vrhá jejich stíny na obvodu letiště ...

„Look-out Filmstar Leader, Flak at six o'clock!“

Opravdu, dvě stě metrů za naší formací se vylíhlo šest velkých černých obláčků osmaosmdesátek ...

Dobrá! Ještě pět vteřin a zaútočím. Cíl je za námi a my jsme ve slunci.

Hrdlo mám sevřené strachem. Čistě letecký souboj s nepřátelskými stíhači mě nikdy nevyvedl z klidu - ještě snad na začátku - ale flak, flak...

„Drop your babies Filmstar!“

Je na čase shodit přídavné nádrže a pustit se do to-ho ...

Žaludek se mi zvedá, div nezačnu zvracet - výhoda jednomístných letounů je v tom, že člověk může dělat do kalhot a nikdo ho nevidí.

„Quick 180 port. Go!“

Prudký obrát vlevo o 180° nás přivede čelem k letišti, slunce v zádech.

„Diving - full on Filmstar!“ 6

s „Haló, Filmstar. Lituji, kamaráde, ale s tajfuny to Je na levačku. Dělejte, co můžete, bez nhl!“ • „Střemhlav dolů, plný plyn!“

Řítíme se dolů střemhlav ...

Mých sedm tempestů je v jedné řadě po mém levém boku v dokonalém tvaru, ačkoli nalétáme takřka v kol-mici.

„Smell of flowers!“ 7 řve Bay Adams do sluchátek.

Flak! Panebože, a jaký flak! Celá plocha letiště tone v záblescích z dvacítek a sedmatřicítek. Vždyť Je tam nejméně čtyřicet dělostřeleckých postavení!

Pod námi se prostírá hotový koberec z bílých obláčků a černé vločky sedmatřicítek prší na oblohu v pravidel-ných růžencích po osmi korálcích.

Panebože, tohle je flak!

Fyzický strach je nejhorší věc, kterou může člověk trpět - srdce mám až v hrdle, jsem promočen potem, lepkavým páchnoucím potem vzpouzejícího se těla. Kře-čovitě stažené prsty mi doslova plovou v botách.

Zoufale se potápím do dýmu rozprasků a svítících střel... napravo ... nalevo ... světelné dráhy se kři-žují ... granáty praskají kolem křídel letounu, záblesky vybuchujících střel záludně vrážejí světelné šipky do očí.

Jsmo patnáct set metrů od letiště, kde se už všechno dává na útěk ... padesát metrů nad zemí.

„Lower for Christ's sake!“

„Ještě níž, ještě níž, pro Kristovy rány,“ řvu do rádia hystericky.

Velká travnatá plocha, rozřezaná šedivými drahami, mi tančí před očima a letí mi naproti. Řítíme se rych-lostí devět set kilometrů za hodinu.

První hangár... cisternový vůz... a tady už jsou messerschmitty, nemotorně hřadující na úzkých podvoz-cích, nějakých třicet messerschmittů s chumlem krčících se postav pod křídly.

Jsou příliš vlevo, bohužel. Mimo směr mé palby ...

Skupina arado, je jich dobře tučet, mi vyvstane v za-měřovači. Pálím. Střílím zuřivě, křečovitě tisknu prst na spoušť.

Granáty vykreslují stuhu výbuchů, vine se mezi odpo-čívajícími letouny, bubnuje do trupů, bije do motorů... jeden letoun exploduje, právě když ho přeskakují, tem-pest mi nadzvedne vlna horkého vzduchu.

7 „Už to voní!“ (Vargotu RAF znamenalo toto obrazné rčení - do-slova „vílnS květů“ - flak.)

Jeden z mých tempestů třískne do země a trup letounu se odrazí jako koule, gejzír úlomků křídel a roztržště-ných

ocasních ploch vyletí do výše ...

Znovu hangáry, přímo naproti. Vypálím druhou salvu. Výbuchy na roletách vrat, na kovových sloupcích.

„Look out Red Two!“

Číslo 2 mého roje se řítí přímo na mne, pilot s výrazem šilence - kryt kabiny mu uletěl - zřejmě už ne-ovládá řízení...

Dvacet metrů napravo ode mne dopadne na jednu z plošin a rozčísne ji vejpúl. Masivní trámy létají jako třísky ve vzduchu... Hrozen vojáků přilepených ke ka-nónu letoun smete, jako bys kosou švihl.

Tempest se roztrhne na kraji letiště o skupinku něja-kých malých domečků, úděsná brázda jako ohon komety vyznačí jeho tragickou dráhu. Motor se utrhá od trupu a hoří jako zářivá koule v kotouči plamenů a rozžhavených úlomků, létajících na všechny strany.

Já jsem udělal své... takřka už bych to měl odbyto.

Jeden, dva, tři... palba je čím dál tím urputnější, do-padá na mne jako ohnivý déšť... stahuji hlavu mezi ra-mena a krčím se pod pancéřový plát... dvanáct, tři-náct ... čtrnáct... budu fixlovat... dávka sedmatřicetek mě vezme tak zblízka, že zahlédnu jen záblesky výbuchů, ale už žádný kouř... krupobití střepin mi bubnuje do trupu ... devatenáct... dvaceti Zatáhnu za řídicí páku a vyletím rovnou do nebes... Flak páli jako divý.

Ohlédnu se dozadu na Schwerin, který se už rozplývá za výškovkou mého tempestů.

Tři sta metrů pode mnou stoupá do oblak tempest, kličkuje, pronásledován svítícími střelami jako rojem rozvášněných včel.

Požáry u hangárů, tlusté sloupy dýmů, prošlehávané plameny ... ohňostroje vybuchujících magnéziových pum.

Osamělý tempest mě dohání, staví se line abreast.

„Hallo Filmstar Aircraft, Reform, South of target, angels ten ...“

„Hallo Pierre, Red 3 here. You know, think the rest had it!“s

8 „Haló, Filmstar, sraz JIžnS od cíle, výše 10 000 stop.“

„Haló, Pierre, tady červená 3. Mám dojem, že ostatní tam zůstali!“

Bay mi říká, že všechny ostatní sundali! To není možné! Rozhlížím se pátravě dokola, strašlivá pyramida palby flaku se zvedá nad Schwerinem až těsně pod oblaky a zůstává viset v klidném vzduchu ...

Nikde už ani jediný letoun.

Je 13.04. Zaútočili jsme ve 13.03 ...

Tenhle zlý sen snad trval nějakých pětaticet vteřin od okamžiku, kdy jsem dal povel k útoku, a za těch pětaticet vteřin jsme ztratili šest letounů z osmi...

Vracíme se k Labi. Zjitřené nervy začínají přicházet k sobě a kolena se mi už netřesou. Nemá smysl myslet na ty druhé.

Co jim to pomůže?

Zase jeden úkol za námi. Příští dvě akce mají na krku 56. a 486. peruť. Snad tedy ještě jeden den života...

Už jsme nad Rheine ...

„Hallo Desmond, Filmstar over base. May we panca-fce?“»

Mechanicky vysunuji podvozek. Ubírám plyn... Kdy-koli mi pneumatiky takhle hučí po betonu, mám pocit, jako bych se znovu narodil.

Velitelské stanoviště skupiny nám ihned posílá snímky schwerinské operace. Jsou velmi zřetelné. Vzal je jeden Kanadčan ze 49. křídla tři hodiny nato, co jsme postře-lovali letiště. Flak ho uvítal velmi podrážděně, a protože se musel spustit velmi nízko, aby mohl fotografovat, vrá-til se těžce raněn.

Divem odvahy a neohrožené vůle se vrátil s poškoze-ným spitfirem XIV a se snímky.

Prohlížíme si je velmi pozorně. Opravdu - rozhodně to nestálo za to. Zdá se, že byly zničeny dva messer-schmittý explozí cisternového vozu a mezi dvěma postře-lovanými montážními halami koncernu Focke-Wulf vi-díme, jak právě traktor odtahuje třetí, zřejmě vážně po-škozený. Jediná opravdu významná škoda je moje skupi-na arado, z nichž je pět úplně zničených. Ale to nebyl účel operace a je to velmi hubená náhrada za ztrátu šesti tempestů s piloty.

9 „Haló, Desmond. Filmstar nad základnou. Můžeme přistát?“

Flak měl opravdu snadnou úlohu. Zaznamenávám to svědomitě do měsíčního operačního hlášení a velitelské stanoviště si to tentokrát kupodivu vezme k srdci a za-staví tento druh operací.

Ostraha letiště chytila na nedalekém statku, kde se skrýval, Lucemburčana, který byl hláskářem v luftwaffe. Jsem přítomen výsledku. Chlapík není fanatik a ochotně odpovídá na otázky, které mu klade Abund.

Je to ostatně zajímavý úlovek, protože pracoval od srp-na 1943 do 25. září 1944 jako hláskář v Lechfeldu a Lechfeld bylo pokusné středisko pro proudové messer-schmittý 262. Zajatec byl mimoto ještě i důvěrný přítel Fritze Wendela, šéfpilota zkušebních letců u Messer-schmittů.

Podle toho, co říká, Jsou rychlosti Me-262 tyto: ma-ximální rychlost 980 kilometrů za hodinu ve výši 7000 metrů, přistávací rychlost nejméně 340 kilometrů za hodinu. Nezdá se, že by Me-262 měl přetlakovou ka-binu, i když náš zpravodaj nikdy neviděl, že by měl Wendel na sobě speciální kombinézu. Přesto však prý mu říkal, že vystoupil až na 12 700 metrů.

Všechny letouny tohoto typu, které náš zajatec viděl, měly na mříži u otvoru, kterým motor nasává vzduch, bíle namalované písmeno V a za ním číslo. Nedovedl nám říci, zda to je číslo série. Protože však nejvyšší číslo, které viděl, bylo V-15, domnívá se, že jde o proto-typy- iiV“ může opravdu znamenat „Versuch“, vývojo-vou sérii, V zajatcově oděvu jsme našli mnoho tajných doku-mentů, odevzdali jsme je na štábu.

„Curly“ (Kudrnáč) Wolker dostal dnes Distinguished Flying Cross a my jsme se samozřejmě rozhodli, že ho vyfotografujeme s obvyklou parádou. Má zrovna také na-rozeniny a účet, který bude musit po oslavách zaplatit v baru, se bude zhruba rovnat Jeho gáži za tři měsíce. Říkáme mu „Kudrnáč“, protože má lebku holou jako ko-leno, vlasy mu předčasně slezly - je mu osmadvacet let, ale vypadá na dobrých pětaticet. Protože je spolu s Ken Hughesem

nejstarším přeživším pilotem skupiny, navrhnu ho jako velitele letky „B“ - nahradím Gordona Milnea, kterého minulý týden sundal Me-262. Velitelem „wingu“

Dva Novozélandčané vyvedli administrativnímu veliteli křídla Jamiesonovi pěkný kousek.

Včera večer po vydařené „mess-party“, pořádané na rozloučenou se „Smoky“ Shraderem, který byl jmenován velitelem proudových letounů Meteor 161. perutě - se potichu vypařili dva piloti ze 486. perutě.

První předmět, který jim padl do očí, nadmíru rozzářených statným popíjením, byl Jamiesonův osobní džíp.

Skočili do něho, nastartovali a rozjeli se do okolí na lyrickou projížďku při měsíčku.

Hned na začátku svého výletu strhli strážní budku, otřepali se bez nehody po salvě ze samopalů, kterou za nimi poslal strážný, a pokračovali plnou rychlostí k Bel-senu..

V půli cesty nabrali z boku nádherného buicka gene-rálního štábu, nacpaného až po střechu důstojníky pose-tými hvězdami a ověšenými řády jako vánoční strome-ček, poslali vůz s celým jeho vznešeným osazenstvem elegantním obloukem do příkopu a sami se něžně ovi-nuli kolem telegrafního sloupu.

Přes tento společenský „faux-pas“ se jim šťastně po-dařilo vytrhat se do lesa - vyděšené pány generály ponechali osudu, aby se vlastními silami vyhrabali z tro-sek svého luxusního vozidla.

Celá ta příhoda pochopitelně nezůstala tajemstvím, ale viníky se nepodařilo vypátrat, protože oba výletníci se pod ochranou noci šťastně znovu zase vplížili do jídelny a o svém dobrodružství pochopitelně nikomu neřekli ani slovo.

Výsledky, prováděné nejschopnějšími vojenskými poli-cisty, zůstaly bez výsledku, protože všichni piloti 486. perutě si s pozoruhodnou solidaritou navzájem dosvědčo-vali alibi.

Dnes v poledne dostal Jamieson pořádný nos z divize, generální štáb na něho dští oheň a síru a radí mu, už v zájmu jeho příští kariéry v RAF, ať dbá poněkud lépe

o to, aby Jeho piloti zachovávali alespoň v nejnutnější míře vojenskou disciplínu.

Za několik hodin poté, co mu byl doručen zmíněný nos, si mě Jamieson zavolá, aby mě pověřil velením nad křídlem - mám v té funkci nahradit „Smokyho“.

Přijme mě s vlídností buldoka a ještě než jsem s to vykottat nějaké poděkování, už mi vlídně nabízí, že mi půjčí svou britvu, jestli Je moje příliš tupá, důvěrně mě upozorňuje, že holič tady není proto, aby stříhal psy, a zahrnuje mě ještě celou řadou roztomilostí podobného druhu.

Po deseti minutách této ušlechtilé společenské zábavy, vedené pohříchu víceméně v monologu, mi vstří do ru-ky svazek lejster, tlustý nějakých dvacet centimetrů - hlášení a nevyřízená pošta za několik dní - a ještě na-posled na mne zavrčí, abych byl tak laskav a nenechal se zabít příliš brzy, že už toho má až po krk, aby musil každý týden měnit létající velitele křídla.1

27. dubna 1945

Konečně se mi tedy splnil dávný sen! Jsem velitelem křídla - a Jakého! 122. stíhačí křídlo je jednou z elit-ních jednotek RAF.

Spěchám ke krejčímu, aby mi okamžitě našel na nára-meníky battle-dressu třetí plný prýmek.

Broadhurst mi telefonicky blahopřeje a zve mě, abych přiletěl za ním do Celle na velitelství skupiny.

Rychle nechávám namalovat na trup „Velkého Karla“ a na hlavici vrtule křiklavě červený trojúhelníkový pra-porek velitele křídla.

Za půl hodiny přistávám v Celle, kde mě přijímá se všemi poctami Broadhurstův pobočník - je to starý ka-marád ze 125. křídla Burgess, řečený „Bugs“.

Kolem kontrolní věže sedí v trávě přes tisíc francouz-ských zajatců, kteří byli právě osvobozeni naším postu-pem - RAF je letecky repatriuje do Francie.

Chudáci, jak se zdá, nestačili se vyrovnat se spádem událostí. Plácají se tu dezorientováni, větři na všechny

1 „Wing-commander flying“ - na rozdíl od administrativního veli-tele.

strany, jsou spíše zmatení péčí, kterou jim Angličané věnují. V jedné věci však přesto zůstávají pravými Fran-couzi: od rána do večera zřejmě mlátí panty a nadávají na všechno možné - neuvědomují si, jak se zdá, že vojáci a letci RAF se musí zříci několikátýdenních přidě-lů, aby oni mohli dostat čokoládu a cigarety. Přesto si zachovali slušnou kázeň a nejsou zanedbaní. Koneckonců to jsou pěšáci a jejich důstojníci, kteří je nikdy neopus-tili, je mají zřejmě pořád pevně v ruce.

Dávám se s několika z nich do řeči, zatímco čekám, až pro mne přijede vůz. Nejsou si jisti, jak budou ve Francii přijati.

Ptají se mě, co si myslím o de Gaullo-vi... Za několik minut jich jsou kolem mne stovky. Přijíždí můj vůz a já rychle několika tisknu ruce ...

Broadhurst mě přijímá jako gentleman, jak to má vů-beč ve zvyku, oznamuje mi, že král už podepsal dekret a citaci, kterým se mi uděluje „bar“2 k D.F.C. Zběžně probere stav křídla a program příštích operací. Musíme vyvinout poslední úsilí: Němci jsou v koncích, Je však především třeba zabránit, aby se jim nepodařilo přesu-nout dostatečné síly do Norska a pokračovat tam v boji.

Nakonec mě pozve na čaj a v pět hodin se vracím - pyšný, jako bych byl pánem světa ...

Na letišti je kolem mého „Velkého Karla“ dav fran-couzských vojáků - ukazují si černé kříže mých vítěz-ství a velký bílý lotrinský kříž na chladiči.

Přestože je vzletová dráha krátká, provedu na jejich počest start „po ameríkansku“ a průlet nad letištěm „nad kytic-kami“ - potom se vracím do Fassbergu.

Pracuji s Charliem, Abundem a Raphem až do půlnoci, abychom dali do pořádku zpožděná hlášení a poštu. Nej-méně čtvrt hodiny se dívám na svůj podpis:

P. H. Clostermann D.F.C, and Bar Wing Commander Flying 122 Wing

2 „Ještě jednou“: druhý D. F. Č.

Poslední zkouška

3. května 1945

Cítíme velmi intenzivně, že poslední kolo bude naše záležitost.

Jak dlouho ještě může trvat německý odpor?

Budou-li se chtít Němci držet na čáře Kielský- průplav - dánské ostrovy - Norsko, mohou se jistě bránit nej-méně ještě dva měsíce.

Evakuace luftwaffe probíhá poměrně v pořádku. Všechna dánská letiště jsou přecpána dopravními a bojovými letouny. Ve všech zátokách a ústích řek, podél pláží kotví celá loďstva hydroplánů značky Blohm und Voss a Dornier. Zásoby benzínu dovolí určitě Němcům organizovat ještě po nějaký čas účinnou obranu - musíme z toho vycházet alespoň v teoretických úvahách.

Ústupový manévř na Norsko nabývá z hodiny na hodinu na síle. Velký námořní konvoj z Kielu, nekonečný proud letounů přes Skagerrak, čím dál tím tvrdší pozemní obrana o tom podávají přesvědčivý důkaz.

S tím ovšem také souvisí, že naše bombardovací letouny 2. letecké skupiny (Group 2) mají základny daleko za frontou a nemohou z nich účinně operovat s dostatečně velkým nákladem pum. Z téhož důvodu nemůžeme spoléhat na účinnou pomoc marauderů 9. americké letecké základny.

Naše ubohá 83. skupina se musí tedy znovu obětovat.

Potvrzuje mi to telefonický rozhovor z Broadhurstem a hned nato druhý s Lapsleyem. Aby nám dodali trochu útěchy, oznamují nám, že udělají všechno možné, aby uvedli okamžitě do provozu, jakmile je naše vojsko obsadí, všechna letiště v okolí Lubecku, aby mohla přijímat naše poškozené letouny. Belly landing strips¹ byly už instalovány v Ratzburgu, ve Schwarzenbergu a přímo na letišti v Lubecku, kde budou ode dneška od 13.30 umístěny ambulance s nepřetržitou pohotovostí. Budou-li náhodou dále na severu obsazena našimi jednotkami nějaká nezaminovaná letiště, budou prahy přistávacích drah okamžitě označeny řadami červených světél.

1 Nouzová letiště pro přistání „na břicho“.

Vzhledem k tomu, že nástupce WjC Brookera nebyl dosud jmenován, že Mackikham má po skončení turnu-su dovolenou, že Jimmyho Thieleho sundali a „Smoky“ Shrader byl jmenován velitelem 616. perutě proudových meteorů, jsem pořád ještě prozatímním velitelem 122. stíhacího křídla.

To má tu výhodu, že hned v devět hodin ráno mi vel-kolepě vynadá Broadhurst - stěžuje si na špatnou organizaci údržby letounů na zemi. Není to nic divného, jednotlivé letky nemají opravdu k dispozici více než tři čtyři letouny schopné letu.

Jenom ve 3. peruti máme v hangárech sedm letounů (flak, unikání oleje, výměna svíček, znovu a pořád flak atd.).

Letoun Kena Hughese vypadá jako velký cedník, náběžné hrany křídel, náboj vrtule a chladič má doslova rozsekaný střepinami granátů. John Wolker má v kýlové ploše letounu díru o průměru padesáti centimetrů. V trupu mého „Velkého Karla“ spravují narychlo moji mechanici dvě díry velké jako pěst.

Pozemní personál nemá dobrou polovinu potřebných nástrojů a nářadí, do hangárů fičí vítr ze všech stran, prší do nich a je v nich zima. Nemáme dostatek stělníků a kanónů, protože zásobovací kolony nestačily našemu rychlému postupu. Odpovědnost za všechny tyto organizační nedostatky na základně nese konec konců administrativní velitel křídla, a Jamieson, který od oně příhody s džípem s námi nezachází zrovna v rukavičkách, mi mnoho nepomáhá.

Jak to je na vojně ustáleným dobrým zvykem, Broadhurstovu kanonádu „dám dál“ prostřednictvím domácího rozhlasu i s úroky a vynadám příslušným způsobem personálu křídla. Vím sice naprosto jasně, že to je starého čerta platné, ale aspoň si tím ulevím.

Myslím pořád na své povýšení a dělá mi to těžkou hlavu. Kdyby Angličané neměli tolik gentlemanského a sportovního ducha, byla by moje situace dosti trapná - jsem pořád jenom poručík, mám pod sebou anglické důstojníky vyšších hodností a velím sto dvacet pilotům a devíti stům příslušníků pozemního personálu. Vím, že generální štáb v Londýně dělá všechno možné, aby tuto situaci vyřešil. V Paříži na to kašlou. Tam už dělají jenom politiku a nemají čas na lidi, kteří ještě bojují.

To mi ovšem nijak nebrání, abych neabsolvoval i dnes své tři operační lety. Vracím se zmořen, k smrti utahaný.

Křídlo ráno ztratilo šest pilotů - mezi nimi „baby“ Austina a Fj0 Bleeho, dva nejlepší piloty ze 486. novo-zélandské perutě.

Charlie, šéf našich mechaniků, mi přináší seznam letounů, které má křídlo k dispozici. Máme jich 27 (ve skutečnosti jenom 23), zatímco bychom jich měli mít 95. Charlie mi slibuje, že mi dá do pěti odpoledne ještě čtyři. Tedl je půl čtvrté. Posílám Kena Hughese, Johnyho, Wolkeru, své dva Australany Torpyho a Baye s Longleyem v záloze na krátký ozbrojený průzkum v oblasti Flensburgu.

Ken je rozvášněný člověk a nenechá se sundat pro nic za nic.

Pročítám hlášení o bojích jednotlivců z dnešního dopoledne a sestavuji s Abundem wing-report pro hlavní štáb.

Nemůžeme nijak zakrýt skutečnost, že nemáme dostatek strojů. Také morálka našich pilotů není nijak sebe-vražděně vysoká a mám jen jednu naději, že nás totiž nepošlou útočit na nějaký námořní konvoj.

Flak hraje v životě mých pilotů čím dál tím větší roli - tohle neříkám proto, že bych chtěl dělat hloupé slovní hříčky.

Cítím, jak jsou všichni flakem posedlí, u stolu, v baru, při briefingu.

Aby se o tom člověk přesvědčil, stačí si všimnout, s jakou úzkostnou dychtivostí se ti, kdo jsou na řadě, vyptávají pilotů, kteří se právě vrátili z operačního letu, jak to vypadá s protileteckou obranou, jak „mastný“ je flak. Slovo „flak“ mají v ústech všichni, napořád, v každém okamžiku...

Kouřím cigaretu za cigaretou, piji jeden šálek čaje za druhým. Zuby a čelist mě bolí od riskantního přistání 24. března.

Mám dosti bouřlivou výměnu názorů s bačkorářem, styčným důstojníkem od 2. kanadské armády - po událostech z 20. dubna mi lidé v khaki uniformách jdou na nervy. A tenhle není, jak se zdá, zvlášť silný v kram-flekách, nevyzná se ani v pozemních operacích. Musím se sám obtěžovat a luštit proužky dálkopisu, abych se jakž takž orientoval. Situace na bojišti je zřejmě dosti nepřehledná, fronta je v pohybu, obrněné jednotky pronikají šípovitě na Kiel, 2SS

íClmhurst (na sever od Hamburkuj, proti několika vy-trvalejším hnízdům odporu, opírajícím se o letiště v Neu-minsteru, v Bad Segenbergu a jejich záložní letiště.

Luftwaffe se omezuje na to, že kryje ústupové operace pozemních jednotek a provádí evakuaci štábů Junkersy H8, junkersy 52, heinkely 111 a především „čápy“, kteří využívají, aby proklouzli, mlh zahalujících brzo ráno a při západu slunce oblast pomořanských jezer.

Dosti úzká oblačná pokrývka (méně než tisíc metrů), která visí už několik dní nad dánským poloostrovem, není zrovna vhodná pro rušivé hlídkové lety. Flak je tak hustý, že stovky automaticky řízených děl, která kryjí křížovou palbou velké pozemní tepny od Eutinu po Kiel a zvláště pak dálnice Neumtinsten-Rendsburg a Schles-wig-Flensburg, okamžitě mají na mušce každý náš taxík, který se vynoří zpod mraků v téhle nepatrné výšce.

Tohle však není nijak zvlášť potěšitelné.

17.20. Jdu se podívat na přistávání letounů 56. a 3. pe-rutě, které se vracejí z operačního letu.

Chudák Brocklenhurst to těžce dostal od flaku, zrovna nad dálnicí do Flensburgu. Než by se posadil na břicho, raději chce skočit padákem. Provede to velmi pěkně, ale džíp, který Jsem pro něho poslal, ho dlouho nemůže najít -- vítr ho odnesl až hluboko do orelských lesů.

Kenova sekce se vrací s nádherným skóre: třiadvacet zničených a pětasedesát poškozených nákladních vozů - hotový rekord, Longley nadto sundal nad pobřežím dva junkersy 52.

Tohle si nechám líbit, vyšperkuje to mé hlášení. Na druhé straně mi Longley dělá starosti. Je čím dál tím nerozumnější, a protože ví, že bude repatriován na Nový Zéland, jakmile skončí svůj operační turnus, využívá posledních hodin letu ze všech sil, aby si získal švůl D.F.C.

Musím ho trochu přibrzdit. D.F.C, mu samozřejmě na-vrhnou, se svými šesti ověřenými Němčoury má na to plné právo. Všechny stroje až na Brocklenhurstův se vrátily. Z de-víti letounů jich šest bude natankováno a přezbrojeno 'j.a deset minut.

Právě když se chystám vrátit do dispersálu, prolétají nám s hromovým burácením těsně nad hlavou torpédo-nosné beaufightery -- vracejí se ze severu.

Jsou jich celá mračna, nejméně tři křídla. Vracejí se z obrovského shipping-stříku na pověstný konvoj z Kielu.

Jeden z nich - více za sebou dlouhý ohon černého dýmu z hořícího motoru - pokouší se přistát na našem letišti. Pět set metrů nad zemí začne dělat kotmelce a zřítí se kousek za rybníkem se strašlivým výbuchem.

Hasiči či ambulance se tam rozjedou jako diví...

„Prokristapána, proč se tak namáhají?“ bručí Peter West. „Tak jako tak přijedou s křížkem po funuse.“

Za deset minut se ambulance opravdu pomalu vrací s žalostně zčernalými pozůstatky pilota a pozorovatele.

Ještě za hodinu mluvíme v jídelně při večeři o této události, když vtom se přihrne špión:

„Scrambler, Sir, pro vás.“

Skočím do džípu a upaluji do operačního sálu.

Scrambler je vysílačka o velmi krátkých vlnách, spo-jující jednotlivá křídla se štábem skupiny, a má tu zna-menitou vlastnost, že ruší vlny při vysílání, zatímco u přijímače má odrušovač. Jestliže tedy nepřítel po cestě zachytí zprávu, slyší jen nesrozumitelné drmolení. Je to rychlý a praktický způsob, protože šetří čas a námahu s dešifrováním.

U aparátu je znovu Broadhurst. Rozhovor je docela křátký:

„Pierre, kolik máte strojů?“

Dívám se na tabuli: „Pětadvacet.“

„V pořádku. Poznamenejte si k okamžitému provedení: Námořní základna v Grossenbrode stop údaj číslo 54 22 K 11 05 stop více než sto velkých dopravních letounů a hydroplánů stop velmi silná ochrana nepřátelských stíhaček pravděpodobná stop k útoku na udaný cíl po-užit všech letounů, které máte k dispozici stop bude-li možno, postřelujte stop oznamte Kenwayi své dispozice nejméně deset minut předem stop pokusím se vám dát protiflakové tajjony stop nespolehejte příliš na to stov mnoho zdaru stop.“

Poděkuji a zavěším vzrušený a navztekaný zároveň. Je to od nich nesmírně dojemné, že nás posílají po takovém dni, jako byl dnešní, ještě jednou do akce, v osni hodin večer a pi4edevším na takovýhle cíl!

„Služba! Okamžitý poplach prvního stupně!“

Voják se rozběhne, jako by mu v patách hořelo, a za chvíli se už celý Fassberg ozývá řevem klaksonů.

Dívám se na mapu na zdi. Do Grossenbrode to je přímou čarou okolo 140 kilometrů, ale rosníčkáři nám ozna-mují, že zátoka v Lubecku a oblast Hamburku jsou úplně ucpané. Mraky - bouřková nakupení se silnými lijavci - sahají až do výše šesti tisíc metrů.

Budeme musít letět obloukem k severu.

Pneumatiky drhnou na betonu. Zastavuje džíp za dží-pem, piloti namačkáni jako sardinky. Namáhavý den za sebou, přerušená večeře - nezdá se, že by zrovna překypovali humorem. Někteří ještě spěšně žvýkají chle-bíčky.

Jsou už tady všichni? V pořádku. Rychle jim vysvětluji situaci.

Nemáme dost strojů, abychom letěli v křídle po let-kách. Poletíme proto dvakrát po třech rojích o čtyřech letounech napravo stupňovitě seřazených. Povedu první útvar dvanácti tempestů, Mac Donald ze 486. perutě po-vede druhý.

Tímto způsobem, jak doufám, budu mít všech čtyřiadvacet letounů v rukou.

Nemohu dát momentálně žádné podrobné dispozice, oznamuji jen, že potřebné rozkazy vydám až na místě rádiem. Bude

to v každém případě spíše otázka improvizace podle okamžité situace nežli záležitost předem připraveného plánu. Nemám ostatně k dispozici ani po-třebné údaje, abych stačil vypracovat plán útoku...

„Nařídte si hodinky. Je 20.07. Nahodíme motory ve 20.15. Startuji první, obletím letiště velkým obloukem, aby se čtyřicet letounů mohlo náležitě seřadit, a ve 20.25 naberu kurs na cíl... Všichni rozuměli? ... Žádná otázka? ... Tak jedeme!“

Beru si do své letky kapitána Bona, poručíka Duga Worleye a mladého seržanta Crowa - bude to jeho třetí bojová akce. Jako celek to není nijak zvlášť slavné, ale neničím na vybranou a nemohu rozhodně žádat na pilo-tech, kteří mají dnešního dne za sebou už tři bojové lety a únavou se jen taktak drží na nohou, aby šli se mnou ještě na čtvrtou akci, zvláště když určitě bude perná.

20 nodi n. 15 minut

„Velký Karlik“ je připraven. Motor už běží a mechanik Cray, opřený o křídlo, mi iikíjuje vztyčeným palcem, že je všechno v pořádku.

Na prostorném fassberském betonovém letišti, kolem dokola obklopeném velkými temnými hangáry, to hučí jako v úle. Když se připoutávám, rozhlížím se na obě strany. Mo-tory běží, startéry mlaskají, mechanici se sbíhají ze všech stran, přibíhají v poslední chvíli s padáky nebo se zapo-menutými mapami. Piloti v kombinézách a s padáky se neohrabaně šplhají do taxíků.

20 hodin 16 minut. Odtáhnout klíny! . .

Ve 20.25, zatímco se slunce sklání za obzor a velká dešťová mračna se ženou k východu, nabírám zvolna výšku, kurs k severu.

Sestava je dnes večer doslova příšerná. Na pilotech, kteří patří k třem různým jednotkám, nemůžeš chtít zázraky, a sestavit homogenní útvar z tolika různoro-dých prvků nelze na objednávku.

„Come on Filmstar, pull your bleeding fingers out! Trochu života do toho umírání!“

Modrý roj, který bych chtěl mít po levici, se prome-nuje 500 metrů napravo nade mnou. Žlutá 2, 3, a 4 se vlekou dobrý kilometr za námi.

Nervózně a otráveně je volám rádiem k pořádku, ale je to samozřejmě houby platné.

Vytáčíme kolem Hamburku, abychom se vyhnuli obla-kům špinavého kouře, která všude v dohledu stoupají z požárů ve městě.

Moje skupina se konečně rozhodne, že se dá jakž takž do pořádku.

V Neumiinsteru - přelétáme ve výši tří tisíc metrů - po nás praží, ostatně jako sváteční střelci, baterie osma-osmdesátek, uhýbáme doprava na kurs 052°.

Počasí je čím dál tím horší, jsem nucen dělat velké oblouky, abych se vyhnul nakupeným oblakům, které strní velmi vysoko na obloze jako velké bílé věže.

„Hallo Kenway, any gen?“

„Hallo Filmstar Leader, Kenway answering, nothing at all!“2

2 „Haló, Kenway, nic nového?“ „Vůbec nič!“

Kenway pro mne nemá nic, zejména ne rožku z k ná-vratu, na který jsem v skrytu duše čekal.

Jsme asi třicet kilometrů od cíle, když nám přehradí cestu nepropustná vrstva mračen.

Spouštím se se svou skupinou střemhlav dolů, snad proplujeme pod oblaky, ale tam na nás čeká prudký liják a viditelnost nula. Provádím rychlý obrát o 180° a stoupáme znovu vzhůru, potom se znovu otáčíme o 180°, abychom se dostali do původního kursu.

Co dělat? Jednotlivý letoun anebo v nejhorším případě dvojice letounů by snad mohly s úspěchem proletět; ale pro sevřený tvar o čtyřicetistrojích je to nejen choulostivá záležitost, ale Je v tom i velké riziko ...

Upozorňuji diskrétně Kenway rádiem na situaci:

„Hallo Kenway, Filmstar here, the weather stinks!“

Kenway odpovídá jasně a s důrazem:

„Filmstar Leader, force on regardless!“5

Dobrá, kupředu, vaše chyba.

„Cloud formation! Gól!“

Rozděluji svou skupinu na samostatné roje po čtyřech každý roj utvoří okamžitě sevřenou sestavu. Pokusíme se tak prodrat oblaky v udaném kursu a sejít se potom doufám, že nepříliš rozptýleni - na druhé straně.

Ponoříme se do mraků a bouře a ztratíme jeden dru-hého z dohledu.

Ksaku, tohle je teda zase jednou výhra - soustředí se, jak jsem jenom s to, na přístroje, každou chvíli mrknu okem po ostatních strojích svého roje - piloti se pro-bíjejí, jak bůh dá, a Je v nich, zdá se, malá dušička...

Vrstva oblaků není naštěstí příliš tlustá. Za několik minut se vynořujeme nad zálivem u Fehmarnu nedaleko Helligshavenu.

Nebe se vybral a před námi není, kam oko dohlédne, ani mráčku.

Celní sklo kabiny, které jsem měl velmi zastříkané, se mi pročistí a já se chystám určit přesnou polohu.

„Look-out Filmstar Leader!“

3 „Haló, Kenway, tady Filmstar, počasí jo k blití!“ „Filmstar, do toho, bez ohledu na vSechno!“

Pozor!

Ve zlomku vteřiny se to všude kolem nás hemží le-touny jako mravenci v mraveništi... Nezapomenutelná podívaná!

Napravo dole pod námi velké letiště v Grossenbrode s bazénem pro hydroplány a vzletovými drahami přecpa-nými několikamotorovými letouny, kus dál klidné moře s několika loděmi na kotvách ...

Za námi tlustá zeď mračen, z níž se v nepořádku v nejrozličnějších výškách vynořují mé roje tempestů.

Všude kolem nás početné sestavy po třiceti nebo čtyři-ceti hlídkujících stíhačích. Jeden z nich nás už zahlédl a žene se na náš žlutý roj.

Před námi buď na zemi nebo na startu více než stovka obrovských dopravních letadel - teoreticky je to náš přednostní cíl.

Ve vzduchu kolem nás dobré dvě stovky nepřátelských stíhačů. Jedna skupina ve výši pěti set metrů. Jiná v ti-síci metrech. Třetí v patnácti stech metrech a dvě další zhruba v naší výšce, to je asi ve třech tisících metrech. Nad námi je určitě ještě jedna skupina, možná dvě ...

A já mám všeho všudy 24 tempestů!

Rozhduji se okamžitě. Žlutý a modrý roj zaútočí na nepřátelské stíhače nad námi, růžový, černý a bílý roj napadnou pod Mac Donaldovým vedením focke-wulfy pod námi... Já se zatím pokusím se svým červeným rojem proklouznout nad letiště a postřelovat nepřátelské letou-ny na zemi.

„Hallo Filmstar! Yellow and blue climb and attack fighters above. Pink, black and white engage Huns be-low. Filmstar red diving for straffe ... GO!...“

Shazuji přídavné nádrže a spolu s ostatními třemi le-touny svého roje se spouštím střemhlav... Mihnu se jako šíp rychlostí více než devíti set kilometrů za hodinu kolem útvaru focke-wulfů, nádherně rozestřené po ob-loze jako houf vlaštovek ...

Pomalů ubírám plyn a zlehouchka vyrovnávám, opisuji dráhu, která mě přivede nízko nad letiště z jihozápadu na severovýchod.

Flak nás vítá opravdu vřele.

Na okraj bazénu s hydroplány se dostávám v rychlosti více než osn set kilometrů za hodinu a ve výši dvaceti metrů a okamžitě zahajují palbu.

Zvlněná hladina kotviště je přecpána nehybnými dor-niery 24 a 18. Tři strouhy bílé pěny označují brázdu tří nepřátelských letounů, které se právě odlepily. Řada hydroplánů značky Blohm & Voss je připravena ke startu.

Soustřeďuji palbu na jeden BV 138. Kotevní lana prasknou a já přeskočím obrovskou kouřící masu, která se potácí, spadne do moře a rázem se začne potápět.

Flak řadí jako pominutý.

Po mé pravici se mocně zableskne a zasažený tempest se zřítí do moře a zvíří obrovský sloup pěny.

Panebože! Lodě, kotvíci na širém moři, jsou ozbroje-ny, je mezi nimi torpédoborec o velké tonáži a páli ze všech del.

Instinktivně vtahuji hlavu mezi ramena a stále těsně nad zemí zahybám lehce vlevo, tak rychle, že nemohu pálit na dorniery, pak se však prudce obrátím napravo za obrovským junkersem 252, který právě odstartoval a už nebezpečně roste v mém zaměřovači. Pustím do ně-ho dlouhou nepřetržitou dávku, pálim až do okamžiku, kdy už div nevrážíme do sebe, uhnu o chlup, a když se ohlédnu, vidím, že JU 252 s oběma motory v plamenech a s ocasionními plochami rozstřelenými mými granáty ex-ploduje a padá do moře.

Unášen pekelnou rychlostí jsem už daleko od něho - přímo nad torpédoborcem, který chrlí oheň ze všech svých zbraní. Přeletím deset metrů před jeho ladným předním klounovcem těsně nad vodou, která vře tisíci gejzíry zvedanými flakem nad mořskou hladinou. Za-hlédnu houf bílých siluet, henžících se na palubě, a dlou-hé ohnivé Jazyky del, které jako by šlehal z celého kamuflovaného povrchu torpédoborce.

Zápalné granáty poskakují po vodě a vybuchují kolem dokola v okruhu pěti set metrů. Šrapnely smetly hejno racků, ptáci se divoce rozlétají na všechny strany, po-plašení a krvácející.

Uf! Konečně z dostřelu!

Koupu se v potu a hrdlo mám tak sevřeno, že nemohu do rádia vykoktat slovo. Protože jsem po celou dobu úto-ku zatajoval dech, aniž jsem si to uvědomil, srdce mi divoce bije, Jako by se mi chtělo v prsou rozskočit.

Nabírám výšku širokým obloukem doleva.

Musím se trochu orientovat. Situace vypadá škaredé. Nad letištěm zuří neúprosný boj. Tři letouny se řítí k zemi v plamenech, nemohu rozeznat, zda to Jsou naše nebo nepřátelské, jsou příliš daleko ode mne. Čtvrtý, rozsekaný na cucky, ztrácí hořící trosky po nebi a pátý dělá kotmelce k zemi, táhne za sebou dlouhý ohon bílé páry.

Několik jiných zřícených strojů hoří na zemi.

Ve sluchátkách je slyšet jen nesrozumitelný skřek vý-strah, proklínání, zuřivých výkřiků, přerušovaných dáv-kami palubních zbraní.

Kousek od torpédoborce planou uprostřed velké skvrny bílé pěny pozůstatky letounu a z oblaku hořícího ben-zínu se zvedají těžké sloupy černého dýmu, věččené plameny.

Go se stalo s ostatními třemi letouny mého roje? Na obloze po nich není ani stopy. Na počátku útoku Jsem zahlédl, jak se po mé pravici zřítí v plamenech tem-pest - pravděpodobně to byl Bonův. Jedna německá loď sundala druhý můj letoun, byl to Crow, tím jsem si jist. Worleyho není nikde vidět.

Vteřinu uvažuji. Mám se pokusit vmísit se do boje s německými stíhači, zuřícího nad Helligshavenem, anebo se odvážím podniknout druhý nálet, využívaje paniky, která zřejmě zachvátila německou základnu?

Hrdlo se mi svírá strachem, ale přece Jen se rozhoduji pro druhé řešení. Spouštím se znovu nad mořskou hla-dinu a plnou rychlostí obkresluji ostrov Fehmarn.

Pojednou narazím takřka čumák na čumák na tři dor-niery DO 24, pravděpodobně na ty, které se odlepily z

Grossenbrode několik vteřin před naším útokem a je-jichž brázdy jsem Ještě zahlédl,

DO 24 jsou velké třímotorové hydroplány o 19 tunách, mají poměrně malou rychlost, ale na obranu jsou dobře

vyzbrojeny.

Vzpamatuji se ve vteřině z překvapení, provedu veliký oblouk, kterým se dostanu z dostřelu jejich křížové pal-by, otevřu naplno plyn a klikovitě se přibližuji; zároveň беру snímky. Potom si pohodlně, stále zůstává mimo dostřel jejich kulometů, zaměřuji prvního.

Vypálím dvě dávky a jeden z jeho motorů je v plame-

nech, druhý kašle. Pilot se pokouší nouzově přistát, ale protože z této strany mysu je moře bouřlivé, letoun se převrátí a roztrhne se s ohlušujícím rámem.

Vrhu se okamžitě na druhé dva nemotory, pokoušejí se zatím zmizet nad hladinou. Dlouhé šmouhy černého dýmu se jim valí z motorů, kterým piloti dávají zabrat.

Dívám se na ně s trochou útrpnosti. Při mých osmi stech kilometrech za hodinu a s mými čtyřmi kanóny mí to připadá, jako bych porážel kuželky.

Vyberu si toho nalevo, je zřejmě naložen k prasknutí a zůstává o něco vzadu za druhým. Tentokrát však chy-ba lávky - bestie provede v posledním okamžiku velmi obratnou otáčku. Stržen rychlostí svého letounu musím jako pitomec vletět přímo na mušku zadnímu kulomet-níkovi a slíznu tři kuličky. Naštěstí má jenom bouchačku 7,7 mm.

Klouzavým letem se smýknu znovu do palebné polohy a granáty mých kanónů mu začnou rvát trup. Nádrže na křídlech vzplanou jako věchty slámy. Kulometník na zádi přestává střílet.

V několika vteřinách je celý stroj v plamenech. Pilot se pokouší nabrat výšku, aby umožnil osádce seskočit padákem, je však příliš nízko. Přesto tři muži vyskočí; jenom jediný padák se otevře, ale okamžitě se zase zavře - spláchne ho vysoká vlna.

Z velkého trojmotoráku je už jen velká ohnivá koule, která se kutálí několik metrů po hřebenu vln s tlustým ohonem černého dýmu. Za několik vteřin exploduje.

Hledám třetí potvoru, která se jakoby zázrakem ztra-tila kdesi v prostoru, ale asi se schovává za některým z ostrůvků v úžině.

V honičce za dornieri jsem obletěl dokola celý Feh-marn a musím znovu vystoupit na tři tisíce metrů. Tam-hle za horou je Grossenbrode ...

Polknu slinu, mechanicky si utáhnu popruhy a spouš-tím se znovu střemhlav na letiště - dám jim to ještě jednou.

Tentokrát jsem je překvapil. Flak je zaměstnán Jinde a dělostřelci střílejí tak trochu nazdařbůh ve směru, kde je na programu velká rvačka mezi tempesty a německými stíhači...

Přeletím jako vítr mezi dvěma hangáry a vítím se na plný plyn na letiště. Je přecpáno letouny, mačkají se jeden na druhý, takže si mohu vybrat opravdu po libosti.

Přímo v zaměřovači mám řadu obrovských dopravních arado 232. Než vybuchne proud mých granátů na prvních dvou letounech, mohu si jich trochu všimnout: podivné trupy s velkými žebry, ohromné dvouposchod'ové kabiny, čtyřicet kol podvozku, nesoucích gigantické těleso.

Granát flaku vybuchne několik metrů od mého letounu a pořádně s ním zatřese. Vznesu se stoupavou spirálou, abych se dostal mimo dostřel, a octnu se uprostřed ne-beské rvačky, která ostatně už začíná ochabovat.

Rád bych seřadil své letouny, ale v tomhle zmatku to nebude tak snadné.

První, co spatřím, je tempest, řítí se střemhlav k zemi, točí se na křídélkách, čím dál tím rychleji - potom se utrhnou obě křídla ... Za několik vteřin vytryskne mezi ploty oslnivý plamen ... Pilot nevyskočil...

Dva focke-wulfy se pokoušejí zahrát si se mnou na dogfight, ale rychle se jich zbavím, proklouznu mezi nimi přímo uprostřed.

Tempest JF-H - pilot Australan Bay - není v po-řádku, kouří se mu z motoru. Přesto se zakousl do Jed-noho messerschmittů, ale ten se brání velmi urputně, mění obratně rychlost a nebezpečně začíná nabývat nad tempestem vrchu.

Nadletím si Me-109 z boku, využiji překvapení a umís-tím nejméně dva granáty na spojích trupu a křídla.

Pilot mezka překvapen vytočí instinktivně na druhou stranu a Bay, který je teď sám v palebné poloze, ducha-přítomně vypálí a také zasáhne.

Vyděšený pilot znovu vytočí - dostane to ode mne, otočí se na druhou stranu - dostane ji od Baye ... Há-zeli bychom si ho snad takhle jako horkou bramboru, ale nepřátelský letoun lapá vteřinku po dechu, pak se mu utrhne křídlo s velkým černým křížem a letoun vybuchne.

Pilot vyskočí bez nesnázi, ale padák mu chytne a vzpla-ne jako pochodeň.

Konečně se mé tempesty začínají formovat a po dvo-jicích se rozumně vytrácejí z boje. Také Němci už toho mají dost a jeden za druhým opouštějí bojiště. Spouštějí se na Grossenbrode, z něhož stoupá mohutný sloup dý-mu - to asi hoří ta dvě arada ...

Opozdlý focke-wulf vklouzl mezi nás a zoufale mává křídly. Okamžitě ho s Bayem vezmem do kleští. Dlouhá dávka, potom najednou zadky mých kanónů začnou kla-pat naprázdno - konec munice ...

Focke-wulf přesto zpomalí a začne se z něho kouřit, zřejmě jsem ho přece jen zasáhl. Také Bay vzápětí vy-pálí, strefí se rovnou do černého a roztrhne focke-wulf na kusy. Letoun vybuchne jako prasklý granát.

Tentokrát se padák Němci otevřel.

Slunce už sklouzlo za dánské ostrovy a moje hlídka se řadí ve večerních červancích.

Počítám své letouny: dva, čtyři, osm, deset, jedenáct - a ještě dva o něco níže, žalostně kulhají za námi, zřejmě to dostali,

V noci, která pozvolna zahaluje velké obrysy krajiny, vracíme se s rozsvícenými polohovými světly do Fass-bergu.

Vlažný vzduch pokojného večera Jemně chvěje křídly mého letounu.

Když se s vytaženými podvozky a otevřenými klapkami blížíme k Fassbergu, přemýšlím, jaký obličej bude asi dělat šéf

našich mechaniků Mitchell, Ze čtyřadvaceti letounů mu jich vracím třináct.

Brána se zavírá

A přišlo příměří jako brána, která se zavírá.

Osm nepochopitelných dní - nepopsatelná směsice smutku a radosti. Bouřlivé projevy citu přerušované vel-kými odstupy ticha a zvláště ono nezvyklé, hmotné ticho, visící nad letištěm, nad letouny pod plachtami, mrtvými letkami a prázdnými drahami...

Uvolnění napjatých nervů bylo hrůzné, bolestné jako zrození.

Člověk by řval radostí, lítostí, vzteky.

Dnes večer Je v jídelně mimořádně pohřební nálada. Piloti rozvaleni v křeslech - nikdo nemluví, nikdo ne-zpívá.

K jedenácté v noci Bay pustil rádio. B.B.C, přenášela

reportáž z londýnských a pařížských ulic, kde jásající davy bouřlivě projevovaly své nadšení...

Všechny zraky se otočily k rozhlasovému přijímači a v těch očích bylo cosi jako opovržení.

Bylo to tak jasné a pro mne něco tak nového, že jsem se tázavě podíval na Kena. V té chvíli Jsem uslyšel prud-kou ránu a řinkot rozbitého skla. Kdosi mrštil ze všech sil lahví do celého toho kraválu, na rozjásané lidi, kteří nám vnucují projevy své úlevy a svého osvobození.

Moji piloti se zvedají jeden za druhým a v ztichlé jídelně zůstaneme s Kenem sami dva - a ospalý, lho-stejný barman.

Rozsekaný rozhlasový přijímač žalostně skřípe a skučí.

Pohlédnu znovu na Kena. Nemusíme si nic povídat, rozumíme jeden druhému i beze slov. Uplynula tak půl-hodina - snad hodina. A tehdy, na to přísahám, jsem najednou pocítil, že jsou tady všichni, že jsou kolem nás ve stínu a v oblacích cigaretového kouře, jako malí chlapi, které nespravedlivě potrestali a kteří jsou teď smutní.

Mackenzie ... Jimmy Kelly ... Mouse Manson ... malý Kidd ... Bone ... Sheperd ... Brooker ... Gordon ... a ta-ké tmavomodré uniformy se zlatými prýmkami zahalenými černým flórem ... Mouchotte, Mezillis, Béraud ... Pierrot Degail - všichni, slyšíte, všichni, kteří jednoho rána vzlétlí se svými spitfiry nebo tempesty a kteří se už nevrátili,

„Well, Pierre, that's the end of it. They won't need us any more ...“

Jdeme spat a já zavírám velmi potichu dveře, abych neprobudil barmana, který spí s hlavou na pultě, a také abych nerušil ty mrtvé ...

Opravdu nás už nepotřebovali a také nám to dávali brzo znát. Byly zrušeny dovolené, cesty letadlem se po-volovaly jen důstojníkům vyšších hodností, ustavičné se-kýrování, snad bezděčné, ale urážlivé.

Dostal jsem dekret ministerstva letectví, podepsaný nějakým generálem F.F.I.,2 v němž se ml oznamovalo,

1 „Tak, Petře, to bychom měli. Už nás nebudou potřebovat...“

2 Forces Frangaises dá l'Interleur - ozbrojené síly domácího odboje.

že z velké milosti a zcela mimořádně jsem jmenován nadporučíkem v záloze.

12. května velká letecká přehlídka nad Bremerhave-nem a tragédie.

Divoká srážka všech čtyř letounů mého roje ve výši ani ne tří set metrů. Padák se mi otvírá těsně nad zemí - čtyři hromové rány, jak rozbité letouny dopadají na zem.

Vidím to znovu jako ve snu: úplně vyděšen náhlou a nepředvídanou katastrofou utíkám jako blázen ke čty-řem sloupům černého kouře.

Vidím před sebou roztržštěné tělo - je to Robertson v khaki košili, napůl zaražený do země s padákem, který se mu neotevřel. Potom Petrovo tělo, začíná hořet v louži benzínu, a dvacet metrů od něho Colsonův letoun, ne-foremná masa v černém kráteru, a někde pod rozžha-veným kovem chuchvalce zuhmatělého masa a kostí.

Nahoře nad námi třicet letounů křídla, rozprášených po obloze, létá zděšeně úplně dezorientováno sem a tam, mávají křídly, snaží se vidět a pochopit, co se stalo.

Křídlo se odstěhovalo do Kodaně. Několik dní v Kaast-rupu jsme byli opojeni marnivou atmosférou osvobození. Ale brzo se mi zase vrátil strach - panický strach o le-toun a z letounu, s pochmurnou vidinou Bremerhavenu před očima, strach, který narušuje a ničí reflexy.

Přišel první červenec. Kdybych byl dovedl číst zna-mení, nebyl bych letěl proti svému lepšímu Instinktu. „Velkému Karlovi“ utíkal olej - tatáž porucha jako 12. května. Z falešného studu jsem si ke všemu ještě vy-půjčil Bručeno nový letoun.

Moje letouny defilovaly v bezvadné sestavě nad hla-vami davu a nad červenými prapory s bílými kříži, které zdobily město. Ve chvíli, kdy jsem měl už za to, že zlý osud, kterého jsem se v hloubi duše podvědomě bál, se přece jen obrátil k lepšímu, udělal jsem hloupost, dopustil jsem se školáckého omylu v řízení. Potom se proti mně všechno spiklo, všechno se semlelo v několika vteřinách: podvozek se mi vysunul jenom dopolovic, mo-tor mi nechytal, ať jsem dělal, co chtěl. Třistakilometrovou rychlostí za hodinu můj tempest převrhl kontrolní maringotku a roztříštil se na dráze půl kilometru, za-

nechávaje za sebou úlomky křídel, trosky motoru a ocasu.

Ambulance mě sebrala zpitomělého, ale takřka bez jediného škrábnutí, a já jsem pochopil, že to bylo posled-ní vypětí, poslední zázrak, ale také poslední výstraha osudu, který toho má už dost.

27. srpna 1945

Požádal jsem, abych byl okamžitě demobilizován, a mé žádosti bylo vyhověno.

Byl jsem se dnes ráno rozloučit s Broadhurstem a s RAF. Novozélandčan Mackie se ujme místo mne velení nad 122. křídlem.

Na cestu do hlavního štábu ve Schleswigu jsem si vzal „Velkého Karla“. Když jsem se vracel, vystoupil jsem s ním hodně vysoko na bezmračném letním nebi, protože jen tam jsem se s ním mohl rozloučit.

Spolu jsme se naposled vznesli přímo do slunce. Udě-lali jsme si přemet, možná dva, několik krásných poma-lých

výkrutu, vypiplaných, zamilovaných, abych si mohl odnést v prstech chvění jeho poslušných a pružných křídel. A brečel jsem v jeho těsné kabině jako malý kluk - plakal jsem, jako už nikdy v životě plakat nebudu - tekly mi slzy, když jsem cítil. Jak se podvozek lehce dotkl betonové dráhy, a když jsem mocným máchnutím ruky položil letoun na zem. Jako utržený květ.

Jako vždy jsem pečlivě propláchl motor, vypnul jsem jeden po druhém všechny kontakty, zhasl jsem světla, odepjal popruhy, kabely a hadice, které mě k němu poutaly jako dítě k matce. A když moji piloti a mecha-nici, kteří na mne čekali, viděli, jak odcházím se svě-šenou hlavou a ramena se mi otřásají vzlykotem, pocho-pili a odšourali se mlčky do dispersalu.

Sedím vedle pilota, který mě odváží do Paříže.

Když pojíždí na svou dráhu, jede kolem letounů kříd-la, kolem mých tempestů - jsou seřazeny v bezvadném tvaru křídlo na křídle jako o přehlídce. Piloti a mecha-nici vedle nich mávají rukama.

Kousek na boku stojí můj JF-E, starý kamarád „Velký Karel“, s červenou hlavou vrtule, s černými kříži mých vítězství pod kabinou, stojí tam, zavalitý bojovník, vá-lečný kuň s velkou nehybnou čtyřlístou vrtulí - už ji nikdy neroztočím. Obrací se list, bolestně krásný list.

Unášen pronikavým řevem svých amerických motorů mitchell zrychluje a odlepuje se od země. Tisknu obličej na sklo, abych ještě jednou uviděl za směrovkou letiště v Líbecku, malé zářivé kříže na trávníku, malé zářivé křížky, které se zmenšují každým zlomkem vteřiny a stá-pějí se ve večerní mlze. Pilot ostýchavě odvrací hlavu.

Tak tedy konec. Už neuvídím, jak se tempesty řadí za „Velkým Karlem“ ke startu, neohrabané na svých čapích nohách, jak natahují po větru svých vrtulí velké otevřené tlamy chladičů, už neuvídím důvěřivé obličej pilotů vy-kloněných z kabiny a čekajících na můj povel...

Ale pýchou se mi dme hrud', když na vás myslím, mé stroje, a zvlášť na vás, draží kamarádi z RAF, které jsem měl čest poznat a mít rád, vy chlapi v uniformách bar-vy anglických mlh ...

Velký cirkus odjel.

Obecenstvo bylo spokojeno. Program byl dost pestrý, účinkující nebyli špatní a lvi sežrali krotitele.

Bude se o tom mluvit ještě pár dní. A když se na všechno zapomene - na fanfáry, na ohňostroj a krásné uniformy - na návsi zůstane ještě kruh vysypaný pili-nami a díry po kolících.

Ale déšť a zapomnění smažou rychle i tyto stopy.

Moji kamarádi, kteří přežili Velký Cirkus, nebyli na-štěstí z těch (ani já ne), kteří „nepochopili“, a to bude naše Jediná odměna.

„Jsme objekty všeobecné nesouvztažnosti... Jsme zlomky velké stavby a bude třeba více času, více mlčení a více odstupu, abychom ji viděli v celku.“

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY Váleín? pilot