

Sestavil J. Č. Griffin:

Nebeští jezdci

Oddílová dlouhodobá hra.

Poznámka místo úvodu:

Legendu k oddílové dlouhodobé hře jsem sestavil v roce 1971. Jména osob a jejich osudy nejsou zcela vymyšleny. Příběh byl zpracován podle skutečných událostí publikovaných v časopisu *Letectví a kosmonautika*. Ještě v oddílovém roce 1971-1972 jsme hru hráli. Hra měla úspěch (první vydání).

A protože legenda byla napsána jen strojem na bílý papír, přepsal Fous legendu na ormigové blány, aby ji bylo možno vytisknout jako knížku. Stalo se tak v roce 1975 až 1976 pro ormigové vydání 1. ročníku Třítéčka (úplně první pokus o vydávání lepšího oddílového časopisu - druhé vydání).

Kolem roku 1980 přepsal legendu na pauzáky formátu A5 Šumo. Legenda vyšla jako knížka knihnice TTT. Pauzáky zůstaly v majetku Karvinské trojky (třetí vydání).

Čtvrté vydání legendy vzniklo po mém přestěhování do Olomouce v roce 1985-1986. Legendu přepsal oddílový přítel Balú na pauzáky formátu A4 a ta vyšla v 6 sešitech jako TTT speciál.

A konečně předposlední vydání je zpracováno digitální formou jako Třítéčko speciál a poslední vydání z roku 2001 doplněno o další ilustrace převedeno do formátu A5 (knížka).

Motto:

*Hvězdy začínají jiskřit, plaší mě. Vidím všude stíhače.
Jiskření prý působí lom světla v atmosféře, ale nevím to určitě.
Je to hezké, takové slavnostní. Víš, tam nahoře, vyprávěl mi táta,
tam sídlí Velký Manitou a chová stádo koní, modrých koní.
Ti koně nejsou obyčejní, mají zlatá kopyta.
Nikdo je neosedlá, nikdo je zkrotit neumí, jen nebeští jezdci...
(Filip Jánský: Nebeští jezdci.)*

ČÁST PRVNÍ

S PLAMENY V PATÁCH

1. Útěk za hranice

Bože, proč jen jsme do toho nešli! Tohle všechno přece nemuselo být... Už jenom ta lítost, když jsme stáli u svých Avií a když nám velitel povídá: „Mládenci, mám rozkaz vám oznámit, že dnes v noci vláda podepsala kapitulaci a že... tedy žádná válka nebude. Chtěl bych vás ujistit, že nikdo nepochybuje o vašich leteckých a vojenských kvalitách, naopak, vaši nadřízení doufají, že se v této nesmírně těžké chvíli projeví v kázni a v podřízení se vyšší vůli a vyšší moci... a proto...“ Dál nemohl. Mávl rukou, jako by chtěl smazat všechno, co řekl, obrátil se a pomalu odcházel.

Kristaboha... pane kapitáne, to přece není pravda! Tohle nám přece nemůžete říct, vždyť my vám věřili... My chtěli přece bojovat! My ano, ale oni ne. Oni podepsali. No nazdar, to je průšvih, pane kapitáne...

Letka se začíná drobit. Pětistovky míří svými ostrými příděmi kamsi na nebe, strnulé a v náhlé beznaději, která padá na všechny. Kam se tak rychle ztratila okamžitá pohotovost?

„Kluci, neblbněte,“ ozve se hlas nevěřící bezradnosti, kteréhosi dobrého vojáka. „takhle to přece nemůže skončit! Kam jdete? Vždyť nikdo nedal rozchod. To teda nedal, to je fakt. A tak, když nemůžeme být vojáky doma, odcházíme.“



*

Planina pod Bílým Křížem v Beskydách. Poněkud vlevo staré baráčky Sulova, dál nahoře nový hranol hotelu. A kousek vpravo, za hranicemi, hotel Baron už ve Slovenském štátu. Chystali jsme se mezi oběma projít nahoru a pak dál do Polska.

Z Bílého Kříže vyšla skupina lidí. Všichni tři jsme se rychle stáhli do houští. Jarda poslední a málem ho spatřili. Muži mluvili německy. S velkým hřmotem a bezstarostně zapadli do Barona, kde zaštěkalo několik psů. Byla to pekelná hra na naše nervy. Potom všechno utichlo.

Udělalí jsme krok, pak druhý. Potom jsme se příkrče rozběhli. Mezi Baronem a Bílým Křížem ještě zrychlujeme. Psi nás větří a zuřivě štěkají. V Baronu je veselo. Němci zpívají a kdosi psy zlostně okřikl. U kapličky se zastavujeme a vychutnáváme první úspěch. Jsme za hranicemi a není pro nás návratu.

*

Nejdříve se zastavujeme na své cestě v Těšíně. Výslechy neberou konce. Někteří na nás křičí, vyhrožuje se gestapem, ale je to jen služebně a za několik dní nás odšouplí do Krakova a jsme ubytováni v turistickém domě. Je nás tu hodně. Piloti, dělostřelci, pěšáci. Zkrátka uprchlíci z Československa.

Za pár dní jsme nebyli ale nijak nadšeni. Byli tu špatné hygienické podmínky, nevalná strava, prakticky žádné prostředky. Poslechli jsme, jako ostatně většina, když nám doma říkali: „Neberte si do odboje žádné zbytečné věci, o všechno je postaráno.“ A teď se prodávalo i to málo, co kdo ještě měl.

Hodnosti od praporčíka dolů se v prvních měsících odboje jednoduše nebraly na vědomí. Mnozí důstojníci se zachovali vysloveně arogantně. Byli jsme pro ně kmáni a leckdo si na nás otevřel hubu, kdy se mu zachtělo. Nepůsobilo to na nás dobře, občas na nás doléhala deprese.

Z Krakova jsme odešli všichni 17. července do Československého vojenského tábora v Malých Bronowicích, kde to nebylo o nic lepší. Nebavilo nás to, a tak jsme podepsali vstup do cizinecké legie a odjezd do Francie.

20. července se už procházíme Gdyní a čekáme na odplutí. Dopoledne byla celní prohlídka - u nás velmi jednoduchá, protože jsme neměli žádná zavazadla. Obrátili jsme kapsy na ruby a byli jsme odbaveni. Už jsme neměli stání. V poledne jsme se potloukali kolem mola, kde zakotvil švédský parník, který nás měl odvést. Naloďování začne za chvíli...

Bylo nás tu sto devadesát. Samí letci. Tvořili jsme podivného hádka zástupu civilistů, který začal ukázněně stoupat po schůdkách na palubu.

Sbohem, Polsko, za chvíli ti zamáváme! Ale moc radosti v tom pomyšlení nebylo, protože každý z nás myslel na jedno a totéž: čeká nás legie!

Vtom na molu zavládlo vzrušení. Přichází několik vojáků v uniformách a s nimi civilista. Na první pohled voják jako břitva. Byl to podplukovník Svoboda.

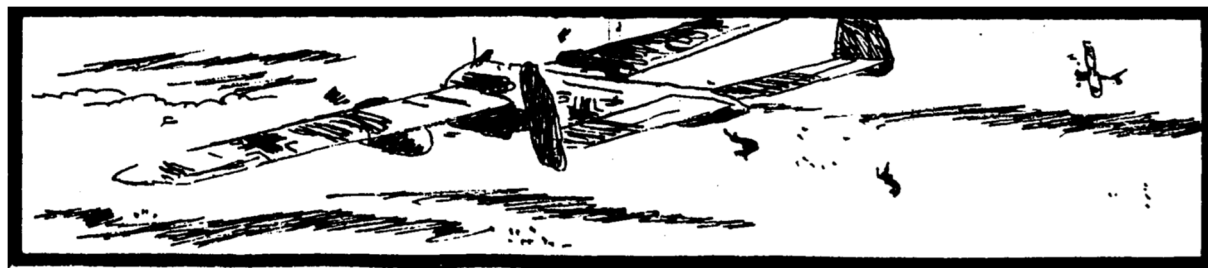
Postavil se před nás a začal k nám mluvit. Ti, kteří už byli na můstku, se ohlédli přes rameno.

„... Přicházím vám říct, že polská vláda je ochotna uznat náš boj, který se přenáší na její území... a nabízí nám vstup do letectva jako dobrovolníkům... Válka začne tady... jste letci, budete bojovat v prvním sledu...“

Stojíme a posloucháme.

„Má pravdu,“ řekl Josef František, Moravák, který patřil také k olomouckému pluku a se kterým jsme se velmi dobře znali. „Kam bysme jezdili, když to začne tady.“

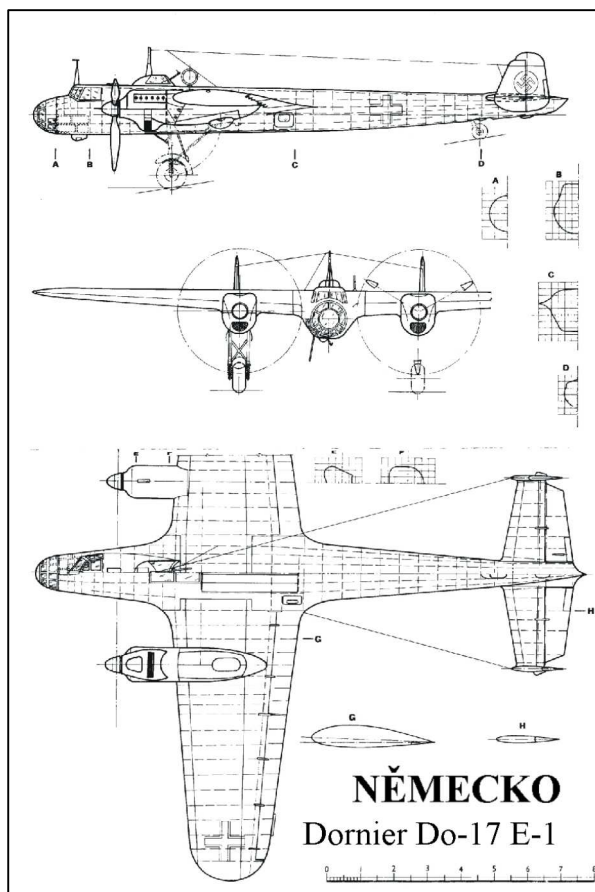
Došlo k památnému losování, které rozhodlo o osudu některých z nás pro nejbližší dny. Orel, nebo hlava? Vsadili jsme na *ořelka*. Zdeněk Škavrada vyhodil groš. Mince se zaleskla ve vzduchu a pak cinkla o kameny. Oba jsme se pro ni prudce shýbli. „Ahoj, hoši, jedte bez nás! My zůstaneme tady. Nám padl *ořelek!*“ Zůstalo nás tu stát třináct. Bude to šťastné číslo?



2. Druhý den války

Čas do vypuknutí války nám utíkal velmi rychle. Hned druhý den nás poslali k fotografovi, abychom měli snímky do průkazů, třetí den s námi zajeli na lékařské prohlídky do Varšavy a další den jsme šli do vzduchu.

Byli jsme rádi, že můžeme létat, ale vadila nám jedna věc: byli jsme stále civilisté. Polské válečné letectvo mělo totiž tu zvláštnost, že zaměstnávalo i civilní instruktory - právě na tu kantorskou nádeničinu. A my jsme chtěli do armády a věřili jsme, že i ke splnění této formality časem dojde.



ose s nepřitelem.

Německé letadlo letělo ve stejné výšce jako jeho a obě se k sobě rychle blížila. Gedynin se rozhodl Němce zmást, a proto předstíral, že si ho ne všiml a nabíral výšku. Povede se mu to? Povedlo! Zvýšil rychlost a vytácel stroj ve směru německého letadla. V té chvíli už měl velkou převahu ve výšce. V okamžiku, kdy se DO-17 octl pod jeho letadlem, spustil se střemhlav, aby dosáhl úrovně nepřátelského letadla. Jakmile se mu to podařilo, vypálil na ně dvě dávky z kulometů. Pak se pod ně schoval, znovu se vznesl a shora do něj poslal další dávku. Po několika výstřelech zpozoroval, že se německé letadlo obrací na západ. Nemohl tomu uvěřit. Piloti odhodili kryt kabiny a za okamžik vyskočili z Dorniera tři postavy. Padáky se však otevřely jen dvěma, třetí se řítila velikou rychlostí na les v okolí Kurnika.

Mezitím hitlerovské letadlo narazilo křídlem na zem a explodovalo. K nebi se vznesl oblak černého dýmu, z něj vzápětí vyšlehly plameny. Velkolepý pohled. Jásali jsme všichni, jako by to bylo naše vítězství.

Startovali jsme téhož dne ještě několikrát, jak se dalo a Gedynin opakoval svoji fintu ještě jednou, když sestřelil Heinkel HE-111.

My jsme měli zatím smůlu. Naše konto zůstávalo čisté, bez jediného sestřelu.

3. Na jihozápad

Pátý den války. Schylovalo se k večeru a vypadalo to, že by se mohlo letět dál. Letálo se teď vždy ráno nebo k večeru v hejnech. Ano, hejna, protože o nějakém létání v rojích nebo dokonce ve větší skupině nemohlo být ani řeči. To se vždycky někdo sebrat, zpravidla ten, kdo někde sehnal mapu, podle níž se dalo letět dál, zjistil, kolik má benzínu, a oznámil, „že se letí“. Kdo měl benzín a důvěru v jeho vůdčí schopnosti, ten si vlezl do mašiny a startoval za ním. A tak se obyčejně zvedlo hejno tří, pěti nebo osmi strojů. Byl to více méně systém každý na vlastní pěst, neboť velení už neexistovalo. Existoval jen úkol letět na jihovýchod, co nejdál od fronty, která se po prolomení polské obrany 4. září nebezpečně přiblížila.

Onoho večera někdo přiběhl se zprávou, že německé tanky pronikají k našemu letišti. Podíval jsem se do kabiny na palivoměr, moc toho neukazoval, ale s pomocí boží, snad... Ani jsem to nestačil domyslet, když jsem uviděl, jak na okraji letiště už někdo popojíždí na start. Poznal jsem Tomáše a za ním Jardu. Rozhodl jsem se v mžiku: Letím taky! Kde je Franta? Chtěl by letět přece s námi...

Rozhlédl jsem se po letišti a zahlédl ho, jak kvapem nakládá své věci na zadní sedadlo jakési rachotiny a mává na mne, abych taky na-sedl. Už jsem na nic nečekal. Vlezl jsem do mašiny, nahodil motor a rozjel se za Tomášem. Odlepil jsem se hladce, nabral nějakých dvacet třicet metrů a v této výšce jsem vzal kurs na jihovýchod. Přes rameno jsem ještě v dále zahlédl pár takových malých krabiček, neohrabaně se pohybujících vpřed. Občas se z nich zablýsklo a pak vyskočil černý hrozen výbuchu. Tanky! Kluci, kteří zůstali na letišti, mají nejvyšší čas!



Dívám se před sebe a vyhýbám se stromům. Krademe se nízko nad zemí, aby nás nespatriily německé stíhačky. Vzduch hvízdá ve vzpěrách a zem rychle uhýbá. Na tanky rychlostí ještě stačíme, těm uletíme... Ale sotva mě to napadlo, motor zakašlal, škytl, a já místo zářivého průzračného kotouče, jsem před sebou viděl protáčet se vrtuli, stále pomaleji, až se přede mnou její černé velké listy zastavily. Obklopilo mě náhlé, hvízdavé ticho, které rozdíralo uši. Klacek, chlapče, v nádrži ani kapka, teď ukaž, co umíš!

Ve dvaceti metrech má člověk jedinou možnost: sedat si před sebe, a to rovnou. Náhodou přede mnou bylo bramborové pole, vzal jsem to tedy mezi řádky a začal podrovnávat. Drc! Trochu jsem naskočil, ale pak zase dosedl a zůstal stát. Tak, a je to! A tanky jsou pár kilometrů odtud...

Stáhl jsem si kuklu, abych si setřel pot, který mě oblíl, když jsem si uvědomil, do jaké šlamastiky jsem se dostal, a v tom jsem zaslechl hukot nalétávajícího letadla. Přelétl mě Potez, vzlétl do zatáčky a začal klesat do brambořiště.

Co ten s tím má. Vždyť mu jde motor, jako když hrom bije! V kokpitu jsem poznal Františka. Co ho to napadlo, proboha? Přistál pár kroků ode mne, motor nechal běžet, jen stáhl otáčky a vyklonit se ke mně.

„Co s tím máš?“

„Benzín...“ křičím.

„Tak nasedej!“

Cože? Slyšel jsem dobře? Nasedej? Kam? Vždyť tam má zadní sedadlo plné! Znovu překřikuji motor, abych ho na to upozornil, ale netrpělivě mávne rukou.

„Vlez si na křídlo, rychle!“

Motor běží a upíjí vzácný benzín, jehož je i ve Františkových nádržích poskrovnu. Není čas na dohadování. A na rozmýšlení už teprve ne! Vyskakují na křídlo, chytám se vzpěr, snažím se zaklínit si nohy, aby mě proud vzduchu nesmetl, připínám se ke vzpěře baldachýnu opaskem a František dává plyn. Motor burácí a křídla se chvějí. Stará archa se kolébavě rozjíždí...

Start je dlouhý, start je nekonečný. Nemůžeme se odlepit, pole nám nebude stačit, s touhle přetíženu archou se nikdy nezvedneme. Zavírám oči, nechci to vidět. Nechci to vidět!

Sotva ale semknu víčka, vidím velké, neohrabané brouky ze železa, kteří jsou někde za humny. Motor řve a archa se div nerozsype. Avšak náhle, když už jsme na samém konci pole, se trochu nadzvedne a nechá tvrdou, tíživou zemi pod sebou. Nejdříve pár centimetrů, pak půl metru a pak už stoupáme... Vydychuji úlevou a otáčím hlavu k Františkovi. Jsem asi pořádně vyjevený, trochu se na mě uškĺbne a pak mi, s jistým zdráháním, ukáže vztyčený palec. Ještě sice nemáme vyhráno, ale budiž!

Křehl jsem na křídle skoro hodinu, pak se ukázalo jakési polní letiště a Franta zakroužil. Ano, byli jsme na místě, Tomáš i Jarďa už byli na zemi.

Se stejnou úlevou, s jakou jsem před hodinou prožíval náš vzlet, jsem nyní kvitoval první drcnutí o trávník, dojezd a konec té cesty ve stopadesáti kilometrovém uragánu. Pustil jsem se vzpěr, rozepjal opasek a svezl jsem se na zem, ztuhlý jako rampouch. Ale to už u naší archy stál jakýsi důstojník a pěkně zostra na Františka: „Co pan robí za atrakce? Czy pan nie wie...“

A následovala dlouhá temperamentní tiráďa, v níž se neustále opakovala otázka, zda pán neví, že není cirkusové představení, ale válka a že tedy pán...

„Ale nežbrblé,“ protáhl František smířlivě po hanáčky a jal se vylézat z letounu.

„Co pan mówi? Czy pan nie jest Polak?“

„To víš že né. Jestem Czech!“

„Á, tak pan jest Czech, a to, prosze pana...“ A začalo to znovu. Tentokrát se však výtky změnilly v lamentaci, tohle že jsme si mohli dělat doma v Czechoslowacji, ale ne tady, v Polsku, prosze pana, kde mají ukázněné piloty a kde není nikdo zvěďav na takovéhle kousky a ježeli pan...

„To jsem ho tam měl nechat, ne?“

„Prosze?“

„Povídám, to jsem ho měl nechat na pospas Němcům, když mu kiksnuł motor, co? No, co koukáš? Měl nebo

neměl? Rozumi pán? Pán je asi zrovna takové střevo, jako ti naši oficíři, jak se tak dívám. Jenom kecat, že ja, a buzerovat, na to pány užijó...“

Teď zase spustil František. Stál, kuklu ještě na hlavě, jen brýle si sejmul a nadával, až uši brněly. Na zmatek, který všechno ochromoval, na bezradnost, na niž jsme všude naráželi, na bídu polské války. Důstojník celý zko-prněl a užasle naslouchal blízkému slovanskému jazyku, jehož barvitost nadávek mohl ocenit asi poprvé v životě. Už nic nenamítal. Snad porozuměl. Snad pochopil duši vojáka, který chce bojovat a musí utkat před lavinou, která všechno bortí a valí se dál...

A pak jsme si to rychle sypati k nejbližšímu zákopu. Přiletělo několik německých letadel a vysypalo na nás svůj náklad. Když letadla odletěla, vyhrabali jsme se ven. Jen polský důstojník ležel dál, ruce mírně rozhozeny od těla, obličej pomazaný krví. Když jsme ho obrátili naznak, už nežil.

4. Čtyři proti černým křížům

Další náš ústup se zastavil kdesi v okolí Parczewa a my zůstali sami. František byl skleslý a unavený stejně jako my všichni. Vyhlížel na nás ze svého hlubokého podlepí, na tři smutné, zaprášené běžence bez domova, beze zbraní a možná i bez vůle bránit se dalšímu přívalu katastrofy, a jen tak nedbale na půl úst uryl: „Tak co, kluci, budeme pořád zdrhat?“

„Člověče, Franto, neblbni, vždyť my za to přece nemůžeme...“ namítl někdo z nás, překvapen touto otázkou.

Potřásl hlavou, obrátil se a udělal několik kroků. „Já vím, je to bída.“

Byl spíše nemluva, nikdy toho moc nenamluvil, ale měl dar vyjádřit náladu pokrčením ramen, mávnutím ruky, pohybem hlavy. Teď takový pohyb udělal. A nám bylo jasné, co znamená: Viděli jste ho? Ano, viděli jsme ho. Před několika dny jsme byli svědky, jak se vrhl sám se svou jedenáctkou na svaz Dornierů. Jich bylo dvacet nebo třicet. On byl sám. Kdybychom to sami neviděli, kdyby nám to někdo vypravoval, asi bychom řekli: „Šílenec!“

Dnes jsme chápali, že by to byla urážka. Neboť onen osamělý stíhač byl Polák...

František se před námi zastavil se založenýma rukama a jeho postoj vyjadřoval otázku: Tak co, kluci, budeme pořád zdrhat?

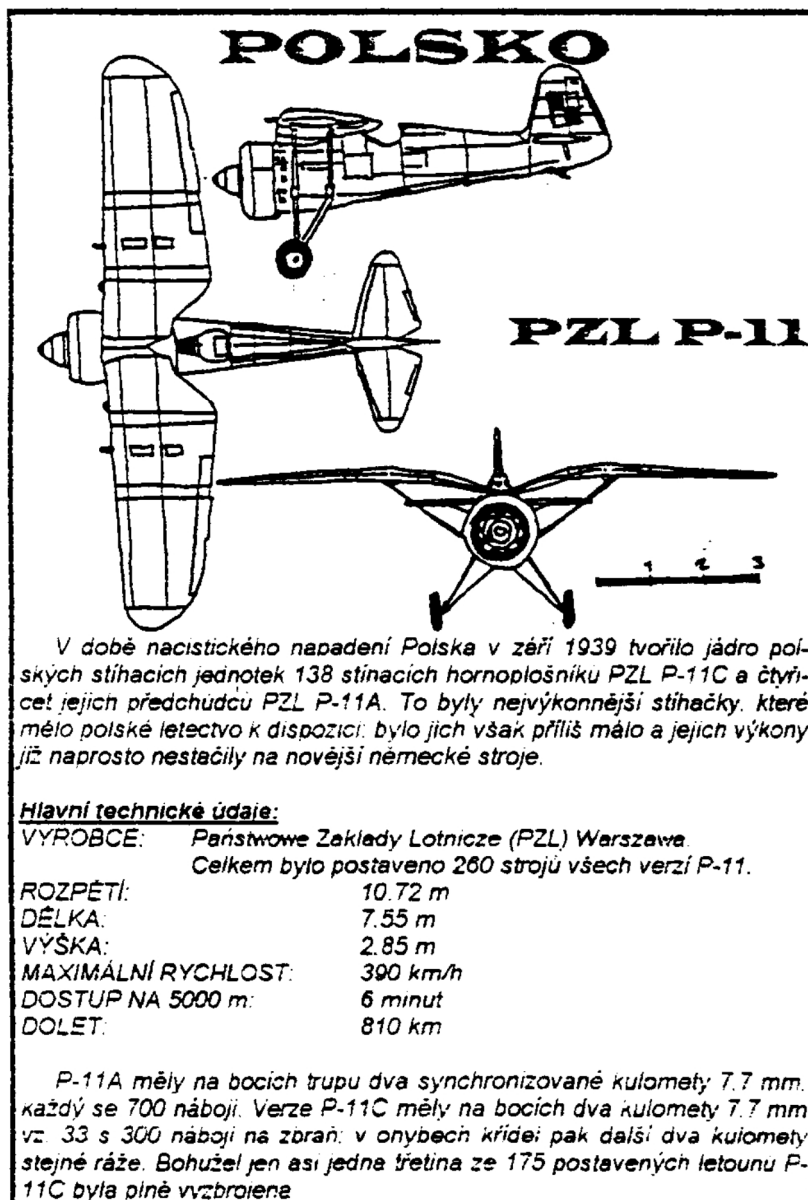
„Člověče... kdyby tak... bylo na čem létat!“ vyhrkl Jarda a Franta se pomalu usmál.

„Bude, kluci... nějaké ten krám se tu snad ještě najde...“

Zvrat v situaci nastal 18. září, když jsme byli přiděleni jako průzkumní letci k brigádě generála Kulesze a generála Strzemiňského. Velel nám poručík Osuchowski. Měli jsme k dispozici stroje typu RWD 8 a školní akrobatické dvojplošníky PWS. A byl dokonce i benzín, několik sudů, ale ten nemohl stačit na dlouho.

„Musíme někde něco sehnat,“ řekl František, „jinak budeme zase brzo na suchu.“

Ano, nedostatek paliva to byl problém, s nímž se polské vedení neustále potýkalo. Ale jak si



za této situace pomoci?

Když jsme druhý den startovali s Františkem na průzkumu, František objevil nákladní vlak, supící kamsi ke Lvovu. Zakýval na mne křídly a nalétl na něj z malé výšky. Nemyšlil se, v soupravě bylo i několik cisternových vozů. Nedaleko byla náhodou železniční stanice Radiechow a blízko ní vesnička Krzywe, kde bylo naše polní letiště. František přelétl vlak, stáhl plyn a plavně přistál u trati. Mrštně vyskočil z kabiny a vyběhl na násep. Začal mávat na lokomotivu, aby zastavila. Bylo v tom cosi fantastického. Osamělý muž v letecké kukle a krátkém koženém kabátku se pokouší zasílat rítící se vlak. Zběsile mává, sám, figurka na ocelovém žebříčku trati, který je nekonečný proti valící se hmotě, která ji smete a zničí, jestliže včas neuskočí.

Ale František neuskočil. Lokomotiva začala prudce brzdit, až se zastavila. Vylezl z ní strojvedoucí a já, překvapený divák, kroužící několik metrů nad touto scénou, jsem viděl Františkova naléhavá gesta, aby zajel vlak na nádraží a tam jednu cisternu odpojil.

Zřejmě se dohodli, protože František usedl do svého letadla a hned se vznesl, zatímco vlak se dal do pohybu k nádraží. Přistáli jsme na poli u nádraží, zatímco odpojovali cisternu. Franta na mne jen zahulákal: „Pohlídej to tady, než se vrátím. Nikomu ani kapku, rozumíš? Ten benzín je pro nás!“

Zabručel něco o sudech a zmizel směrem k vesnici. V dálce zmizel vlak a já s cisternou osaměl. Ale ne na dlouho. Odběhl jsem ke svému letadlu, sňal kulomet ze zadního sedadla a posadil se s ním na cisternu. Za chvíli se to rozneslo, kolejiště se zaplnilo davem uprchlíků, kteří nutně potřebovali pro svá auta aspoň kapku, jenom trošičku semhle do té plechovky. Ale nedal jsem ani tu kapku.

Za dvě hodiny přijel František se žebříčkem plným sudů. Stočil do nich benzín z cisterny a za pomoci vozky odvezl drahocenný náklad na naše letiště. Já šel hlídat letadla před nádraží, ponechav zbytek v cisterně svému osudu. Strhla se o něj zoufalá bitka...

*

Díky tomuto činu byla zajištěna intenzivní činnost letky na několik dní. Ještě téhož dne jsme objevili blízko Trojanowa statek, kde bylo soustředěno větší množství německých tanků. Hned jsme si vyžádali statek bombardovat.

Byla to akce ve stylu polské války: jeden proti dvaceti! Lehkými cvičnými stroji proti tankům! Nasazením krku proti valící se záplavě černých křížů... Budeme mít úspěch? To se ukáže! Svazujeme granáty do svazků a plníme jimi košíky. Bylo asi sedm hodin večer, když se stroje nás čtyř Čechoslováků odlepily od země.

Každý s pěti svazky granátů. Bylo klidno. Svědomití Němci už odpočívali, aby byli druhého dne svěží k dalším hrdinským činům své velkolepé války.

Konečně statek!

Nalétáváme. Granáty padají na dvůr, po dopadu se rozkutálejí po ploše, zapadly pod auta s municí, pod tanky, rozhodily kolem sebe vějíře střepin.

Bože, konečně! Konečně bijeme Fricky!

Byli překvapeni. Byli na smrt zděšení. Běhali mezi vozy jako vyplašení zajáci - oni, neporazitelní, vítězní vojáci. Chtělo se mi křičet radostí, ale jediná exploze, která otrásla zezadu mým strojem, mne vzpamatovala. Pryč! Musíme zdrhat, co se tu dalo udělat, bylo uděláno! Plný plyn a po zemi domů...

Když se dotočily vrtule a chladnouce válce spokojeně praskaly, stáli jsme my čtyři kousek stranou, byla už tma, ale nám to nevadilo, a dívali jsme se na sebe. Mlčeli jsme. Vzpomínali na domov, na všechno, co jsme tady v Polsku už zažili a bylo nám svatě. Dneska si každý z nás otevřel osobní konto odplaty...

*

Druhý den si nás nechal poručík Osuchowski nastoupit, připjal každému z naší čtveřice polský válečný kříž a zasalutoval nám dvěma prsty u štítku své rogativky. Zdalipak dostal kříž i onen osamělý stíhač, který se vrhl proti svazu Dornierů? Sotva, u něho se to bralo, prosze pana, jako samozřejmost...

Dnes znovu startujeme. Tentokrát jsme nalétli kolonu aut, mezi nimiž šli klidně pěšáci, s vědomím, že tuto válku mají už vyhranou...

Granáty se rozkutálely do příkopu, kam Němci naskákali, pod kola aut a jejich výbuchy vzápětí vyvolaly zmatek a požár. Tentokrát se však za námi ozval kromě chaotických výstřelů i překotný, trhavý zvuk kulometné dávky. Dostal to František. Po několika kilometrech mu začal motor vynechávat a František šel na přistání.

Pod námi bylo území, které už ovládali Němci, k frontě zbývalo ještě nějakých dvacet kilometrů, šlo o krk. Dlouho jsem se nerozmýšlel a také přistál. Téměř před zraky Němců jsme vzali Františkova mechanika na klín mého pozorovatele a František naskočil na křídlo. Držel se vzpěr jako nedávno já, a tak jsme odstartovali.

Poručík Osuchowski byl trochu překvapen, když nás viděl se vracet, ale příliš se zase nedivil. Situace už dospěla k bodu, kdy se nikdo nedivil ničemu. Byla válka a my jsme ji prohrávali. „Pan jest wspaniały lotnik,“ pochválil mne stručně. „Dziękuje panu.“

A pak už zbývalo jen pár dní. Poručík Osuchowski se kterýsi den vrátil z brigády s písemným rozkazem pro nás čtyři, abychom přelétli do Rumunska. Měli jsme současně evakuovat i generála Stremiňského a jeho pobočníka.

Vrtule se roztočily, naposledy jsme pohlédli do tváří svých polských kamarádů, kteří zůstávali ve své hořící, nešťastné, zpustošené zemi. Jsou obdivuhodní. Nikde nevidím zoufalství ani malodušnost, mají ve tvářích výraz,



který mi maně připomíná slova: Ještě Polska nezgynula...

Mechanik odběhl od křídla a dal mi znamení, že mám volná kola. Zalévá mě sílící vrtulový vítr, jak přidávám plyn a startuji. Sbohem, Polsko!

5. Přes Rumunsko do Francie

Odpoledne jsme přistáli na letišti Pipera, odkud byl do Bukurešti kousek. Když jsme však opustili letouny, čtyři letci všelijak postrojení do součástek polské letecké výstroje, objevila se stráž s puškami a žádala naše doklady.

„Pánové jsou uprchlíci z Polska?“

„Ano.“

„Tak prosím, kdybychom vás směli obtěžovat...“

Zdvořilý důstojníček s mediteránskýma očima a dva hajduci jako hory. Co nám zbývalo? Nic jiného, než připustit, aby nám tito roztomilí pánové dělali nějakou dobu společnost. Naložili nás do auta a odvezli do internačního tábora. Pořád jsme neměli do Bukurešti daleko, ale teď nás od ní navíc ještě dělil ostnatý drát.

Přišli jsme do vykázaného baráku a natáhli se na slamníky. Kolem dokola uprchlická bída. Tak, a můžeme se jít klouzat, jsme za dráty, jsme v lágru...

Bylo to trochu překvapivé ukončení naší cesty, ale koneckonců, co jiného čeká utečence z poražené země než lágr?

Franta mávl nikou: „Hoši, teďka chrápem. Zítra se uvidí.“

*

Šestadvacátého, to už jsme táhli v lágru třetí den, se v noci přihnala bouřka a strhl se prudký liják. V takovém počasí se krásně spí a my také spali jako zabití. Jenomže v nejlepším s námi někdo lehce zatřásl a...

„Hoši, bacha, ať nikoho nevzbudíme. Hněte se, stráž se šly schovat!“

Byl to František. On nespál. Vykradli jsme se z baráku a blížili se opatrně k drátům. Lilo jako z konve. Než jsme se k nim dostali, byli jsme promoklí na kost. Ale o to teď nešlo. Rychle podlézt a do polí!

Zastavili jsme se s tlukoucím srdcem v oranici a poslouchali, jestli Rumuni nezpозorovali náš útěk, ale tábor spal, pohroužen do bezpečného objetí drátěného plotu a zaléván proudy vody. Vydali jsme se znovu na cestu. Před námi byla Bukurešť.

*

Konečně jsme se dvacátého osmého září dostali na předměstí Bukurešti, byly asi dvě hodiny v noci, jenže co dál? Potřebovali jsme civil za každou cenu. Alespoň pro jednoho. Domluvili jsme se, že se po něčem poohlédneme a za dvě hodiny se sejdem na hřbitově, u kterého jsme zrovna stáli. A zase uspěl jenom Franta.

Potkal totiž pod jednou lampou děvče. Obyčejnou pouliční holku, jakých měla Bukurešť jistě tisíce. A už to bylo. Dál nešel. Posbíral v paměti německá slovíčka ze školy a vyložil děvčeti, kdo je a co potřebuje.

Vzala ho k sobě a dala mu najíst. Dala mu i jídlo pro nás. František jí řekl, že nás přivede. Dobrá, čeká nás...

A tak jsme se ocitli v jejím bytě. Ještě téhož dne odněkud přinesla jedna šaty. Civil! Konečně civil! Ještě před několika týdny jsme ho měli plné zuby, teď byl naší záchranou.

Nejlépe padl mně. Hoši mi dali všechny své zloté a já se vydal do banky. Vrátil jsem se s několika tisíci lei pro každého. Oblékli jsme se od hlavy k patě, nakoupili si prádlo a zavazadla, padlo na to kolem pěti tisíc. Naše záchránkyně nás nemohla poznat: čtyři vandráci se proměnili v elegány.

Scházela nám už jen maličkost, bez níž je člověk - a zejména cizinec - vedle: papíry. Avšak i to se mělo vyřídit a kupodivu velmi hbitě. Děvče, u něhož jsme našli azyl, bylo totiž fantastické: vzalo nás do nočního klubu Nippon, kde nás představilo tamější zpěvačce. Užasli jsme - jmenovala se Dáša a byla to Češka. A byla ještě fantastičtější než její kamarádka. Druhý den nás vzala k fotografovi, a přestože byla sobota, ještě téhož dne večer jsme své čerstvé snímky viděli ve stejně čerstvých českých pasech! Jak to dokázala, nevím, ale její kamarádka říkala, že se velmi dobře zná s ministrem vnitra.

Druhého října ráno jsme stáli na bukurešťském nádraží Nord, v kapse vedle jízdenky do Constance lodní lístek do Bejrútu, které nám Dáša také opatřila, a dojatě jsme tiskli ruce svým záchránkyním. Škoda, rádi bychom se zdrželi déle, ale v zemi s proněmeckou vládou to nebylo radno.

Děvčata se na nás usmívala, ale když se vlak rozjel, zalily se jim oči slzami, jako by věděla, že nás už nikdy neuvidí...

Naposled jsme jim zamávali a nechali se unášet na jih, k dalšímu moři na naší cestě.

*

V noci 21. října jsme již seděli v rychlíku, který uháněl k Paříži. Náš rychlý odjezd z Marseille se uskutečnil víceméně na zásah polského konzula, který se nějak dověděl o našem příjezdu. Vyhledal nás, a když zjistil, že máme také polské doklady, prohlásil, že jsme polští letci a žádal, abychom byli odesláni do Paříže. Poláci tam měli v Le Bourget středisko, kde soustřeďovali své letce.

Neměli jsme celkem námitky, toto rozhodnutí se nám hodilo, protože Paříž byla stejně cílem naší cesty. Chtěli jsme se tam hlásit na československém konzulátu.

Dojeli jsme do Paříže druhého dne - byla neděle - v 14³⁰ a byli jsme ubytováni v kasárnách Boulevard v Le Bourget. Na konzulát jsme se vypravili 30. října. Říkalo se mu Bourdonka. Byli jsme v civilu, když jsme vešli do kanceláře, kde seděl major v československé uniformě.

Franta podal hlášení a pokračoval: „Přijeli jsme z Polska do Francie a žádáme o zařazení do některé československé jednotky!“

Major pohlédl na Františka, který stál vypjatý jako struna.

„Z Polska? Vždyť transporty z Polska už jsou dávno tady! Kde jste se to, sakra, chlapi, flákali?“

Snad to nemyslel tak zle, jak to řekl. A snad už vůbec ne, jak to znělo. Ale otázka byla venku a nedala se vzít zpátky. Kde jsme se flákali!

Franta zrudl, polkl a hned otázku vrátil: „To bychom se snad my mohli zeptat pana majora, ne? My byli na frontě, jestli pan major dovolí...“

Teď pro změnu zrudl zase pan major.

„Jak to se mnou mluvíte, vy... vy...“

„Četař František, pane majore!“

„Nekecejte, máte moc řečí! Jestli okamžitě nepřestanete, tak vás dám okamžitě zavřít!“

Ano. To je ono. Basa! Basa to spraví, basa ho naučí, tam tě, kamaráde, šoupneme a tam budeš bručet, až budeš černejší. Jak je to na světě jednoduché!

Jenže Frantovi se to tak jednoduché nezdálo.

„Za co?“ zeptal se. „Za co nás dáte zavřít, pane majore?“

Major zalapal po dechu, neboť tohle už bylo příliš. Bylo to vážné, bylo to zatraceně vážné, neboť co je vojákovi po tom, zač bude sedět? Čekali jsme, že řekne, za drzost vás dám zavřít, sakra chlapi. Abyste si nemysleli, že když jste byli na frontě, že můžete být drzí!

Jenže pan major tohle neřekl. Řízně se podíval na Františka a řekl: „Za dezerci! Už jste tady měli dávno být. Za dezerci vás dám zavřít!“

Tohle se nemá říkat vojákům z fronty. František byl hrdý, měl svou čest a ta nebyla nedotknutelná. Vzkypěl.

„A kdo bude sedět za zradu? Kdo bude sedět za to, že všechny naše stfhačky padly Němcům do rukou?“

Z vedlejší místnosti přichvátal plukovník.

„Nekřičte nám tady, četaři. A mlčte už raději, uděláte dobře, věřte mi.“

„Vy uděláte ještě líp, když se do toho nebudete plést, pane plukovníku. Všichni vyšší důstojníci věděli už čtrnáctého března, že druhý den nás zaberou Němci a nikdo z nich neměl odvahu dát nám rozkaz k přeletu do Polska! S našimi Avii mohla polská válka vypadat jinak!“

Plukovník pokrčil rameny a zmizel ve své kanceláři. A František mluvil dál. Proč jsme nebojovali? Měli jsme bojovat dál...

Ve dveřích se opět objevil plukovník. „No? Co jste to chtěl říct, četaři?“

„Jenomže to by se naše vedení muselo starat o republiku a ne o svoje kapsy!“ Průšvih. Tohle už je urážka nejtěžšího kalibru. Vstoupila francouzská policejní hlídka.

Vždycky nám byli ti Frantíci v pelerínách tak trochu k smíchu, vypadali jako pošťáci, ale teď nám do smíchu nebylo. Málo platné, byli to přece jen policajti.

Plukovním jim něco řekl francouzsky a takový nosatý polda na nás vystřelil: „Vos documents messieurs!“

Vytáhli jsme své polské průkazky, které jsme měli ještě z Deblina. Byty to dokumenty nesmírně prosté, doslova papíry, nicméně stálo v nich, že okaziciel nyniejszego František Josef jest tymczasowym podoficerem kontraktowym w stopniu plut. pilot Wojska Polskiego a na tom podpis komandanta a červené razítko s polskou orlicí.

Policista se zatvářil překvapeně, řekl pardon! A potom spustil něco na plukovníka. Rozuměli jsme jen les soldats polonais, to se několikrát opakovalo, protože plukovník něco namítal, ale policista trval na svém zjištění. Jednou tady byl štempl a na něm orlice, byli jsme tedy les soldats polonias a hotovo! A dá jaksi rozum, že československý důstojník nemůže dát zatknout polské vojáky, ne est ce pas?

Ač zjevně nerad, pan plukovník to posléze uznal. Zatímco omluvným tónem něco policistům vysvětloval, k nám kývl hlavou už, ať jste venku!

Rádi jsme uposlechli. Ale když jsme stáli před Bourdonkou s šťouchli do Franty - člověče, tys jim to další všimli jsme si najednou, že má slzy v očích. Cože Franta? Náš hrdina?

„Takhle se nám odvděčili za všechno, co jsme udělali pro republiku. Zavolali na nás policajty...“ Pak mávl rukou a vykročil.

6. První sestřely

Ačkoliv Francie i Anglie vypověděly válku Německu po napadení Polska, na západní frontě se nic nedělo. Tedy - téměř nic. Francouzi byli zabeďněni ve svém obranném valu Maginotově linii, ze které nevytáhli paty, i když bylo zpravodajskou službou zjištěno, že Němci většinu svých sil vrhli na Polsko a tudíž na západní frontě žádné velké síly neměli. Později historikové tuto válku nazvali válkou podivnou. O vzdušné souboje však nebyla nouze. On se vzduchem člověk přece jen snadněji dostal přes hranice, než jak by se mu to mohlo podařit po zemi.

Za této situace se náš čtyřlístek rozešel, aniž jsme na tom měli nějakou vinu. Po roztržce na naší ambasádě v Paříži, jsme nějakou dobu působili u Poláků, ale létalo se málo a bylo nebezpečí, že se opět nevytvoří samostatné uskupení polské letky. Také k tomu došlo a kdo chtěl, mohl být zařazen do kterékoliv letky francouzské. Požádali jsme tedy o to, ale rozdělili nás. Nedostali jsme se ke stejné letce, ale couvnout jsme už nechtěli. O dalších osudech svých kamarádů jsem se dovídal příležitostně později.

*

Severní Francie, listopad 1939. Létám u slavné perutě Čápů Les Cigognes. Je tu se mnou ještě několik Čechů a jsme dobrá parta. Létáme na jednomístných Curtissech P-36, nakoupených ve Spojených státech. Hlídkujeme nad frontou. Na naší straně je klid a na německé jakbysmet. Téměř nic se neděje, jako jiné hlídkové lety. Zalétáváme až nad německou stranu, ale i zde je čisto, jako když vymeteš. Když už jsme se vraceli domů, právě nad frontou se pod námi objevil Henschel Hs-126. Hlídkovali jsme dva. Můj kamarád Keprt mne první na Henschela upozornil, a tak se jaksi samozřejmě rozumělo, že zaútočí první. Měl také k Němcům blíže než já.

Keprt opatrně nalétl a zaútočil. I když jsem mu letěl v patách, viděl jsem jasně čáry střel končící v útrokách Henschela. Fric spadl do vývrtky, ale nekouřilo se z něho. Stávalo se někdy, jak nám vyprávěli kluci z letky, kteří už nějaký ten souboj zažili, že Němci tímto manévrem klamali a útočící pilot v domněnku, že oběť padla na zem, dál se o ni nestaral. Proto jsem si teď dával pozor, a když jsem nezpozoroval kouř ani plamen, vrhl jsem se za ním a zuřivě mačkal kulomety. Boš se zapíchl do země, přímo do francouzských zákopů. Ještě než jsem vybral Curtisse, uviděl jsem, jak se zbytky Henschela rozletěly na všechny strany. A pak jsme mazali domů.

Na letišti jsme s Jirkou skákali kolem letadel jako malí kluci. Podobný pocit jsem zažil s naší čtverkou před nějakou dobou v Polsku. Jak se to zdálo být všechno dávno, co jsme vrhali granáty na německé tanky: Ale dnes to bylo přece jenom jiné. Sestřelil jsem Fricka. Moje první letadlo.



USA CURTISS H.75 P-36

Curtiss H.75 byl robustní celokovový, jednomístný dolnoplošník se zatahovacím podvozkem. Trub byl tvořen kovovou kostrou potaženou duralovými plechy. Křídlo a ocasní plochy měly kovovou kostru potaženou duralem. Pohyblivé části byly potaženy plátnem.

Přistávací zařízení: hlavní kola podvozku se zatahovala naplocho pod křídla směrem dozadu. Rovněž ostruhové kolečko bylo zatahovací.

Pohonnou jednotku tvořil dvouhvězdicový čtrnáctiválec, který poháněl kovovou třílistou vrtuli.

Výzbroj tvořily podle verzí čtyři nebo šest kulometů FN-Browning Me 38 ráže 7,5 mm, přičemž dva synchronizované byly uloženy nad motorem a zbylé v křídle.

Technická data: rozpětí: 10,54 m, délka: 9,10 m, výška: 3,90 m, nosná plocha: 17,32 m², hmotnost prázdného letounu: 2.103 kg, vzletová hmotnost: 2.693 kg, maximální rychlost: 482 km/h, doba výstupu (do): 7 min. (5.000 m), dolet 580 km.

*

Znovu letíme na nepřátelské území. Je nás šest. Tři Curtissy a tři Morany 906. Přelétáváme Maginotovu linii a zde jsme na ně narazili. Tři Junkersy Ju-52 a jeden Dornier DO-17. A bez stíhacího doprovodu. Přilétáme z jihu, polohu pro útok máme jedinečnou. Nepřítel je oslněn a nezpozoroval nás. Útok přišel jako lavina. Jednoho Junkerse jsem zasáhl do motoru, protože okamžitě explodoval a zřítíl se k zemi. Další dva hořeli a také Dorniera jsme po krátké honičce uštvali. Spadl do lesa a nikdo se z něho nezachránil. Zasažení Junkersi otočili do hloubi svého území. Oběma hořel motor. Palubní střelci do nás řezali, ale měli špatnou mušku. Konečně jeden Morane jednoho Junkerse dorazil. Ulomil mu křídlo a letadlo se propadlo do hlubiny. Pak se nám naskytlo příšerné divadlo. Posledního Junkerse zachvátil oheň i v kabině pilota. Z trupu letadla začali vyskakovat civilisté i vojáci - bez padáků. Nemohl jsem se na to dívat, i když jsem k tomu hrůznému divadlu také přispěl. Sledovat pád těl bez jediné možnosti záchrany byla strašná podívaná. Válka je krutá a zlá. Konečně Junkers ztratil stabilitu a zřítíl se za svými druhy.

*

Přes zimu činnost letectva poněkud ochabla. Bylo teď stále špatné počasí a startovat se nedalo. A tak jsme všichni toužebně čekali na jaro, kdy zase budeme moci pravidelně létat. Jak se vzápětí ukázalo, těšili jsme se předčasně.

Politická situace byla stále napjatější. Němci napadli Nizozemsko a přes Belgii se valili k jihu. Záměr byl jasný. Protože by se jim jen tak lehce nepodařilo přejít Maginotovu linii, tak ji prostě chtěli obejít. Maginotova linie sahala po celé délce hranice s Německem, ale končila u hranic Belgie, protože odtud útok Němců nebyl očekáván. A tam teď fašistická vojska směřovala.

Na nedostatek startů si teď nemůžeme stěžovat. Létáme téměř pořád. Situace v Belgii je vážná, naše jednotky stále ustupují. Letecké souboje nabývají na intenzitě. V této době jsem se utkal s Junkersem Ju-88. Vymanévroval jsem ho k zemi do klikatého, úzkého údolíčka, a pral do něho z bezprostřední blízkosti. Bezvýsledně. Junkers se kroutil jako had, až při jednom těsném terénním zákrutu zachytil křídlem o skálu. V mžiku byl v plamenech. Jak jsem zjistil, popravil se sám, protože já už jsem neměl ani jeden náboj v pásu... Švihal jsem domů, jen se za mnou kouřilo.

Po přistání jsem zjistil, že jsem měl všechny zbraně úplně rozštelované, takže jsem Fricka vlastně nemohl zasáhnout. Tak neseřížené kulometry jsem ještě neviděl. Určitě to byla sabotáž. Němci se pochopitelně chytají všech možných i nemožných prostředků. A že na letišti mají svou pátou kolonu, o tom není pochyb.

Svěřil jsem se svému veliteli Vašátkovi, ale zatím jsme z toho žádný vítr nedělali, podobná závada se už neobjevila. Takže se nikdy neobjasnilo, jak to s mými kulometry tenkrát bylo.

*

„Dálkozvzděný Potez 63 musí proniknout 60 kilometrů za Maginotovu linii a prozkoumat záměry nepřítele. Naše perut' zajistí doprovod a zaručí bezpečný návrat Poteze!“ promluvil francouzský velitel. „Poteze musíme dostat domů za každou cenu! Je to nezbytné!“ dodává ještě jednou velitel.

Letím s horním zajištěním, tedy nad Potezem. Průzračné nebe se chvěje pod údery vrtulí dvoumotorové třišedesátky a osmnácti Curtissů a po celou dobu letu nabízí francouzským i německým stíhačům ideální podmínky k souboji.

Cestou nad linii fronty byl klid. Skupina se přehoupla nad území nepřítele a foto kamery Poteze začaly pracovat. Minuty ubíhají a nebe je stále čisté. Vyfotografováno, zakresleno, zapsáno - jde se domů. Celkem se mi to líbí a ostatním zřejmě také. Vracíme se.

Nebe už není tak průzračné, černají se na něm rozprasky protiletadlových granátů, ale naše formace prolétá palbou bez úhony. Letíme už asi hodinu a půl. Je možné, že by nás Němci pustili s plnými kamerami domů?

„Čáповé pozor! V prostoru Vouziers, ve výši 5000 metrů, se stáčí k severu asi třicet stodevíték. Půjdou na vás ze slunce!“ ozve se varování pozemní stanice. Dobře jsem rozuměl. Nezměnili směr, dostaneme to od nich z levého boku. Vtom velitel nařizuje přesun do slunce a celá pětka tam nalétává. Ještě několik vteřin klidu.

„Pozor,“ slyším ve sluchátkách, „jdou na vás zleva!“

Sotva jsem je stačil postřehnout a už se to mele. Velitel peruti si však zachová jasnou hlavu a okamžitě nařizuje: „Druhý a třetí roj s Potezem stfemhlah dolů, ostatní zůstanou v boji!“

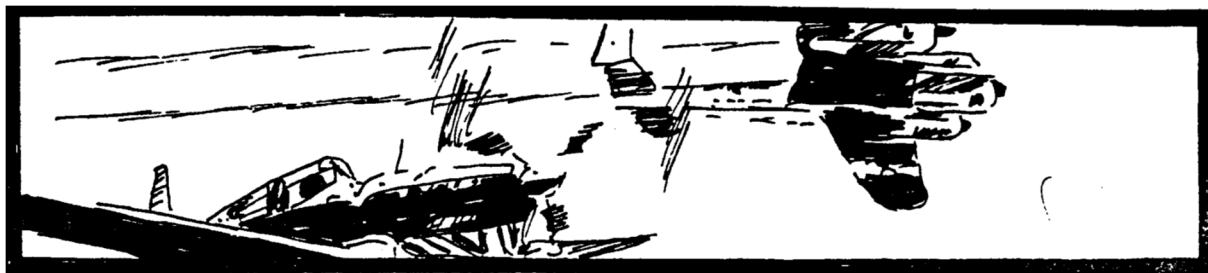
Dvanáct proti třiceti. Na to už jsme v této všivé válce zvyklí. Zde ve Francii i předtím v Polsku. Messerschmittů Bf 109 ostře zaútočily, ale na tělo Potezovi se nedostaly. Zajišťovací skupina Curtissů stáhla celou nepřátelskou skupinu na sebe. Potez bez úhony proklouzl domů a předal snímky k vyvolání.

My jsme se ale dostali ve středu samotného pekla. Dvě stodevítky mne zmáčkly mezi sebe a zle mi drhly kůži. V jednom okamžiku, kdy jsem se s námahou vydrápal z jejich sevření, zahlédl jsem Curtisse, na kterého zezadu nalétával mesoun. Stačil jsem si uvědomit, že kamarád v Curtissu netuší nebezpečí. Brutálně lomcuje kormidly a podařilo se mi dostat za Němce dřív, než mohl dokončit opravu Čápa. Tisknu všech šest kulometů najednou a ze stodevítky se zakouřilo a letoun se propadá. Ale v tom se objevily opět ty dvě ohromné, nebezpečné štiky. Dostal jsem dávku, která mi trhá křídlo na několika místech, ale další dva Curtissy mesouny zahnal a zachránil mi život.

Potom jsme se seskupili do velkého uzavřeného kruhu chráníce tím jeden druhého před napadením zezadu.

Němci ztratili naději na úspěch, tím spíše, že další boj se přenesl nad francouzské území a ustoupili.

Přistáváme a zjišťujeme ztráty. Francouzům chybí pár lidí v sestavě a nám Tima Hamšík. Ani jsem ze svého dalšího vítězství neměl radost.



7. Smyčka na hrdle

Znovu na mne sáhla smrt. Tentokrát jinak, než jak se to u frontového letce dalo předpokládat. A jak se to vůbec všechno seběhlo?

Válka s Německem je někde ve svém středu. Denně přelétáváme (teď už na francouzských Moranech M-406, většina našich Courtissů byla při posledním bombardování zničena nebo vážně poškozena), na předstunuté plochy k frontě, tak čtyři pět startů, pak návrat domů, a eskamotérsky přistát. Bývalá dostihová dráha tisíc dvě stě krát šest set metrů, kol dokola obrostlá třicetimetrovými stromy, byla jistě ideální pro závodní hřebce a klisny, příjemná pro pařížskou smetanu, ale zabijákem pro letce, zvláště od cizích letek.

Hlídkování, fotbal, doprovody bombardérů, studium francouzštiny, družba s francouzskými piloty při šampaňském a piškotech, souboje, sdílné vzpomínky na domov mezi svými, a to všechno pořád dokola.

Toho dne přelétávám na jih do Vallence s mezipřistáním v Nevers. Z letiště Vallence máme operovat proti Italům, kteří se dole na jihu chtějí uplatnit se svými Fiaty. V Nevers doplňujeme pohonné hmoty a znovu startujeme.

Stoupáme do výšky čtyř tisíc metrů, do obvyklé výšky německých svazů. Němci létají až sem, hluboko do francouzského zázemí, kde bombardují všechny přísnové cesty k Paříži. Máme sice úkol dostat se co nejrychleji do Vallence, ale přesto, co kdybychom se s Fricky potkali. A také k tomu došlo hned kousek za Nevers. Hluboko pod námi jsme spatřili skupinu asi osmnácti Heinkelů a za nimi se šinuly Dornieri. Dostáváme povolení zaútočit. Létám v té době ve dvojici s kapitánem René Fresnerem. René mi dává znamení a útočíme.

S převahou asi jednoho tisíce metrů a se sluncem trochu v zádech jsme se vrhli dolů. Na každém Heinkelu jsou tři střelecká stanoviště po jednom kulometu. Vzadu, v určitém prostoru a úhlu, mají tyto bombardéry hluchý prostor, v němž může stíhač výborně zaútočit. Jenže v tomto případě, v sestavě, v jaké Němci letěli, je zbytečné vyhledávat jakoukoliv výhodu. Je nám jasné, že můžeme zaútočit jednou, případně dvakrát, pokusit se rozrazit čelo svazu a vzít sebou do hloubky jeden nebo dva bombardéry. Víc asi neuděláme.

Vzal jsem si na mušku vedoucího



Hlavní technické údaje:

Morane Saulnier M.S.406C.1: byl stíhací jednomístný jednomotorový samonosný dolnoplošník se zatahovacím podvozkem ostruhového typu. Bylo vyrobeno celkem 1082 těchto letounů (z toho 15 verze MS-405).

Trup: letounu měl celokovovou kostru. Motor byl kryt duralovými plechy, okolí kabiny Plymaxem (překlíčkový potah s přilepeným duralovým plechem). Od kabiny vzad byl trup potažen plátnem. Za motorem byla uložena palivová nádrž.

Křídlo: bylo samonosné, dvounosníkové potažené také Plymaxem. Bylo vybaveno vztlakovými klapkami.

Ocasní plochy: měly kovovou kostru a byly potaženy duralovým plechem. Vodorovná ocasní plocha byla uchycena dvěma vzpěrami k trupu. Vzpěry se nacházely na horní části výškovky.

Výzbroj: se skládala z kanónu HS 9 (později HS 404) ráže 20 mm (zásoba 60 nábojů).

Kanón byl uložen mezi válci motoru a střílel dutou hřídelí vrtule. V křídlech byly umístěny dva kulometry MAC vz.34 ráže 7,5 mm (300 nábojů na hlaveň). Zaměřovač OPL 31 byl umístěn před pilotní kabinou.

Technická data: Rozpětí: 10,61 m, Délka: 8,15 m, Výška: 2,71 m, Nosná plocha: 17,10 m², Hmotnost prázdného letounu: 1 893 kg, Vzletová hmotnost: 2 426 kg, Maximální rychlost: 486 km/h, Stoupavost: 18 m/s, Dostup: 9 850 km, Dolet: 1 000 km.



třetí skupiny, přesně zamiřuji, беру opravu kupředu jako na zajíce a pálím. Průrazné střely, jimž svítící ukázaly cestu, trochu přelétly, útok byl neúspěšný. Zato už ze všech letounů letí světelné nitky, neklamná známka obrany. Tisknu zlostí zuby. Hrom do toho! Takový výborný cíl a já, jako nováček, přestřelím! Zkrátka, na Morana jsem si ještě pořádně nezvykl.

Proletěl jsem vlevo od skupiny bombardérů, pohroužil se s plným plynem dolů a udělal ostrou zatáčku. S dostatkem rychlosti zvedám Morana a pálím nahoru na poslední trojici bombardérů. Zdálo se, že střely neminuly cíl. A už je tu také výsledek. Jeden letoun se odpojil od skupiny, obrátil se, pustil pumy do lesa a zamiřil zpět na sever. Začal pozvolna

klesat a nakonec se jeho let změnil v bezmocný pád.

René pracoval skvěle. Hned při prvním náletu přesnou dávkou zapálil vedoucího Heinkela, který se chvilku motal s chvostem kouře za kormidly, až vybuchl a rozpadl se. Zachytil jsem očima právě jeho druhý nálet. René šel šikmo dolů, prudkou kličkou Morana vyrovnal, aby z bezprostřední blízkosti zničil další fašistický letoun. Měl dobrou pozici, v příštích vteřinách musí vyřadit další německý bombardér. Nalétávám obloukem, abych ho mohl pozorovat, jak začne pálit. Vtom se Fresnerův Morane zakymácel, otočil se polovinou souvratu a marně se snažil nalézt stabilitu. Vzdálenost mezi skupinou bombardérů a nejistě se kymácejícím Moranem se včihledně zmenšovala. Otáčím přímo k Renému. Bylo to zcela nesmyslné, pomoci jsem mu nemohl, jen jsem se sám vystavoval desítkám střel z bombardérů. Co v takových okamžicích člověk neudělá, aniž by myslel na následky?

Tisknu se k jeho stroji. Kolem létají celé vějíře nebezpečných světlušek jako v nějakém kouzelném ohňostroji. René mne uviděl. Měl hlavu položenou na levé straně bortu, byl pravděpodobně těžce raněný. Přesto ještě stačil zvednout levou ruku s palcem vztyčeným vzhůru. A pak...

Fresnerův Morane se překlopil, nepadal však neovládaně dolů. Řítil se přímo mezi skupinu tří Heinkelů. Já letěl dál vodorovně nad skupinou, kulometry si mne podávaly jako na střelnici a bylo jen otázkou času, kdy to dostanu naplno. Nebezpečí však vůbec nevnímám. Dívám se jako očarovaný na poslední let kapitána René Fresnera.

René skutečně letoun ovládal, neboť těsně nad rojem trochu uhnul a vědomě narazil do ocasních ploch vedoucího Heinkela. Letouny se překloupily do sebe a vzaly svými křídly i pravý a levý stroj. René to měl vypočítáno snad na centimetr. Vedoucí i obě křídla čtvrtého roje se vklínily do sebe a už se změt tří německých bombardérů a francouzské stíhačky řítily k zemi.

Katastrofa byla tak strašná a fascinující, že střelba z Heinkelů ustala. Všichni s hrůzou hleděli na pohromu, která bombardovací svaz stihla a byla i v tom válečném běsnění zcela neobvyklá a ojedinělá.

Stočil jsem Morana z přímého letu a vracím se na letiště, když se v motoru ozvala dutá rána, vrtule se několikrát škubnutí zastavila a výhled z kabiny zastřel hustý dým. Zapínám hasicí přístroj, uzavírám palivový kohout, kontroluji podvozky, klapky. A hledím, kam se posadím. Nádherná louka je přímo přede mnou. Jak se člověku uleví, když hustý dým kamsi zmizel, když země, která se hrozivě rychle přibližuje, přijme pilota v nouzi přece jen milosrdně, a když se konečně ztlchlý letoun po rachotivém dosednutí se zavřeným podvozkem přece jen zastaví...

S pocitem úlevy opouštím pilotní prostor. Nouzové přistání dojde pilotovi obvykle o něco později. Zanechávám padák i s civilním oblekem ve stroji a zamykám kabinu letadla. Musím jít zpátky do Nevers, je to nějakých pět kilometrů. Přihlásil jsem se na četnické stanici. U pozemní armády nás letce nemají rádi. Všechno se daří. Velitel četníků byl výborný chlap. Prohlédl moje doklady, sepsal protokol a přijal mne jako svého. Dal mi k dispozici auto a mohl jsem se vrátit pro civilní oblek a padák, které jsem zanechal v kabině Morana.

Když jsme přijeli k velké louce, naplnil se prostor basovým duněním a rachotivými, ohlušujícími výbuchy. Německá letadla podnikla prudký nálet na Nevers. Trval déle než hodinu. Když konečně výbuchy utichly, byla už tma. Jeden z mužů zůstal u automobilu, s druhým jsem došel ke svému letadlu, které jsem po chvíli hledání našel. Odmykám kabinu. Padák je tu a kuffík také. Hodil jsem si padák na záda, uchopil kuffík... a v té chvíli prořála vzduch kulometná dávka. Svítící střely prolétly nebezpečně blízko. Vrháme se k zemi a plazíme se nazpět k automobilu. Šlo to těžko. Zvláště mně vadil kufr i padák.

Když jsem se doplazil k silnici, byl jsem sám. Na silnici byly slyšet hlasy, že Bošové shodili parašutisty! Okamžitě jsem si uvědomil nebezpečí, ve kterém jsem se ocitl, zahazuji kuklu i padák a volám, že jsem československý letec, aby nestříleli, ale v témže okamžiku mne zaplavuje záře reflektorů a kulky mi hvízdají kolem uší. Volám znovu, ale to mne už uchopily čísi silné ruce a smýkají mnou o zem. Další chvíle připomínají děsivý sen. V tu chvíli jsem si vzpomněl na Františka, kterému se něco podobného přihodilo v Polsku.

Po nekonečně dlouhé době a po cestě, na kterou asi v životě nezapomenu, stojím zbitý, ztlučení a zkrvavěly ve staré stodole, na krku mám smyčku. Tváře mám opuchlé a poplivané. Dav, vojáci i civilisté, byl neúprosný: chytli německého parašutistu. Byla to podivná, zlá, hrůzná situace: oběsli mne tí, za které jsem se bil. Považuj

mne za nepřítele! Proč křičí? Proč mi nevěří? Proč mne alespoň nevyslechnou? Bezpráví a křivda jsou nelidské...

V poslední chvíli přece jen přiběhl velitel četnické stanice a jeho divoký výkřik zastavil exekuci. Pak se všechno změnilo. Následovaly bouřlivé omluvy, objetí, slzy těch, kteří měli ještě před chvílí v očích zlobu a nenávisť. Ach ti Francouzi. V okamžiku jsem byl milovaný hrdina. Ale hrdina nehrdina, měl jsem toho tak právě akorát, zatočila se mi hlava a zhroutil jsem se na hliněnou podlahu...



8. Proti tankům

Byl konec května. Německé tankové svazy pronikly obranou Francouzů a valily se na Paříž. Stíhací Morany, Blochy, Curtissy a Dewoitiny musely nahoru den co den, od rozbřesku do setmění - i v nepříznivém počasí. Utrmácení jsme sotva ulehli a už jsme byli buzení, abychom vypomáhali i v noci. Ani jsme nevěděli, kde se v nás berou ještě síly k nerovnému zápasu, k nerovným soubojům, z nichž jsme se jako zázrakem vraceli živí a často i vítězní.

A potom tomu francouzské štáby nasadily korunu. Nařídily nám, abychom útočili na tanky a obrněná vozidla., která za sebou táhla hordy protiletadlových zbraní všeho kalibru. S Francií to bylo už opravdu zlé. Museli jsme bojovat jedním kanónkem proti stádům brontosaurů. Samozřejmě ocelových.

Jsme již čtvrt hodiny ve vzduchu. Po pravé ruce mi letí kapitán Richard a ještě vpravo poručík Clarent. Konečně jsme v operačním prostoru a letíme dolů. Země se vřícivě blíží. Pojednou z levé strany šlehly červené a bílé nitky. Instinktivně jsem se tím směrem podíval. Nějaký zbrklý kulometčík se unáhlil a teď prozradil všechny.

Bylo jich víc než sto. Pohybovali se v dlouhé linii po poli a dokonale splývaly se zemí. Naše tříčlenná skupina měla výborný směr. Tlačíme se ještě více dolů. V pěti deseti metrech se řtíme nad plotem.

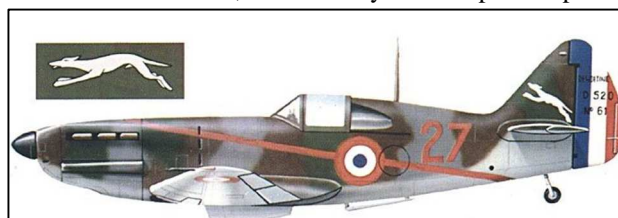
Na každém tanku svítí jasně žlutý kosočtverec - nacistické znamení pro vlastní letce. Z některých tanků šlehají vstříc plaménky kulometů. A už se vzduchem do burácení motorů nese rychlé bušení dvacetimilimetrových děl. Jeden, druhý, čtvrtý - pět tanků hoří.

Poručík Clarent na trojce postavil svého Morana křídlem kolmo k zemi, udělal mírný obrát doprava a pak se zřítil na poslední tank v řadě. Oba byli okamžitě v plamenech. Děláme co nejmenší oblouk a znovu nalétáváme na tanky. Dva další vzplály a pak jsem to koupil i já.

Směrovku mám roztrřštěnou, s řízením se nedá pohnout. Letoun je kupodivu stabilní a letí vpřed. Linie tanků dávno zmizela za námi, kapitán Richard znovu odbočuje vpravo k dalšímu náletu a tu postřehl, že ho nenásleduji v útoku, nýbrž si to nějak toporně mašíruji přímo do skupiny topolů, kousek přede mnou. Okamžitě obrací stroj, aby zjistil, co se se mnou děje, a já těžkopádně stoupám a mímám topoly o přísloušný vlásek.

Země pode mnou je členitá, nedá se nouzově přistát. Také nevím, jestli by se mi manévr s toporným Moranem podařil zdárně uskutečnit. Rozhoduji se vystoupit co nejvyšší a vyskočit padákem. Ale ani to není jednoduché. Stoupám snad jen centimetr po centimetru, motor řve na plně obrátky, krajina pode mnou ubíhá závratnou rychlostí. Konečně jsem na stech a pořád ten přímý let, ale díky i za něj.

Letím stále severozápadním směrem. Stále hlouběji nad území obsazené nacisty a stále blíží a blíží k moři. Kdybych se mohl odklonit jen o pár



FRANCIE

DEWOITINE D-520

Technická data:

Výzbroj sériových letounů tvořil kanón Hispano-Suiza HS-404 ráže 20 mm (montovaný mezi bloky moto-ru a střelící dutou hřídelí vrtule) a čtyři křídelní kulometry MAC 34M39 ráže 7,5 mm. Bubnový zásobník kanónu pojal 60 nábojů, pro každý z kulometů nesl letoun 675 nábojů v pásovém podavači. Zaměřování zbraní pilot prováděl pomocí reflexního zaměřovače OPL RX-39. Pod pravé křídlo mohl být pro kontrolu střelby připevněn fotokulomet (typ Facine 20 nebo 60).

Rozpětí: 10,20 m, Délka: 8,60 m, Výška: 2,57 m, Nosná plocha: 15,97 m², Hmotnost prázdného letounu: 2 123 kg, Vzletová hmotnost: 2 788 kg, Maximální rychlost: 535 km/h, Doba výstup (do): 4 min (4 000 m), Dostup: 10 250 m, Dolet: 1 540 km



stupňů od přímého směru, snad bych se dostal nad naše území. Kapitán Richard se mne stále drží, chce být se mnou do poslední chvíle.

Tlačím letoun stále nahoru, výška ještě není dostatečná, a najednou vidím, že je zle. Vpravo se objevují dva Messerschmitty a okamžitě útočí. Kapitán Richard stáčí svého Morana odvážně do čelního útoku a pálí z kulometů. Jeden Frickek hoří a padá k zemi. Druhý mne zasáhl kratičkou dávkou, ale ne smrtelně, protože pořád letím a mírně stoupám. Němec se už o další útok nepokusil, protože se mu kapitán Richard dostal za ocas a Frickek uhýbá., jen se za ním kouří. Honí se stále dokola kolem mne a jednu chvíli se mi messoun mihne v zaměřovači. Tisknu kulomety, ale všechno jde vedle. Ještě štěstí, že jsem nezasáhl Richarda. Od tohoto okamžiku si hledím už jen řízení.

Pod námi se mezitím krajina znovu změnila. Všude zuří válka. Překvapeně na to zírám. Že bych se nějakým zvláštním řízením osudu dostal až k linii fronty? Nemohu tomu uvěřit, ale je to pravda. Nějakým záhadným způsobem jsem se dostal Němcům do zad, přelétávám bojiště, které je zaplaveno výbuchy a mračny kouře. Po boku se mi opět objevil kapitán Richard. Bud' němčoura zahnal, nebo sestřelil. Nevím. Vletěli jsme do mraků.

Clona mraků ale vzápětí ustoupila jasně obloze. Jsem v dostatečné výšce. Odsunuji kryt kabiny a po levé straně jsem se propadl do volného prostoru. Raněný Morane teprve teď ztratil stabilitu a řítí se k zemi.

Konečně visím na padáku, mám radost, protože padám zřejmě na naši stranu. Kapitán Richard kolem mne opsal několik kruhů. Dokonce jsem zahlédl jeho obličej, rozšklebený v radostném úsměvu. Mávám mu rukou na rozloučenou. Je tu se mnou už příliš dlouho. Musí se vrátit.

Jsem už nízko. Snažím se rozpoznat, kam to vlastně padám. Protrhanou clonou kouře jsem zahlédl nějakých sto metrů dál čáru pobřeží a za ní moře.

9. Dunkerque

Situace britského expedičního sboru na území Belgie koncem května 1940 byla velmi kritická. Fašistické jednotky na jihovýchodě prorazily obranu a tankové svazy se vklínily mezi vojska francouzská a anglická. Tanky mířily nejdříve k jihu na Paříž, ale potom se stočily na západ k moři. Tím byly anglické jednotky úplně odříznuty od svých francouzských spojenců a ocitly se v obklíčení. Jediné svobodné město, které pro ně zbývalo, byl přístav Dunkerque.

26. května 1940 ráno v 6⁵⁷ hodin dala britská admirálie signál k evakuaci vojsk z Dunkerque. Akce měla název Operation Dynamo. Velel jí admirál Ramsey, jehož hlavní stan byl v Doveru. Ještě téhož dne přibýly z Dunkerque do Anglie první transporty s britským vojskem.

Zpočátku se zdálo, že bude možné evakuovat takových 45.000 vojáků, ne víc. Avšak po prvním dnu evakuace byla vyžádána další plavidla, a to všeho druhu, velká i malá, z londýnských doků, z Temže i z jiných míst. 27. května vyplul peloton malých plavidel na moře, z přístavů Kanálu La Manche směrem k Dunkerque. Celkový počet plavidel, zapojených do evakuace, bylo 860, z čehož bylo takřka 700 britských. K tomu však bylo nutno připočítat tak zvanou Mosquito armádu (Komáří armádu) v počtu asi čtyřiceti lodí různého typu, většinou malých rybářských člunů, ale i amatérských konstrukcí.



Britská armáda přicházela do Dunkerque ve velkém chaosu. Avšak zde se organizovala, vytvářela přepravní skupiny, nalodovala se na menší plavidla, která vojáky dopravovala od pobřeží na větší lodě, čekající na volném moři. Někteří vojáci čekali na volném moři až pět dní, přičemž prodělali nejen německý nálet. Terén v okolí Dunkerque armádě velmi přál. Kol dokola jsou písčité duny, takže účinky bombardování nebyly tak drastické. Kdyby byl terén skalnatý, způsobila by Luftwaffe britské armádě ztráty daleko větší, neboť úlomky skal mají smrtelné účinky jako střepiny bomb.





A do tohoto pekla jsem se koncem května snášel na padáku. K mému velkému štěstí přímo na hlavu Angličanům. Rychle jsme se dohodli, protože celý můj poslední let sledovali. Velitel jednotky rozhodl, abych ještě se dvěma letci odešel na pobřeží a byl přednostně evakuován do Anglie. Byl jsem potěšen jeho rozhodnutím. Netušil jsem, že všichni britští velitelé mají rozkaz sestřelené piloty evakuovat do Anglie přednostně před jinými příslušníky vojsk.

A tak zase prchám s plameny v zádech. Je to pořád stejné a strašné. Polsko, Rumunsko, Francie. Šarvátky, požáry, stále jsme bití. Rozdáváme rány, ale bijí nás. Stále jsem jen běženec - psanec - a se mnou tisíce dalších. Kde

je můj domov? A jak je to už dávno, co jsem tam byl naposledy.

1. června stále ještě ležím v písečné díře na pobřeží a čekám na odsun. Hlavu mám zarytou do písku jako pštros. Nad námi hřmí německá letadla a sypou na nás svůj náklad. V moři vystřikují gejzíry vody a hoří plavidla. Na nebi se na sebe vrhají kovové ptáci, a když se od sebe roztrhnou, někteří bezvládně padají na zem a zanechávají po sobě jen černý ohon kouře. Bombardéry odlétají. Zbývá nám nějaká hodinka, než přiletí znovu. Jsme z toho všichni ohlušení a unaveni.

V poledne přiletěli zas se silným doprovodem stíhaček. Bylo jasno, slunečno, moc špatné počasí pro naše invazní plavidla. Němci se do nich hned dali. Opět výbuchy, gejzíry vody a požáry.

Od moře se přiblížila velká skupina anglických stíhaček. Hurricany, poučili mě vojáci. Viditelnost byla nádherná a nebýt v takové nepříjemné situaci, bylo by požitkem pozorovat, co se na nebi děje. Souboj stíhačů začal nad mořem, ale postupně se přesunul až nad nás.

Jeden z hurikánů byl neobyčejně šikovný. Hned při prvním útoku zapálil Heinkela 111 a vzápětí dva Messerschmitty v rychlém sledu po sobě. A jak už to v životě bývá, štěstí je vrtkavé a opustí tě v tu nejnehodnější dobu. Stalo se to i Hurricanovi. Dostal přímý zásah a začal hořet. Stačil ale vyskočit. Dopadl nedaleko mé díry. Vojáci mu běželi na pomoc. Jmenoval se Johnny Peel. K večeru jsme se dostali společně na loď a přesto, že jsme byli stále bombardováni, zamířila naše kocábka na moře do kanálu La Manche směrem k Anglii.

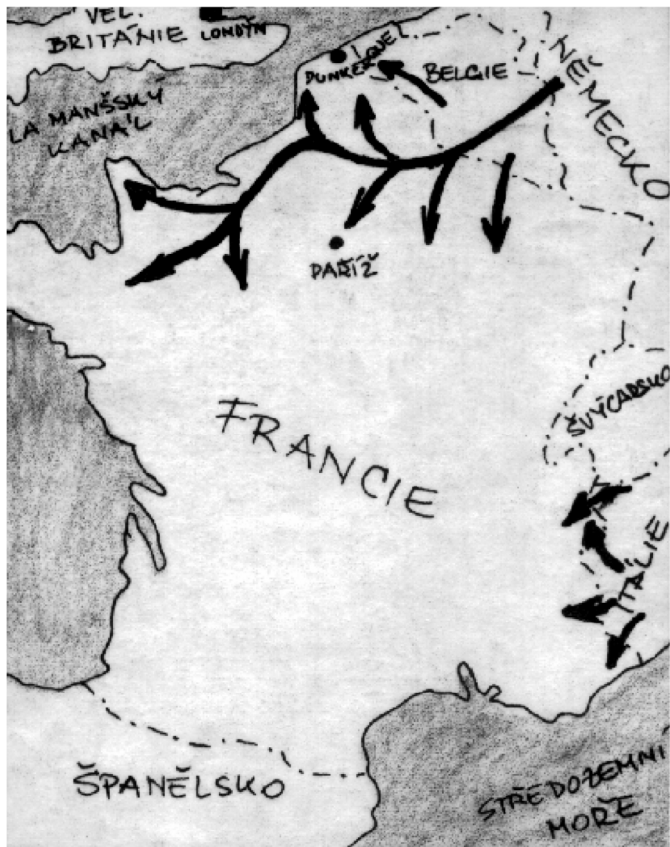
Za krátkou dobu jsme uviděli pobřeží. V tu chvíli mi napadlo, jaké že bude přijetí v Anglii, když ve všech zemích se k nám chovali zpočátku vždy ne zrovna pěkně a byl jsem překvapen. Reakce anglické veřejnosti na celou evakuaci a poměr k evakuovaným byly charakteristické pro Brity - reagovali lidsky a inteligentně. Dostal

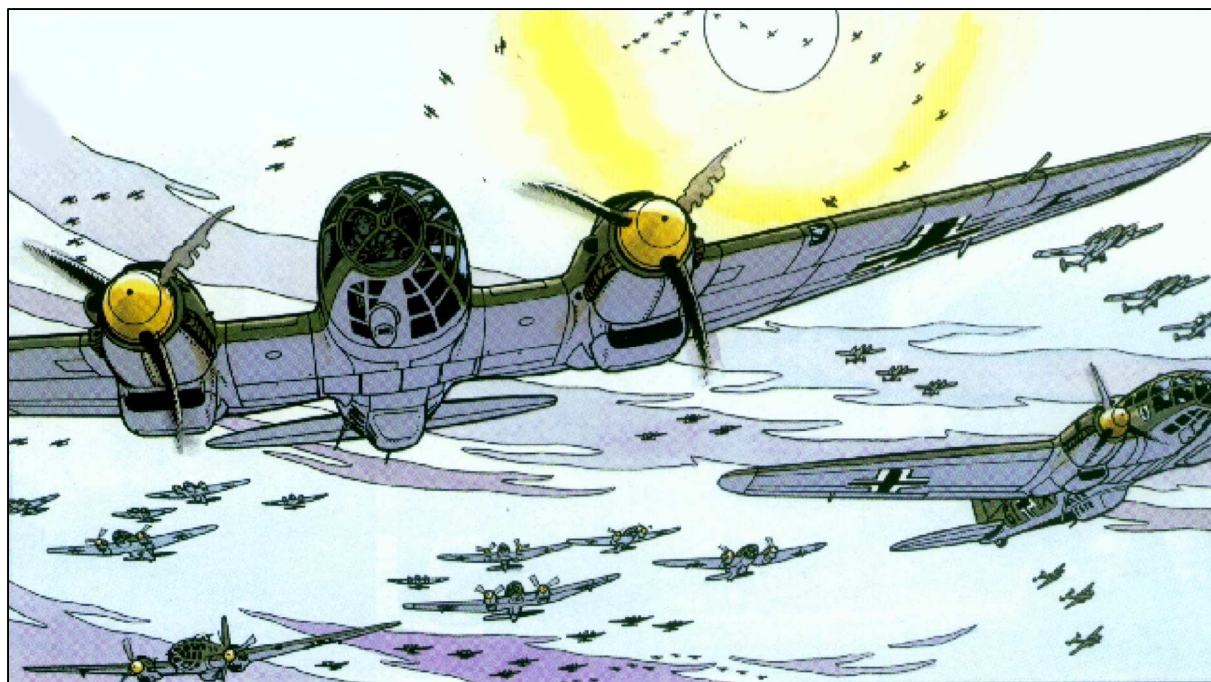
jsem se s transportem na jedno nádraží v jižní Anglii a tu nás vítali ženy květinami, objímaly a líbaly. Muži nám dávali cigarety a leckde se objevila i láhev, společně vypítá na návrat. Měl jsem z toho dojem, jako bychom se vraceli z vyhrané války a ne z prohrané bitvy. Byl jsem zaskočen reakcí britské veřejnosti. Rozhodně jsem s něčím takovým nepočítal. Bylo to neskonalé příjemné.

Johna Peela jsem se držel v těchto dnech jako klíště, a na jeho doporučení jsem se dostal po krátkém vyšetřování k jeho jednotce.

4. června, v 14,23 hodin, ohlásila britská admirálita konec Operace Dynamo. Více než 338.000 britských a spojeneckých vojáků bylo evakuováno z Dunkerque do Anglie. Zbytek, asi 40.000 vojáků, byl obětován, kryli ústup až do posledního okamžiku a potom padli do zajetí.

Ztráty Velké Británie a spojenců byly u Dunkerque značné. 226 lodí z 693 bylo potopeno, 177 letadel bylo sestřeleno, z toho 106 stíhačích. V okolí Dunkerque zůstalo 2.472 děl, 63.879 různých vozidel, 20.580 motocyklů, 76.097 tun munice, 416.940 tun jiného válečného materiálu. Také ztráty lidské byly značné - celkem 28.111 osob bylo zabito či zraněno. Němci během devíti dnů, kdy evakuace probíhala, ztratili 240 letadel.





DRUHÁ ČÁST

BATTLE OF BRITAIN

10. Operace Seeleewe - Lachtan

Dne 1. srpna 1940 vydal Hitler jako vrchní velitel německých vojsk direktivu č. 17, ve které se mimo jiné pravilo:

Aby byla možno vytvořit podmínky pro konečnou porážku Anglie, jsem rozhodnut pokračovat v letecké a námořní válce proti Anglii ještě rozhodněji než dosud. Německé letectvo musí všemi prostředky, kterými disponuje, co nejrychleji zničit letectvo anglické. Údery musí být namířeny především proti leteckým oddílům, letištím a zásobovacím základnám, jakož i proti válečnému průmyslu vyrábějícího protileteckou výzbroj. Po dosažení převahy ve vzduchu je třeba pokračovat v letecké válce proti přístavům a zvláště proti přístavům uvnitř země.

Tato direktiva určovala již náplň operace nazvané Seelöwe - Lachtan. Operace začala 8. srpna 1940.

*

V této době jsem byl urychleně přeškolen na anglickou stíhačku Hurricane. Anglické velení pátralo na svém území po každém, jen trochu schopném letci. Přeškolení bylo poměrně snadné, protože jsem měl bohaté zkušenosti z předchozí své činnosti v Polsku a Francii. Horší to bylo s angličtinou. Něco jsem sice znal z domova, ale to bylo žalostně málo. Šprtal jsem hlavně takovou tu leteckou angličtinu a nebyť přímlyvy Johna Peela, který musel mít na příslušných místech dobré známé, nebyl bych asi uznán schopným.

8. srpna jsme všichni v pohotovosti. Rádiem dostáváme zprávu, že několik desítek letadel napadl anglický konvoj a nezadržitelně ho decimuje. Vzlétáme.

Za deset minut jsme nad mořem. „Bombardéry dvě hodiny!“ slyším ve sluchátkách. Vpravo nad námi jsem spatřil skupinku letadel, která se rozrostla do obrovského černého mraku. Ani jsem nestačil odhadnout jejich sílu. Byla obrovská. Nad bombardéry se šinuly jako zajištění Messerschmitty. Takové množství nasazených letadel v jeden okamžik jsem ještě neviděl. Ani v Polsku, ani ve Francii. Šla z nich hrůza.

Kontroluji odjištěné kulometry, a zda zaměřovač svítí. Upravuji si dýchací masku, mikrofon, vrtím se v sedačce, abych se ujistil, že jsem dobře upoután. Podvědomě se ohlídím za sebe. Každou chvíli může dojít k střetnutí.

Náhle jsem spatřil, že od Anglie letí v našem směru čtyřka letadel. Na tu vzdálenost jsem nemohl rozeznat typ. Jedině podle rozpětí usuzuji, že to jsou stíhači. Asi naši. Ale pak mne cosi šlehlo v podvědomí, prudce stáčím svého Hurricane vpravo a už si jsem jist. Messerschmitt 109.

„Messerschmitty útočí zezadu!“ vykřikl jsem do rádia. Naše peruť se okamžitě rozprchla na všechny strany jako hejno holubů při útoku jestřába. Pohled nahoru mně potvrzuje, že to byla poslední možnost záchrany - z výše na nás nalétávají další Messerschmitty. Cíl německým stíhačům zmizel. Z obrany přechází peruť okamžitě do útoku, bohužel beze mne.

Německá čtverka letící v mém směru byla značná přesila a měl jsem co dělat, abych se jí vyhnul. Do naší formace jsem se už nestačil vrátit. Pociťuji horkost na celém těle. Ještě pár vteřin a může být konec.

Přímo z překrutu jsem se dostal k výstřelu. Podařilo se mi asi Němce zmást, protože se rozprskli na všechny strany a zmizeli mi po střemhlavém letu z očí. Asi si hleděli jiného úseku boje. Jeden z nich ovšem ne. Objevil se za mnou a byl dotěrný jako vosa. Zřejmě si usmyslil, že mne musí sestřelit. Nepochybně to bylo jedno z německých es Göringovy luftwaffe, věřící zcela ve své síly. Já jsem konečně nebyl také nováčkem ve vzduchu. Přesto měl Němec nespornou výhodu: neznal jsem svého Hurricane v boji s Messerschmittem. Byl to můj první boj nad Anglií. Začal tvrdý neúspěšný boj ve výšce 6.000 metrů.

Byli jsme každý na protější straně kruhu. Šlo nyní o to, kdo se tomu druhému dostane za ocas, zachytí ho do zaměřovače a stiskne spoušť. Cítil jsem, že mi v hrdle úplně vyschlo. Vypětím a zaujetím bojem. Létáme stále dokola. Nejvíce jsem se bál, aby protivníkovi nepřiletěl někdo na pomoc, někdo ze zálohy. Snažím se proto hlídat i prostor kolem sebe. Je to nesmírně vysilující.

Stále nemůžeme střílet, stále bojujeme o své ohony, které se snažíme dostat alespoň na zlomek vteřiny do zaměřovače, abychom mohli stisknout spoušť svých kulometů. Oba jsme mohli mířit pouze celým letounem, protože naše zbraně střílely pouze ve směru letu.

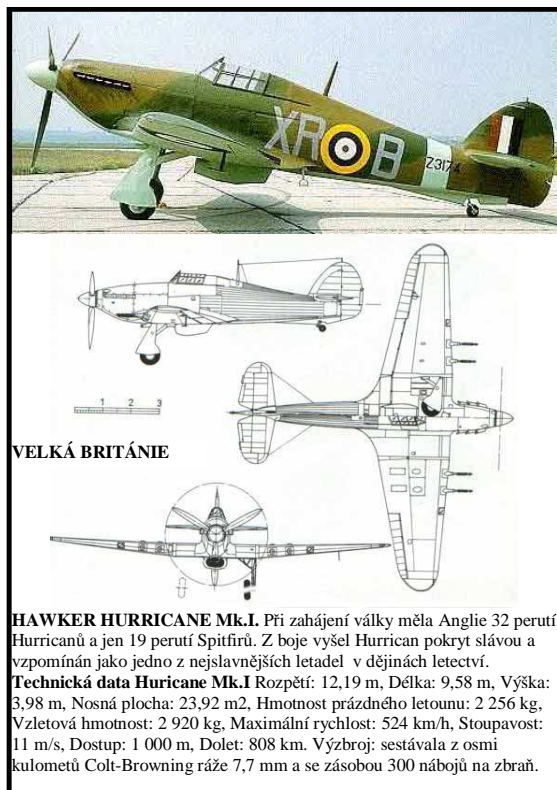
Ve vzdušném souboji paliva rychle ubývá, motor pracuje převážně na plný plyn. Stále se honíme, když Němec se náhle prudce naklonil, udělal zatáčku do protisměru

a chce se mi za ocas dostat tímto manévrem. Aby mne nedostal, dělám totéž. V krku mám sucho, až to bolí. V ostrém obratu na chvíli ztrácím vědomí, vše se mi náhle zatmělo, to když došlo k odkrvení mozku působením silného přetížení. Cítím, jako kdybych omdléval. Nejprve ztrácím zrak, nebe je červené jako oheň, polom celé černé. Ze zkušenosti jsem věděl, že v také chvíli je třeba zafixovat ruce i nohy na řízení, aby letoun náhle nezměnil polohu a protivník nepoznal, že jsem v bezvědomí. To by u něho vzbudilo sebedůvěru, cítil by se bezpečný a podnikl by rozhodující útok. Jak jsem byl dlouho v bezvědomí už nevím, Němec se mi skutečně dostal za ocas, vypálil i krátkou dávku, jenže vzal trochu větší opravu, a tak stopy střel měly můj stroj ve vzdálenosti několika metrů. Boj se stával stále urputnější. Chvillemi jsem viděl slunce, chvillemi blýskající vody kanálu La Manche, nebe a opět moře. A v tomto prosloru visely bílé kopule padáků, pod nimiž jako pohyblivá kulisa zatáčely svůj poslední oblouk letouny s černým dýmajícím ohonem.

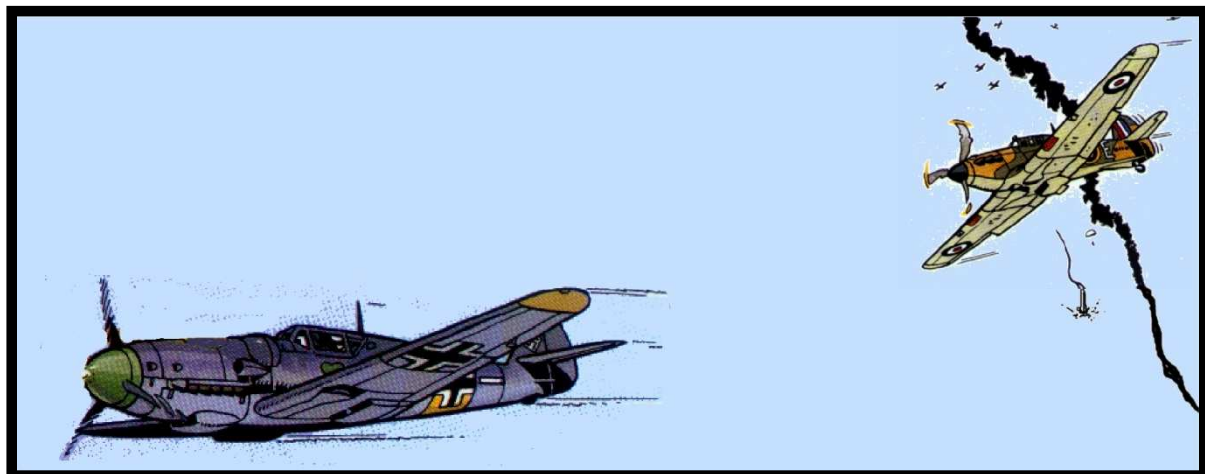
Můj Němec náhle vyrovnal a zvratem přešel do střemhlavého letu na plném plynu. Asi mu na další boj už nezbývá palivo. Získávám výhodu. Nespouštím ho z očí, stále jsem v jeho stopě. Jsem tak zaujatý honičkou, že jsem ani nezpozoroval, že jsme vpadli mezi další Messerschmitty. Tolik černých křížů pohromadě jsem ještě neviděl a snad už ani nevidím. Zdá se mi, jakoby celý prostor byl jimi posázen, jako bych byl na létajícím hřbitově.

Můj protivník se začal chovat, jako by mu v hlavě přeskočilo. Měnil směr, snažil se mě setřást a upoutat zřejmě pozornost ostatních Němců. Ale ostatní Messerschmitty si nás vůbec nevšimaly, nezaútočily na mne, bylo to zvláštní, neuvěřitelné, asi byly zaneprázdněny svými problémy.

Pilot Messerschmittu přede mnou nevydržel nervově a zamířil k zeleným vodám kanálu La Manche. Můj



VELKÁ BRITÁNIE
HAWKER HURRICANE Mk.I. Při zahájení války měla Anglie 32 perutí Hurricaneů a jen 19 perutí Spitfirů. Z boje vyšel Hurricane pokryt slávou a vzpomínán jako jedno z nejslavnějších letadel v dějinách letectví.
Technická data Hurricane Mk.I Rozpětí: 12,19 m, Délka: 9,58 m, Výška: 3,98 m, Nosná plocha: 23,92 m², Hmotnost prázdného letounu: 2 256 kg, Vzletová hmotnost: 2 920 kg, Maximální rychlost: 524 km/h, Stoupavost: 11 m/s, Dostup: 1 000 m, Dolet: 808 km. Výzbroj: sestávala z osmi kulometů Colt-Browning ráže 7,7 mm a se zásobou 300 nábojů na zbraň.



Hurricane má menší rychlost, a tak si vzdálenost krátím říznutím zatáčky. Nad vodami jsme zůstali úplně sami. Bylo zde zcela pusto, jsme tu jen mi dva.

Velmi pochmurná situace - poslední rozdání karet. V některých chvílích jsme tak nízko nad vodou, že nám hrozí zachycení křídlem o vlnu oceánu při ostřejším náklonu. Stačí jeden nepatrný pohyb kormidla a je konec všemu. Konec boje, konec života. Moje útočnost ochabla. Byly okamžiky, kdy se mi zdálo, že souboj prohráji, ale v Meeserschmittu sedí přece také jen člověk. A zřejmě také mele už z posledních sil. To bylo pro mne postačující, abych se znovu vzchopil. Zaútočil jsem na Němce s novou silou, mnoho nechybělo a srazili jsme se. Zdálo se mi, že můj protivník se poddává, že upustil od boje, ztratil nervy, což před chvílí málem postihlo mne.

Němec pojednou srovnal svůj letoun prudce do horizontu a na velké rychlosti zamířil k anglickému pobřeží. Bylo to všechno tak překvapivé, že jsem nevystřelil, ačkoliv jsem měl jedinečnou příležitost. Bylo to v místech, kudy jsem před měsícem plul s Johnem do Anglie. Znal jsem profil anglického pobřeží, které bylo v těchto místech vysoké a strmé. Němec doslova přilepil svůj stroj na hladinu. Letěl tak nízko, že jsem ho nemohl dostat do zaměřovače, aniž bych riskoval, že skončím ve vlnách kanálu. Ubral jsem lehce plyn a čekal, až Němec zvedne před pobřežím svůj letoun vzhůru a protne se mi v zaměřovači. Moje kulometry pak udělají svoje.

Pobřeží před námi rychle rostlo. Ve vzdálenosti několika desítek metrů Němec přitáhl. V tom okamžiku jsem stiskl palcem spoušť kulometů a dlouhou dávkou jsem jeho Messerschmitta provrtal. Cítil jsem celým tělem, jak je můj letoun brzděn střelbou. Messerschmitt se otočil na záda a řítil se do vody. Gejzír vody společně s černým hus-tým dýmem vytryskly nahoru. Mým Hurricanem to zatřásl. Celý přední štít kabiny byl potřísněn olejem a mořskou vodou. Němec mne chtěl pravděpodobně doslat do pasti, snad že přehlédnu strmý břeh a narazím na skály. Kroužil jsem chvíli v malé výšce nad hladinou, kde před chvílí zmizel Messerschmitt. Na hladině se objevily ještě jakési části letounu a olejová skvrna. Od britských břehů vyrazil velkou rychlostí motorový člun, párkrát zakroužil v místech, nad nimiž jsem létal, a pak se zase vrátil do přístavu. Vysoko na nebi byly stále vidět čáry od bojujících stíhačů, ale nepřidal jsem se k nim. Munici jsem měl téměř vystřílenou a také benzínu měl sotva na návrat na letiště. Raději jsem tím směrem zamířil.

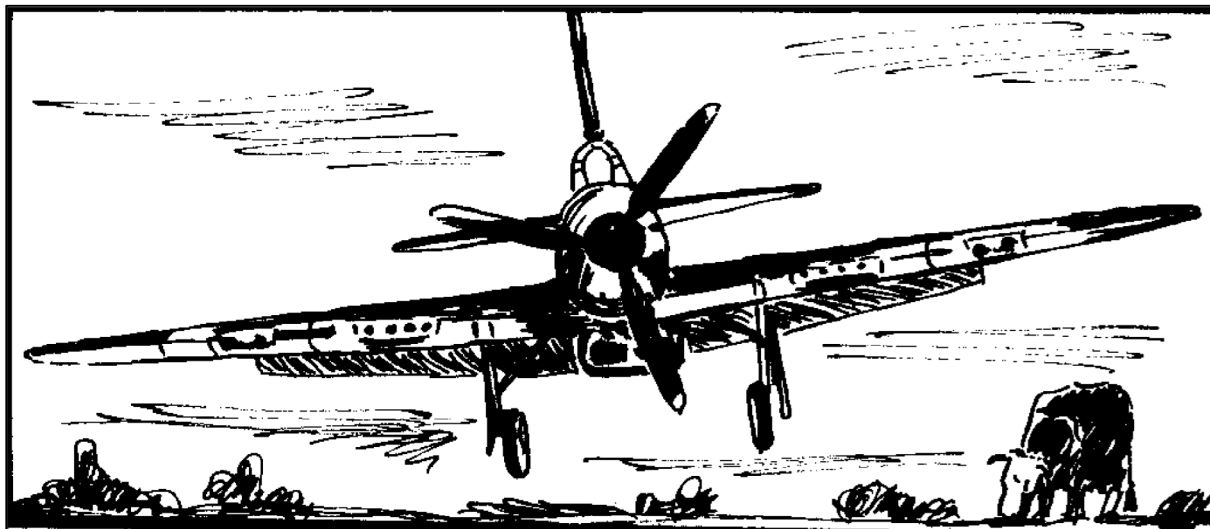
11. Nouzové přistání

Sotva jsem se objevil nad pevninou, motor škytl a vysadil. Bloudil jsem pohledem po pevnině a zoufale hledal místo k přistání. Trochu stranou jsem spatřil louku. Přistanu. Hlavou se mi při tom honily všelijaké myšlenky. Když se mi nepodaří vytáhnout podvozek, bude ostuda. Rozmlátím mašinu a celá squadrona se mi bude smát, budou si myslet, že Čechoslováci jsou špatní piloti a můj slibný začátek bude nesmazatelně pošramocen. Když přistanu normálně, možná že se převrátím na nos nebo na záda, rozbiji si hlavu, rozbiji stroj, ale možná, že se mi to přece jen podaří.

Terén se zdál být dobrý, ale něco se na něm pohybuje. Musím si dát pozor. Nakonec, nepřistávám nouzově prvně. V Polsku jsme se nadělali nějaké psí kusy. Podvozky jsou venku, otevírám klapky a sypu si to na střed louky. Mrtvý motor zastavil vrtuli, slyším jenom šumot. Hurricane se proměnil ve větroň.

Najednou, když už jsem chtěl dosednout, spatřil jsem před sebou velikou krávu. Přitahuji a vzápětí potlačím letoun, abych neztratil rychlost - a kráva zůstala celá. Letoun dopadl na louku poněkud jinak, než stanovují přistávací pravidla. Pracuji rukama a nohama, jak to situace právě vyžaduje. Louka je hrbolatá a Hurricane není lyže, aby se s ním dalo dělat slalomové přistání mezi kravami. Konečně Hurricane zastavuje.

„Zaplat' pánbůh,“ zajásal jsem. Rozhlížím se kolem sebe. „Jak je to možné, že jsem se nepřevrátil? Vždyť tu jsou hotové kopce.“ Asi pět metrů od křídla se klidně pasou dvě krávy, třetí kousek od nich si mne klidně prohlíží.



Huba jí žvýká na plné obrátky. Asi padesát metrů vzadu stojí živá kráva, která určitě cítila závan větru Hurricanova křídla, když jsem nad ní přeletěl. Tak civilizovaný dobytek jsem ještě nikdy neviděl. A také se mi ještě nikdy nedostalo takového zvláštního přivítání na zemi.

Teprve později se objevují lidé. Dvě lady na koních. Četl jsem hodně o anglických ladies, jezdících v country, a zrovna takhle jsem si je představoval.

„Dobrý den, sir. Neztratil jste něco z letounu? Viděly jsme to letět vzduchem, jakmile jste se dotkl země. Byla na vás krásná podívaná,“ hovořila starší.

„Dobrý den, myslím, že ani ne,“ snažím se odpovídat ležerně, jako rodilý anglán. Prohlížím svůj letoun. Chci zjistit, zda v boji nedostal nějaký zásah. Ocas je pochroumán, ale ne od střel, asi od nouzového přistání. Ted' je mi jasné, proč se stroj nepřevrátil. Hned po dosednutí uletělo ocasní kolečko a ocas se přisál k zemi roztržitěnou dřevěnou částí trupu. Při přejíždění lučních vln by kolečko napomáhalo vymrštění ocasu, kdežto rozštěpené dřevo naopak sloužilo jako brzda. Kráva mi tedy zachránila pověst. Nesmím ale zapomínat na dámy.

„Ztratil jsem kolečko, jak vidíte,“ poznamenal jsem a musel jsem se strašně smát, když jsem si uvědomil, že mám o kolečko mň.

Starší seskočila s koně, vytáhla zpod trupu dvě dlouhé třísky a poprosila mne, abych se na ně podepsal. K čemu asi, myslel jsem si, ale podepsal jsem se.

„My známe Československo,“ usmívala se mladší. To je divné, jak vědí, že jsem Čech?'

Překvapeně se ptám: „Jak jste poznaly, že jsem z Československa?“

„Vždyť to máte na sobě napsané,“ smějí se obě, jako kdybych s nimi chodil do školy. „A také ta vaše výslovnost...“

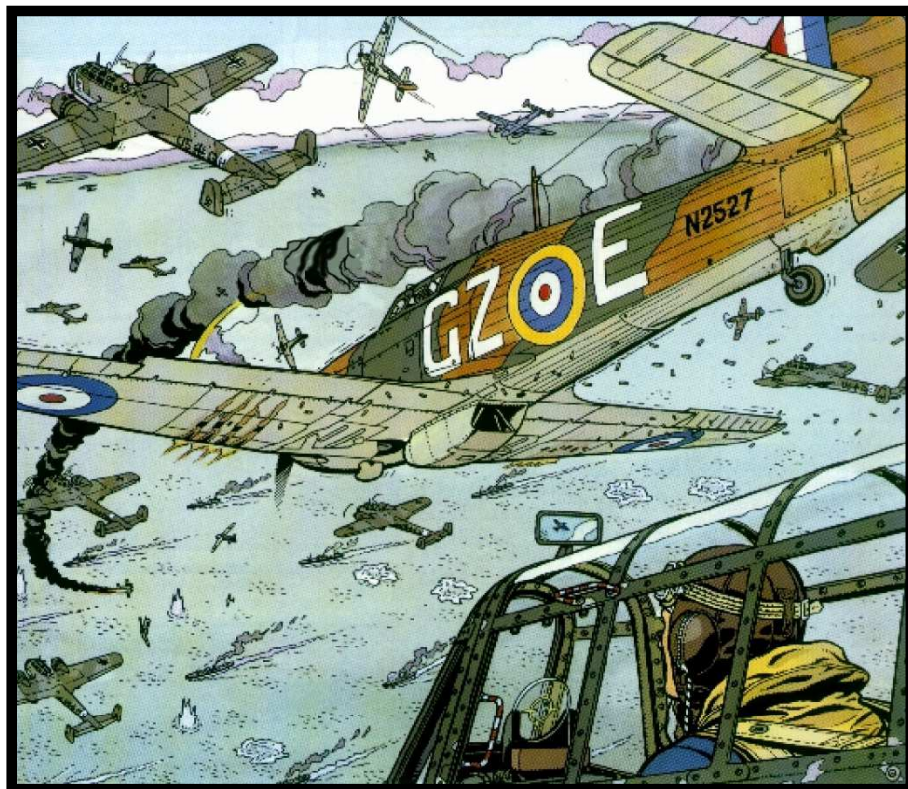
Jsem to ale trdlo. Ted' se smějí i já. „Ach, pravda,“ prskám směchy, abych zakryl rozpaky, a stahuji ze sebe záchrannou vestu pro případ přistání na vodu. Na její žlutý nátěr mi včera napsali angličtí mechanici černými písmeny CZECH No. 1. Mají velké potíže s výslovností mého jména a překřtili mne prostě na Čecha číslo jedna.

„Nejste raněn? Neschází vám něco? Cigaretu, prosím.“ starají se o mne, hlavně ta mladší, asi dcera, že jsem z toho čím dál víc rozpačitější.

„Děkuji, že se o mne tak staráte. Odkud zde mohu telefonovat?“

„Tamhle z té farmy,“ ukazuje lady. Otáčím se tím směrem a vidím přicházet asi dvacet lidí. Zvědavci jsou všude, i v Anglii.

„A hled' me, vy se vracíte z boje,“ jásá mladá lady u náběžné hrany křídla, v níž se černají díry v místech, kde střely spálily plátěné záklopy před ústím kulometů. Za chvíli přiběhlo několik desítek zvědavců. Byli mezi nimi dva policisté a domobranec v uniformě, který se hned nabídl, že bude Hurricana v noci hlídat. Policisté mi sdělili, že již telefonovali na letiště a že auto pro mne přijede asi za hodinu.



Stal jsem se hrdinou. Vypptávali se mne na boj, kluci chtěli, abych je posadil do pilotního sedadla a venkovské ženy si v hloučku šeptaly, že jsem Čech a že jsem sestřelil německé letadlo. Začíná mi být mezi těmi dobrými lidmi úzko. Všichni mne vychvalují, musím se na třísky letounu. Za chvíli z Hurricana nic nezůstane. Asi mi ho venkované úplně rozeberou. Takže jsem si oddechl, když se konečně objevilo auto. Ještě jsem zjistil, že mladá lady se jmenuje Lydie Plymout-hová a již jsem na letišti. Volám na své mateřské letiště Johnovi.

„To jsi ty, Johnny?“

„Ano. Jsi v pořádku? Žádná zranění?“
 „Pohřešuji jenom ostruhové kolečko.“
 „Výborně. Neztratili jsme ani jeden letoun. Dobrá práce,
 pošlu pro tebe auto. Na shledanou.“

*

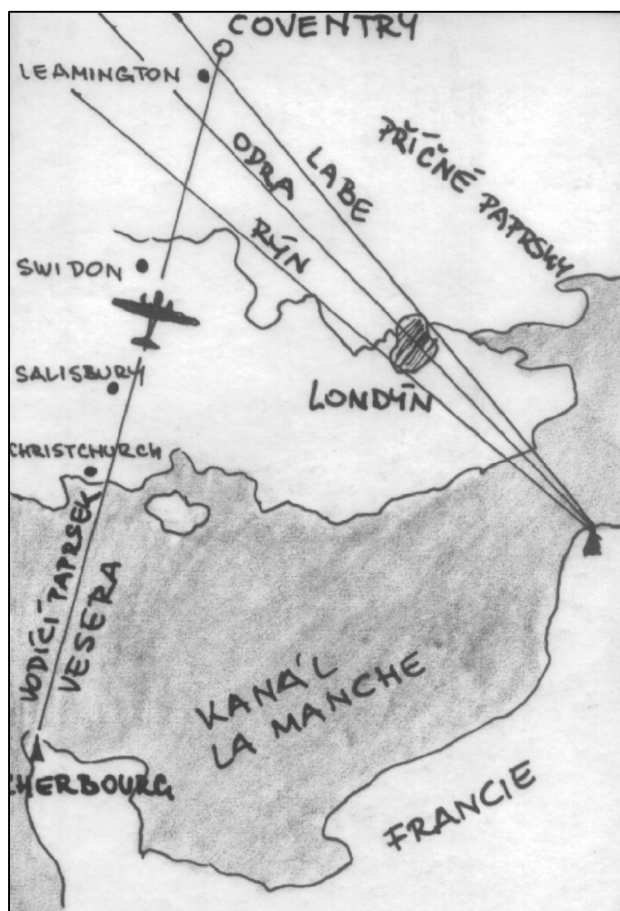
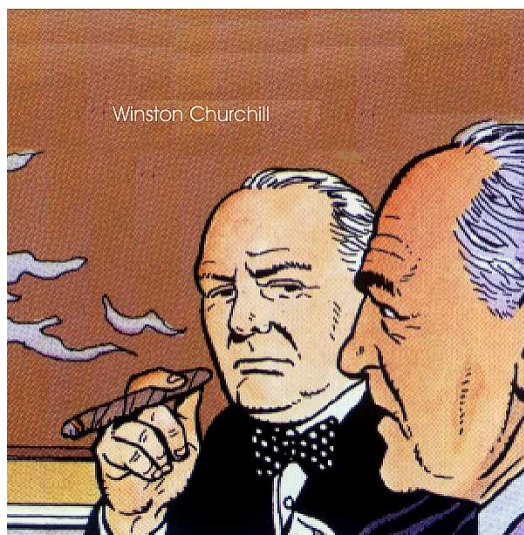
Druhý den opět startuji. Po čtvrt hodině letu posílám v plamenech do moře dva Heinkely 111.

12. Přístroj X

Na tajné frontě se vedl v té době nemilosrdný boj rozvědek o získání (ze strany Angličanů) a o utajení (ze strany Němců) jakéhosi záhadného přístroje, který dosud Angličané jen tušili, ale který měl na německé straně již své určení. Večer 13. srpna, po velké denní letecké bitvě, zahřměly nad Anglií motory asi dvaceti letadel, jež rozbombardovala továrnu na nástroje v Birminghamu, která byla v posledních týdnech vybavena novými stroji na výrobu stíhaček. To by nemuselo být nic podivného, kdyby bomby nebyly za nočního náletu svrženy s neobyčejnou přesností. Tovární budovu přímo zasáhlo jedenáct pum.

V Anglii tehdy ještě nevěděli, že při tomto nočním náletu každé letadlo bylo vybaveno přístrojem X, který přijímal tři směrové radiové paprsky, které když se prořaly se směrem pohybu letadla, určily na zvláštních hodinách čas, po jehož uplynutí se automaticky svrhly bomby. Nevěděli také, že noční bombardéry patří zvláštní jednotce, nazvané Kampfgruppe 100.

V téže době Němci několikrát velmi přesně bombardovali Liverpool. Muži zpravodajského oddělení RAF se opět sesedli a rozhodli, že založí zvláštní složku spisu, kam budou zakládat všechny vyskytnuvší se zprávy o přístrojích pro přesné noční bombardování. Nadepsali ji krycím názvem Ruffian, což znamená lotr. Brzy se ve složce objevila zpráva z monitorů odposlouchávací služby, že na frekvenci asi 74 megacyklů kdosi vysílá nevy-světlitelné značky. Protože v Londýně věděli, že tak vysokou vlnovou frekvenci dosud nepoužívalo žádné německé vojenské letadlo, nepokládali to za důležité a nedomnívali se, že by to mohlo mít souvislost s bombardováním. Brzy však došlo další hlášení, že se ve zmíněném pásmu vysílají nějaké znaky. Zaměřovače ukázaly, že zdroje vysílání se nacházejí někde mezi Calais a Cherbourgem. Ze zbytků sestřelených letadel se zpravodajským důstojníkům navíc dostávaly do rukou součástky jakéhosi radiopřijímače, který se Dr. Jones, nemaje k tomu plánek, pracně snažil sestavit a vysvětlit jeho funkci. Věc už začínala být vážná. I rozsahem malé vzdušné útoky mu dokazovaly, že mají shodné znaky s velkými. Zjistil, že se svými úvahami se musí vrátit ke směrovým paprskům a místu vysílání, protože čím byl cíl bombardování od nich vzdálenější, tím se zmenšovala přesnost zásahů.



Do záležitosti zasáhl další vědec, profesor Lindemann, pozdější lord Cherwell, patřící k nejbližším Churchillovým poradcům. Objevila se totiž nová záhada. Až dosud Němci na Anglii svrhávali převážně bomby o váze 250 kg, ale počátkem října začalo bombardování malými zápalnými pumami. Jestliže Němci svá letadla přesně navádějí na cíl tajemnými vlnami, proč nyní svrhují tyčové zápalné bomby, jimiž není možné dosáhnout přesného zásahu. Lindemann odpověděl Churchillovi: „Máme důvod k domněnce, že se používá následujícího způsobu. Několik letadel Kampfgruppe 100, vybavených zvláštními přístroji, létá na podobné výpravy jen proto, aby způsobily v cílové oblasti požáry, a ostatní letadla se pak řídí podle ohňů, aniž by potřebovala jakákoli speciální zaměřovací zařízení.“

Jedna německá jednotka dostala za úkol vést další noční nálet řízený směrovými paprsky. Jednotlivé pozemní vysílače se nazývaly Labe, Odra a Rýn; hlavní vedoucí paprsek letového směru vysílala z poloostrova Cotentin vysílačka nazvaná Vesera. Krátce po setmění Heinkely He-111 startovaly. Nedržely se paprsku už od začátku cesty, protože se obávaly, že si Britové zaměří jeho směr a že by mohli podle nich navádět i své noční stíhačky. Jakmile bombardéry přelétly Temží (průlet jim oznámil paprsek vysílaný stanicí Rýn), seřadily se podle hlavního paprsku Vesera a nabraly kurs na Coventry, k němuž byl zaměřen. Pět kilometrů od Leamingtonu, nedaleko Coventry, proletěly druhý příčný paprsek. V tom okamžiku zapjali bombometčící zvláštní stopky pro automatické uvolnění bomb. Za dvě a půl minuty, asi kilometr na východ od dalšího městečka v blízkosti Coventry, Bagingtonu, překřížila letadla třetí paprsek. Na hodinkách se rozběhla druhá ručička, která se měla přerušit s první. Když se po padesáti vteřinách skutečně spojily, uzavřel se elektrický okruh a z letadla začaly padat kanystry s hořlavinami. Na noční obloze v okolí Coventry se tou dobou pohybovala další německá letadla, která čekala na požáry, označující cíl.

14. listopadu 1940 byla jasná měsíční noc a posádky z bombardérů viděly v hořícím městě každou podrobnost. Desetihodinové bombardování Coventry se zúčastnilo celkem 449 bombardérů, které shodily 56.000 kg hořlavin, 394.000 kg trhavých pum a 127 min na padácích. Továrny, obytné domy a další nejrůznější objekty v Coventry byly zničeny nebo těžce poškozeny.

Když se tohle všechno bezpečně vědělo, povolal si jeden z velitelů letectva nižšího důstojníka, aby ho požádal o návrh, co podniknout proti německým vysílačkám. Návrh byl prostý: vytvořili skupinu, dali jí název Bromid, a ta dostala za úkol rušit německé řídicí stanice. Britská skupina použila tehdejších armádních radarových přístrojů: přestavěla je, aby mohly vysílat na frekvenci řídicí německou Kampfgruppe 100. Pět dní po velkém náletu na Coventry mělo cílem bombardování být další velké anglické průmyslové středisko - město Birmingham. Britské Bromidy, které měly v začátcích své činnosti určité nedostatky, začaly tehdy působit naplno. První vlna letadel, jež měla jako obvykle shodit na město zápalné bomby, nenašla pro rušivé signály cíl, a tak mohla způsobit jen několik malých, a k tomu ještě roztráštěných ohýnků, a to jen v jižní části města. Útok na Birmingham se nezdařil ani příští noc.

13. Frantova soukromá válka

Začátkem září jsem si zlomil nohu. V té době jsem měl za sebou pomalu dvě desítky operačních letů a šest sestřelených letadel. 9. září, už s nohou v sádře, jsem se otráveně ploužil kolem našich baráků a přijímal od hloučků pilotů, porůznu stojících, pepné poznámky na moji šikovnost. V jedné skupině pilotů mě upoutala vyčouhlá povědomá postava.

„Franto!“ vykřikl jsem radostně. Dlouhán se otočil, jako když ho něco píchne.

„Vidím příznak, nebo co to je?“ zvolal překvapeně a hnal se ke mně. Pak mi tiskne ruku, jako by mi ji chtěl rozdrtit.

„A ostatní? Kde jsou ostatní?“ táži se ho s nezakryvanou obavou.

„Jarda i Tonda jsou v pořádku. A ty?“ ukázal na sádku.

„Prkotina. Uklouzl jsem na banánové slupce.“

Posadili jsme se do stínu baráku a Franta mě rychle seznámil s novinkami. Všichni tři moji kamarádi létají u



Střední bombardér Heinkel He-111P bombardovací skupiny III/KG54, Norsko, duben 1940.

NĚMECKO

Heinkel He 111H-16 byl pětímístný těžký bombardér.

Pohon: dva řadové motory Junkers Jumo 211F-2, každý o výkonu 1 107 kW.

Výzbroj: jeden kanon ráže 20,00 mm, dva kulometry ráže 13,00 mm, čtyři kulometry ráže 7,9 mm, max. 2 500 kg bomb nebo jedna střela FZG-76 (V1) o hmotnosti 2 180 kg, jedna řízená bomba Hs 293 nebo dvě torpéda.

Technická data verze E-3: Rozpětí: 22,61 m, Délka: 17,51 m, Výška: 4,20 m, Vzletová hmotnost: 10 500 kg, Maximální rychlost: 420 km/h, Dostup: 8 000 m, Dolet: 1 500 km

polské 303. peruté. Před rokem jsme my čtyři u Poláků začali a oni tři u nich už zůstali.

Bože, už je to rok! Jak ten rok byl dlouhý. A divoký, divoký k neuvěření. Za celý svůj život jsme neprožili tolik, kolik během toho jediného posledního roku. Tři porážky, a všechny tak katastrofální, že bylo těžko rozhodnout, která porážka byla horší. My jsme se ani nebránili a Polsko a Francie se zhroutily během několika týdnů chaosu a rezignace. Když jsme byli v Polsku, byli jsme svědky zoufalství, a mnozí Poláci chtěli raději zemřít, než aby přežili porážku. Francouzi sice nebyli nešťastní, ale rezignovaní. Potom jsme utekli do Anglie, posadili nás do Hurricanů a zase to nevypadá moc růžově. Přesto ale situace zde Anglii je podstatně jiná. Panuje tu místy zoufalství a smutek, ale většina lidí je odhodlána bojovat až do vítězného konce.

Dlouho jsme si nemohli povídat. František totiž u nás nouzově přistál a teď si pro něho přijeli. Podali jsme si ruce, objali jsme se a Franta mi zase zmizel ve válečné vřavě. I když ne tak docela. Jeho závatnou dráhu stíhače jsem mohl sledovat z denního tisku. Nic jiného mi teď nezbyvalo. Se sádrou na noze se nedá létat.

Tak tedy Franta působil u Poláků. Když se to tak vezme, byl u nich vlastně od začátku války. Poláci si ho proto velmi vážili, mohl přece bojovat kdekoliv jinde, především v Československé peruti, která se současně tvořila s polskou. Jenže on dal přednost Polákům.

2. září vzlétá s polskou perutí na nepřítele i Josef František do bitvy o Anglii.

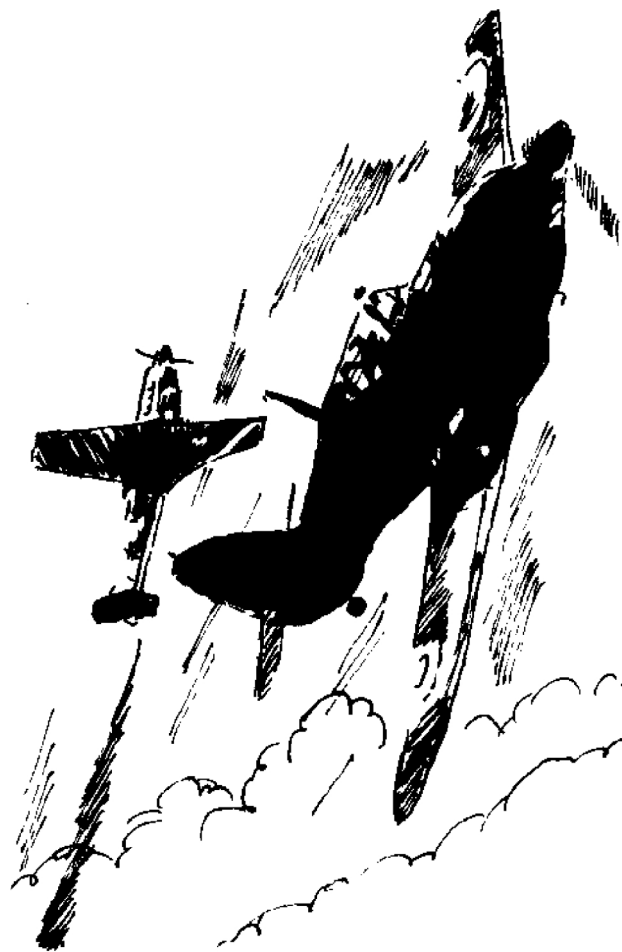
V sedmáct hodin dvacet minut zneškodnil německý letoun Me-109. Kolikátý úspěch tím přibyl na Frantově kontě? To věděl pravděpodobně jenom on sám. Od 20. května 1939, kdy jsme odešli z Moravy do Polska, viděli jsme na své pouti tolik hrůzy a tolik krve, že míra vlastní odplaty se nám zdála vždycky ještě malá. Řadu měsíců jsme stále jen ustupovali. Místy, nad nimiž jsme létali, šlapala vzápětí nacistická okovaná bota. Frantova duše však nebyla zrozena pro porážky a ústup. Nyní konečně dostal svou příležitost.

3. září připojil Franta k úspěchu předešlého dne další - sestřelil Heinkela He-111. O dva dny později se jeho zásluhou zřítily k zemi dva německé letouny - jeden Messerschmitt a jeden Junkers. Příštího dne připsal na svůj účet pátého nepřítele.

O boji, který vedl na konci příštího týdne - 9. září - nad jižním pobřežím Velké Británie, napsal sám toto hlášení: Nepřítel unikal velkou rychlostí jižním směrem. Když jsme se dostali na dostřel Němců, zaútočili na nás ve střemhlavém letu. Viděl jsem, jak jeden Messerschmitt napadl Hurricana před sebou. Zamířil jsem ihned na pravou stranu protivníka a střílel ze vzdálenosti 100 až 150 yardů na motor, který se vzhla. Pilot zasaženého letounu se snažil uniknout stoupáním. Pak otevřel kabinu a připravoval se k seskoku. Zaútočil jsem znovu, moje dávka zasáhla kabinu a pilot se zhroutil. Letoun se zřítí v plamenech k zemi. Hned nato jsem spatřil hořícího Hurricana, jehož pilot visel na padáku a kolem něho kroužil Spitfire, aby ho ochránil. Vzápětí jsem se vrhl na jednoho Heinkela, ale naopak dva Messerschmitty zaútočily na mne. Vzlétl jsem do mraků a po sedm minut jsem si s nimi hrál na schovávanou. Při jedné zatáčce doprava jsem se vynořil z mraků. Asi deset yardů přede mnou se míhl Heinkel - málem bych se s ním byl srazil. Okamžitě jsem zamířil na jeho předek, ze zadu a trochu s výšky a stiskl jsem spoušť. Nos letounu se rozletěl a kabina i oba motory začaly hořet. Pro mraky jsem nemohl zjistit, zda stroj spadl na pevninu nebo do moře.

V příští vteřině se u mne ocitli dva Němci - jeden Messerschmitt nahoře a druhý pode mnou. Znovu jsem se ztratil v mracích a letěl jsem k Francii. Vystoupal jsem nad mraky a vtom jsem ucítil, že mě zasáhly čtyři střely. Jedna poškodila pravé křídlo mého Hurricana, druhá prolétla levou nádrží a třetí chladičem. Děkoval jsem ocelovému pancíři za svými zády, že mě čtvrtá střela nezabila. Na pomoc mi přiletěly dva Spitfiry a Messerschmitta, jenž mě pravděpodobně zasáhl, samy sestřelili.

Pozoroval jsem, že teplota mého letounu nebezpečně stoupla. Hledal jsem místo pro nouzové přistání. Našel jsem zelené pole na malém kopci severovýchodně od Bi. a šťastně jsem přistál. Policie byla ihned na místě. Všichni se chovali ke mně velmi mile, přivázali můj letoun, postavili k němu stráž a odvezli



mě autem do města. Několik dívek mě obdarovalo čokoládou a někteří lidé mě dokonce fotografovali. Jsem velmi vděčen za laskavost, kterou mi všichni projevovali.

Nehoda neubrala Frantovi na energii ani na odvaze. Naopak – jako by s každým dalším vítězstvím prahl víc a víc po novém boji. A jeho příklad sváděl k napodobení.

Příslušníci třístátetí již společně zneškodnili desítky německých útočníků. Největší střetnutí v tomto období svedla peruť 11. září, kdy na pět set německých bombardérů a stíhačů zaútočilo na Londýn. Ve vzdušných soubojích, které se rozhořely nad britským hlavním městem, sestřelila polská peruť sedmáct nepřátelských strojů za cenu dvou vlastních stíhaček. Nejúspěšnější byl opět četař Josef František. Zničil další dva Messerschmitty Me-109 a jednoho Heinkela He-111. Zařadil se do čela nejlepších stíhačů polské jednotky.

Na velitelství polské perute začaly přicházet blahopřejné dopisy od britských a polských státníků a generálů.

Posílám 303. peruti blahopřání u příležitosti skvělého válečného dne. Tento vzkaz předal do mých rukou ministr letectví Sir Archibald Sinclair, telefonoval generál Sikorski.

Britský letecký maršál Dowding, velitel stíhacího letectva, napsal:

Polská 303. peruť sestřelila více Němců než kterákoliv britská jednotka. Rovněž další Poláci a Čechoslováci, kteří v malých skupinách bojují v anglických perutích, se drží statečně...

14. Frantova smrt

O Frantovi kolovaly nejrůznější pověsti. Pravdivé příběhy i s přibarvenými detaily. Jeden z jeho spolubojovníků vypráví.

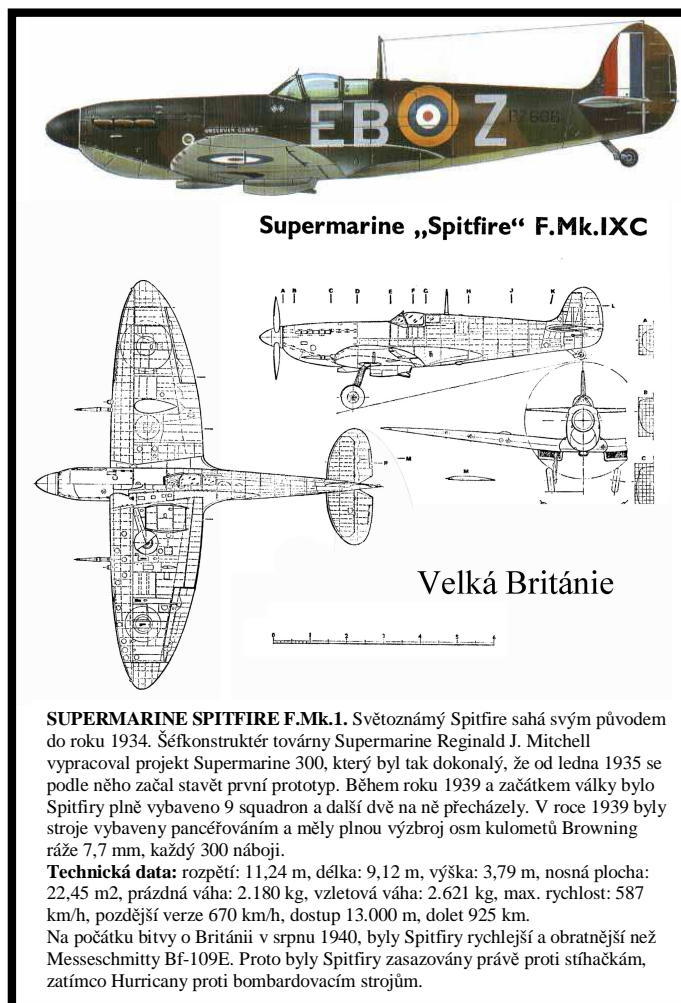
„František byl pilotem a střelcem, který neměl sobě rovného. Že byl přitom také výjimečně duchapřítomný i schopný okamžité reakce, dokazuje tato událost, jejímž svědkem bylo velké britské letiště.

Jednou za bojů nad Kentem dotíral ostře na jakéhosi dvoumístného Messerschmitta Me-110. Souboj trval čtvrt hodiny. Když Němci vystřelili bezúspěšně veškerou zásobu střeliva, zamávali křídly na znamení, že se vzdávají. František přerušil palbu, Messerschmitt vysunul podvozek a snažil se přímo na betonovou plochu nejbližšího letiště.

Těsně před přistáním však František nalezl za německý letoun, takže osádka jej ztratila z dohledu. V domnění, že se jejich přemožitel už vzdalil, Němci vmžiku zatáhli podvozek, přidali rychlost a snažili se uprchnout. František však střelbitě vzlétl a vypálil na ně sérii ran, po níž se nepřátelský letoun zřítíl v plamelech na zem. Československý stíhač přistál vedle hořícího stroje. Snažil se oba Němce vyprostit, nebylo jim však už pomoci. František strhl ohořelé plátno z německého padáku a přinesl jej na svou mateřskou základnu. Až do konce války byla zde trofej uschována za sklem a každý nový pilot se na ni podepsal.“

Jindy se četař František vyznamenal přímo nad královským sídlem v Londýně. Při jedné hlídce nad městem spatřil německou štuku, jak střemhlavým letem útočí proti věžím Buckinghamského paláce. Československému stíhači se podařilo přetnout jí dráhu. Vklínil se mezi nepřítel a budovy - a ze svých kulometů vypálil na útočníka několikanásobnou dávku. Němec ještě stačil svrhnout pumu na kapli, ale potom zasažen Františkovými střelami, zřítíl se do zahrady královského paláce.

Každý z Františkových soubojů byl výjimečný, jakoby pilot znovu a znovu sám sebe přesvědčoval o svém umění. V bojové taktice se projevovala virtuozita - neobvyklá, dráždivá. A letec jí začal propadat, jako se propadá vášni. Najednou začal být samotářem. Podnikal své



výpady nejraději sám a málokdy se vracel bez kořisti. Byl posedlý touhou utkat se a zvítězit. Velitel roje, v jehož sestavě létal František k bojovým akcím, prožil jednu horkou chvíli. Bylo to tehdy, kdy za útoku Messerschmittů zjistil, že nemá krytou pravou stranu - četař František zničehonic opustil útvar a někam se zatoulal. Velitel musel přerušit let a vrátit se na základnu. Zanedlouho přiletěl zpět i František. Sestřelil nad kanálem dva německé letouny. Tentokrát mu jeho přestupek prošel, ale když se příštího dne situace opakovala, vyvstal vážný problém. Disciplína celku byla železnou nutností, velitel perutě, letky nebo roje se musel bezpodmínečně spolehnout na své stíhače, že dodrží stanovený řád, jinak by úspěchy vystřídal anarchie. Četař František vznášel do své jednotky nepořádek.

Po novém odskočení předvolal velitel perutě četaře Františka k raportu, píše ve své knize Arkady Fiedler. František stanul před kapitánem Urbanowiczem vypjat jako struna. Stál vždycky jako struna. Byl to hezký mladý chlapec s jiskrným pohledem, z něhož sálala mužná odvaha. Vysvětloval své jednání takto:

„Uviděl jsem daleko stranou švába s černými kříži a odolal jsem.“ Strhlo ho to, chytilo, musel za ním. Letěl tedy a sestřelil ho.

„Pane kolego,“ pravil Urbanowicz svým klidným, ale jako ocel tvrdým hlasem. „Peruť je opravdu šťastná, že má ve svých řadách tak skvělého stíhače. Nezapomínejme však přitom na jedno; jsme vojáci a musíme plnit své povinnosti. Žádám vás proto důrazně, neopouštějte letku před bojem?“

„Rozkaz, pane kapitáne!“

Františkova odpověď vyzněla upřímně a František to tehdy skutečně upřímně myslel. Po dva dny bylo všechno v nejlepším pořádku. Pak mu opět d'ábel něco našeptal a František opět propadl svým hříchům. V pěti tisících metrech se ho zmocňoval neklid, ve výšce šesti tisíc metrů svému pokušení podlehl. Zmizel a hnal se nad Kanál...

Nejmilejší Františkovou oblastí byl Lamanšský kanál, i když tehdy byl téměř výsadní doménou nepřítele. Číhal tam na Němce, kteří se vraceli ze svého nájezdu proti britským ostrovům. Byli obyčejně pochroumání a měli téměř vždy nedostatek pohonných hmot. Československý stíhač pronásledoval opozdilce a končil své setkání až nad francouzskými břehy.

Františkova metoda, jak se jeho způsobu začalo říkat, našla mnoho stoupců mezi polskými a britskými letci. Ale zatímco oni sem létali teprve po splnění svého bojového úkolu, jaksi přesčas, Františkovi bylo líto drahocenných minut, které mohl strávit ve vzduchu a zamířil většinou k pobřeží hned po startu.

Byla to jeho mánie, nepřekonatelná nemoc, nepřemožitelný pud, vysvětluje Fiedler. U něho nešlo jen o ctižádostivost, aby porazil co největší počet nepřátel. Bylo to něco hlubšího, co tkvělo ve Františkově povaze. Dovedl vyprázdnit lecjakou skleničku, byl vždy ochotný ke svým druhům a pozorný vůči dívkám, ve vzduchu se však musel vyžít sám, samojediný, tam neuznával společnost, nesnášel omezování, odhazoval všechna pouta. Ve výšce



Četař Josef František



Hawker Hurricane Mk.I kódové označení RF-R se stal osudným pro Sgt. Josefa Františka, který s ním smrtelně havaroval.

byl takový, jací bývají divocí orlové, sám, dravý a závistivě střežil prostor. Nechtěl se s nikým dělit o vzduch. Ani o boj a ani o vítězství.

Františkovo chování však podlamovalo kázeň perutě. Velitelství stálo před ožehavým problémem. Mají přece jen ze svého středu vyloučit tak znamenité eso, jímž se tolik chlubí před ostatními? Zdálo se, že opravdu nebude jiné východisko. Františkova individualita se nedala spoutat.

V polovině září 1940, po měsíci úporných bojů, se německá luftwaffe vypjala k poslednímu mohutnému útoku na Anglii. Nejprudší nálet podnikl nepřítel 15. září 1941.

Cílem útoku byl Londýn. Několik set bombardérů doprovázených stíhačkami tehdy vážně poškodilo obytné čtvrti, továrny, elektrárny a železniční spoje britského hlavního města. Toho dne však Němci také ztratili 56 letounů. Ve vývoji bitvy jakoby nastal zlom. Hitler si uvědomil, že vzdušnými útoky předpoklady pro invazi do Anglie nevytvoří. Nálety německého letectva na britské ostrovy sice pokračovaly i v dalším období, ale Hitlerova pozornost již byla upřena jiným směrem, k jinému velkolepému cíli. Prozřetelnost mu vyjevila, že pole největší vítězoslávy se nachází na východě. Od nynějška se vůdčí myšlenkou Adolfa Hitlera i jeho generálů stal plán Barbarossa - plán ozbrojeného převedení Sovětského svazu. Pevnost Británie vydržela. Byla však také u konce sil. Jen při bombardování Londýna přišlo o život 13.000 obyvatel. Na anglická města dopadlo skoro dvě stě tisíc tun tříštivých pum. I letectvo bylo vyčerpáno. Pozemní armáda vlastně vůbec neexistovala. Polská 303. stíhací perutě Tadeasze Kosciuszka si na podzim vydobyla pověst nejslavnější letecké perutě. Bylo to tak trochu nespravedlivé vůči ostatním - její základna ležela totiž přímo ve směru nepřátelských náletů na Londýn a příslušníkům perutě se proto dostalo nejvíce příležitostí k boji. Ovšemže žádnou nepromeškali. V bitvě o Anglii měli celkem sto deset jistých sestřelů vedle dalších pravděpodobně zničených nebo poškozených letounů německé Luftwaffe. Letiště Nordholt bylo proto 27. září 1940 svědkem veliké oslavy. Na stožárech vlály polské a britské vlajky, hudba hrála hymny. Nacelný Wódz generál Sikorski a britský ministr letectva přišli, aby dekorovali zasloužilé piloty 303. perutě. Ve vyrovnané řadě stáli kapitán Urbanowicz, poručík Henneberg, podporučík Lokuciewski a další hrdinové. Mezi významnými nechyběl ani seržant Josef František. Na levé straně jeho sváteční uniformy se třpytil jeden polský řád Virtuti Militari páté třídy spolu s Krzyżem Walecznym. Britský ministr připjal na Františkovu hrud' Distinguished Flying Medal, záslužnou leteckou medaili. Josef František byl první cizinec, jenž dostal toto vysoké anglické vyznamenání. Letec a hrdina.

Pro všechny, přátele i cizí, všichni k němu vzhlíželi s úctou a obdivem. Avšak co se skrývá v jeho nitro? Což nemá i hrdina chvíle, kdy se srdce prudce rozbuší sřízavým tlukotem? Není přece ani bájným neohroženým princem z pohádek, ani se jeho organismus nepodobá chladnému elektronickému přístroji. Je člověk z masa, kostí, krve a nervů. Měl strach? To se už nikdy nedovíme. V duši vždy plné vášnivých vzruchů, v duši neobyčejného střelce se zrodila tesklivá tragédie. Poslední své oběti - dva Messerschmitty Me-109 - sestřelil četař František 30. září.

Dne 9. října 1940 se v devět hodin padesát minut vracel z obvyklého hlídkového letu na boční základnu perutě Sutton Surrey. Při přistávání dosedl na betonovou plochu větší rychlostí než normálně. Jeho letoun FB Hurricane R 4175 přešel napříč celým letištěm a narazil na ochranný val. V mnoha jiných případech se při podobné havárii poškodil pouze stroj. Tentokrát však zlomený vaz rázem ukončil život letce.

Především dne oslavil Josef František své sedmadvacáté narozeniny. Ostatky moravského letce z Otaslavic na Prostějovsku byly 10. října přeneseny na vojenský hřbitov v Northwoodu u Londýna. Františkův hrob leží ve čtvrtém oddělení a nese číslo H 246. Jeho jméno je společně se jmény ostatních padlých spojeneckých letců napsáno na věčnou paměť ve westminsterské kapli.

15. Andělé patnáct, orbit

Do podzimního jiskřivého poledne zařvala siréna. Válečná trumpeta dala povel k organizovanému zmatku. Dveře dvou skořepinových krytů se rozlétly a z nich vystřelili tři piloti a příslušný počet mechaniků.

Zatím nepadlo slovo. Není ani třeba, protože každý ví, co siréna chce. Ještě ani nedozněla a už se tři přihrblé stíhací Hurricane překotně rozbíhají po travnatém terénu. Na nikoho se nečeká. Řízený zmatek se pomalu rozplývá v úhledné skupince tří huroušů ve vzduchu a v klidném návratu mechaniků do plechových budníků.

„Haló, Globus, zde Kiwi žlutá jedna. Slyšíte mne? Jsme ve vzduchu, přepínám,“ ozve se silný hlas velitele našeho roje Johna Peela. Letím na pravé straně šípové skupinky jako Kiwi žlutá dvě a nevím ještě, co z toho vlastně bude. Kdesi, pár kilometrů od Londýna, několik metrů pod zemí v operačním sále, si sektorový kontrolor chystá radiofonický paprsek, po kterém nás bude vodit jako na provázku. Ten toho rozhodně ví víc než my. Konečně, má na to báječná zařízení: radary, hlásky a hezká děvčata, jež mu dole pod jeho galerií posunují na mapě našimi hurouši i německým vetřelcem. Vidí to jako na dlani. V naprostém tichu, které se v sále po celý den úzkostlivě dodržuje, slyší cvak-nutí vlastního přepínače, jak se nám chystá pomoci.

„Haló, Kiwi žlutá jedna, zde Globus, slyším vás dobře. Andělé patnáct, orbit.“ Od tohoto okamžiku začne povídání v rébusech pro nezasvěcené, ale v jasných pokynech a příkazech pro školené. První kontrolorův příkaz znamená: „Rychle do patnácti tisíc stop a kroužit nad letištěm.“ S tím však není rozhodně spokojeno levé křídlo, takto Kiwi žlutý tři, Walesan Jack. Jsem naprosto přesvědčen, že už nyní, za-tím jenom pro sebe, mluví něco o

prkýnku dřevěným, protože má nerad orbit, to protivné kroužení na místě a ještě k tomu nad letištěm. To zavání buď klamným poplachem, nebo bojovou zálohou. Bývá z toho nakonec palačinka, totiž *pancake*, což znamená přistání.

Velitel Kiwů poslouchá, vyměňuje si s kontrolorem nějaké zprávičky, kterým ani pořádně nerozumím, pak se nás ptá, jestli ho slyšíme, my mu poslušně odpovídáme, že ano, a nalepeni na jeho křídlech stoupáme s ním. Občas nás opohlavkují flákance cumulonimbů, přestože se jim John Peel obratně vyhýbá. Trošku výše nad námi straší slonovitá clona mraků, té se už asi nevyhneme a musíme jí proletět. O to by konečně nešlo, proletět jimi, ale pro Němce jsou mraky výbornými spojenci. Už to trvá dost dlouho a Jack nevydržel a nekódovaně řekl svůj názor o tom bloody businessu. Zakýval jsem mu na souhlas hlavou, ale jako zástupce Československa jsem ukázněně držel jazyk za zuby.

Zase nějaké pokyny zdola. To už rozumím velmi dobře. „Sledujte kurs 315, výška 12.“ Konečně se něco děje. Opouštíme letiště a jdeme někomu naproti.

„Haló, Kiwi, pět mil vlevo od vás, trochu dole, jeden dvoumotorový bandita. Využívá mraků, přepínám.“

Peel potvrzuje příjem a ptá se nás, zdali jsme rozuměli. Jakpak ne!

„Haló, Kiwi žlutá jedna, uberte pět stupňů, co chvíli musíte Huna vidět.“

„Nevidíme,“ hlásí ještě velitel, „je patrně v mracích.“

Jack by zase rád řekl něco nekódovaného na mraky, ale teď už to neudělá, protože zezdola chodí cenné informace - mohlo by nastat nebezpečí z prodlení. Proto je jenom na poslechu.

„Teď jste v jeho prostoru, směřuje na Cambridge, má 10.000 stop,“ pomáhá operační sál.

„O. K.“ přepíná Kiwi jedna a koulí očima po dírách v mracích zrovna tak divoce, jako jeho podřízení.

„Tally hou!“ zařve najednou Jack a hrr dolů. My za ním. Tento válečnický pokřik je už populární po celé Británii; znamená asi tolik co naše husitské hrr na ně!

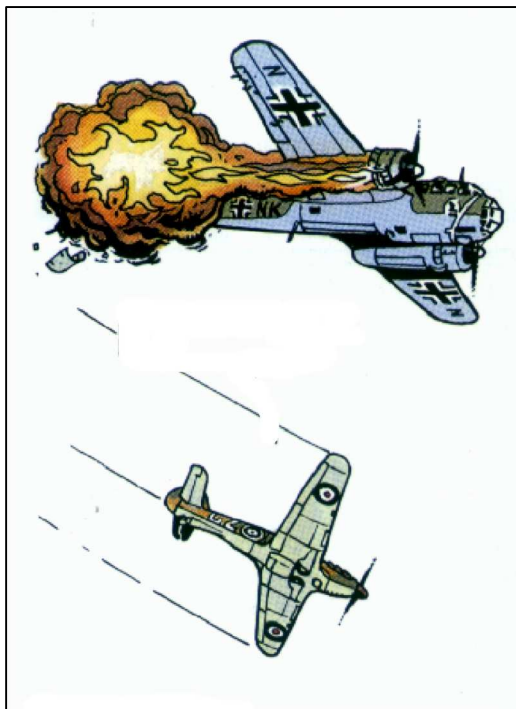
Jack nám nepřítele neukázal. Mraky ho zase přikryly. Nevadí. Víme kde je a už ho nic na světě nemůže zachránit. Podařilo se mu zmizet ještě jednou. Vyhnali jsme ho z mraků a přinutili, aby stočil dolů do 1.500 metrů. Peel vydal poslední rozkaz: „Do toho!“ s neodpuštělným Good luck, chaps! - hodně štěstí, hoši - a vyrazil první. Za ním já a pak Jack. Dornier Do-17 je už v 1.000 metrech. Blížíme se ke Cambridge. Tři proti jednomu. Protáhly německý bombardovací doutník by se měl vzdát, nemá nejmenší šanci na kloudný výsledek. Ale Němci jsou poslušní vojáci. Opětují palbu a my to dobře vidíme. Jako když proti nám hází dlouhé bleděmodré nitě, tak nám připadá jejich trasující střelivo. Provádíme klešťové útoky zezadu z obou stran, abychom zasáhli co nejdříve a co nejučinněji. Už máme druhé kolo za sebou. Kroužíme kolem smrtelně zasaženého nepřítele. Posádka Dorniera už potřetí slyší nepřijemné bubnování našich střel po svém stroji. Je raněna, musí už krváčet z rukou a nohou, pálí však dál. Slyším asi dvakrát cvrkot kuliček po hřbetu nebo křídlech hurouše, ale co je to proti záplavě, kterou musí schytat z našich dvaceti čtyř rychlopalných kulometů!

Obyvatelé historického města sotva kdy asi zapomenou na pekelné divadlo. Asi 500 metrů nad svými hlavami vidí začátek konce nacistického bombardéru, jemuž hoří pravý motor a který se už nyní vzdal. Přestali jsme okamžitě útočit a převzali úlohu pohřebního konduktu, neboť na kapitulujícího nepřítele nikdy nestřelíme. Uvědomuje si posádka Dorniera naši šlechetnost, kterou jejich luftwaffe tak hanebně pošlapala u Dunkerque a ve francouzské kampani? O polské ani nemluvě!

Univerzitní čtvrt přelétáme asi ve 400 metrech. Určitě se na nás dívají i ctihodní profesori filozofie a jejich žáci. Potvrdí jim tato kratičká lekce jejich teorii o zbytečnosti války? Anebo dá nad ní zvítězit jejich patriotismu? Kdož ví. My tři v Hurikánech jsme si tento světový problém vyřešili po svém.

Rozbitý a čoudící Dornier právě minul město. Posádka se rozhodla seskočit. Pozdě. Pilot, patrně také raněný, nervózně lomcuje kormidly, ostatním dlouho trvá, než se odpoutají. Letoun rychle ztrácí výšku. Dvěma trosečníkům se padáky neotvírají a jako kámen se řítí k zemi. Jen třetí je šťastnější a přistává na poli živ. Pilot pokračuje v klouzavém letu. Už se nikdy nikdo nedoví, jak to chtěl vlastně dokončit. Náhle se před bombardéru obrátila kolmo k zemi, do níž se pak celý letoun zaklínil. Obrovský sloup dýmu a červený kohout nahoře ohlásily konec souboje.

Zakroužili jsme kolem tragédie a pak jsme se šli podívat na plukovníka luftwaffe, sedícího uprostřed pole se vztyčenýma rukama před dívkou, která na něj napřahuje - deštník. Zatýkáni deštníkem - jaká podivná kuriozita druhé světové války! John Peel směšnou scénku nalétl, pak za to prudce vzal a poděkoval dívce pěkným stoupavým



výkrutem. A protože šlo zároveň o victory roll, salto vítězů, přidali jsme se i my s Jackem a udělali tak definitivní tečku za příhodou dne.



Battle of Britain. (Bitva o Británii.)

V červnu 1940 zahnala *wehrmacht* celou britskou expediční armádu u *Dunkerque* do moře. Ze 300 000 vojáků si zachránilo 270 000 jen holé životy. Němci oslavovali velkolepé vítězství nad Francií a čekali, že se Británie vzdá. Britové však 22. července oznámili, že hodlají bojovat dál, a tak Hitler vydal rozkaz o napadení Británie letectvy. Avšak to už uběhlo šest drahocenných týdnů a za tu dobu si Britové ovázali rány utržené v posledních bitkách, vylepšili obranný a hlásný systém na jižním pobřeží a připravili své stíhače na těžkou bitvu. Královské letectvo (RAF) ji vyhrálo i přesto, že protivník byl silnější téměř čtyřikrát, byl na ni výtečně připraven a velmi zuřivě útočil. Hrdiny vzdušných soubojů se stali britští letci, mezi nimiž úspěšně bojovali také polští a českoslovenští stíhači. Bojů, jež probíhaly v létě a na podzim 1940, se zúčastnily tyto letouny:

letoun	typ	posádka	počet motorů	výzbroj	bomby v kg	rychlost km/h
Junkers 87 Ju-87	střemhlav bombard.	2	1	4 kulometry	350 až 1000	380
Junkers 88 Ju-88	střední bombard.	4	2	6 kulometů	1100 až 2600	440
Heinkel 111 He-111	střední bombard.	5 - 6	2	6 kulometů	800 až 2200	420
Dornier 17 Do-17	střední bombard.	4	2	6 kulometů	250 až 1100	410
Dornier 215 Do-215	střední bombard.	4	2	6 kulometů	250 až 1100	410
Messerschmitt 110 Me-110	stíhací mohl i bombard.	2	2	5 kulometů, 2 kanóny	500	555
Messerschmitt 109 Me-109	totéž jako Me-110	1	1	4 kulo. nebo 2 kul. a 2 kan.	500	570
Hurricane I	stíhací	1	1	8 kulometů	-	550
Spitfire I	stíhací	1	1	8 kulometů	-	570
Defiant (neosvědčil se a byl stažen)	stíhací	2	1	střelec měl kulometné čtyře	-	480

Konec II. části.

TŘETÍ ČÁST ZASELI VÍTR...



16. Italové nad Londýnem

Dvanáct Jestřábů 46. britské squadrony s profesionální rutinou oblétvá na svých Hurricanech ostrůvky Foulnessu a střeží mohutný konvoj obchodních lodí, které hluboko dole kloužou do ústí Temže.

„Haló, velitel Jestřábů, volá Marie, mám pro vás zprávu. Jak mne slyšíte?“ Přepínám, volá země. Velitel Jestřábů slyší velmi dobře a je hotov zprávu přijmout. A celá skupina huroušů se stáčí k jihu.

Za chvíli se zem ozývá znovu a informuje Jestřáby, že čelo šedesáti bombardérů a asi čtyřiceti stíhačů je už nad břehy Anglie ve výši 18.000 stop. Sousedé právě nepřítele angažují.

Pojednou Marie znervózní a nabádá ke spěchu: „Let'te na maximál. Nepřítel chce zdrhnout.“

To tu ještě nebylo! Šklebíme se do kyslíkových masek a řítíme se do bitevní vřavy.

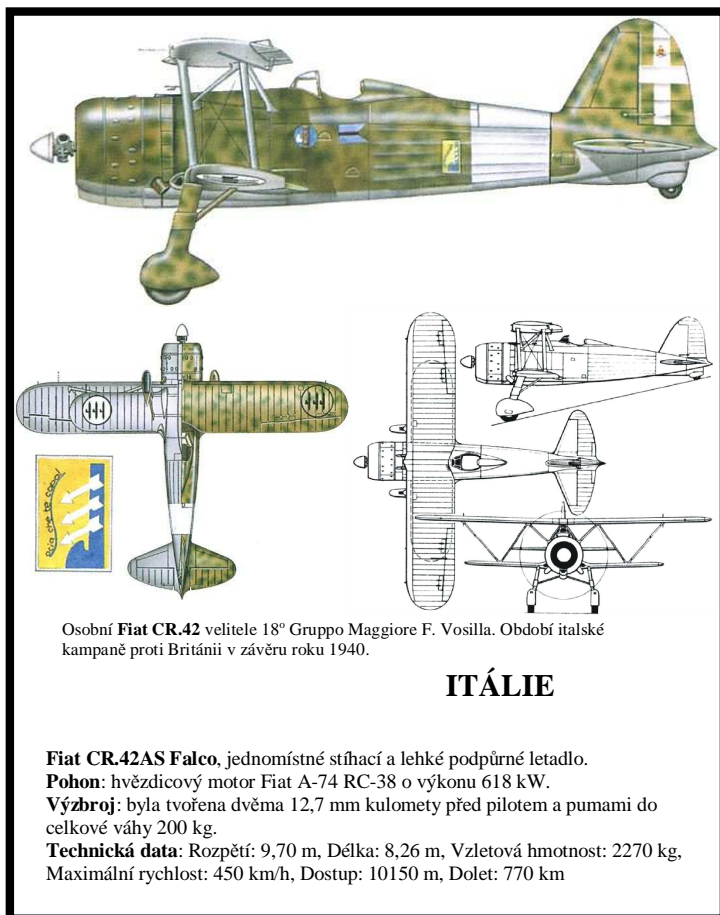
„Tally hou - tally hou...“ slyším ve sluchátkách bojový pokřik. Někteří už nepřítele vidí. Vytahuji se v sedadle, nahýbám se a pak je vidím také.

Prokrista, co je to? Nejsem asi sám, kdo se v peruti diví. Že by nacisté sahalí i do muzeí? Něco podobného Němci nad britské ostrovy ještě neposlali. Nebo se snad filmuje nějaký historický film z první světové války? Nesmysl. Na to teď není čas. Tečka, dvě čárky nad sebou - už o tom není pochyby - dvojpláštníky.

I velitel letky je zřejmě na rozpacích, nedává hned pokyn k útoku. Nalétáváme na tu parádu z boku ve vyřízených trojicích, ale už dostáváme první lekci. Přední letouny se obracejí proti nám a z některých - ač je to nesmyslně daleko - proti nám startují světelné mušky z kulometů. Pak vidíme bílé kříže na směrovkách a konečně fašistické znaky na křídlech. Nebyt těch nebezpečných střel, mohli jsme se domnívat, že jde o žert, nebo že Italové letí z nějakého historického leteckého dne, zaspali a probouzejí se až nad Anglii. Italové letěli na Fiatech CR-42.

Válka však nepřipouští plané mudrování. Krátký rozkaz, perut' se rozděluje, hurikány se zvedají k prvnímu útoku.

Dostal jsem se na levé křídlo italského svazu. Vyrovnávám letoun a zamířuji. Dvojpláštník - tak nezvyklý pohled - se ve světle optického zaměřovače vůčiheadně zvětšuje. Už sedí dokonale ve středu kříže.



Osobní Fiat CR.42 velitele 18° Gruppo Maggiore F. Vosilla. Období italské kampaně proti Británii v závěru roku 1940.

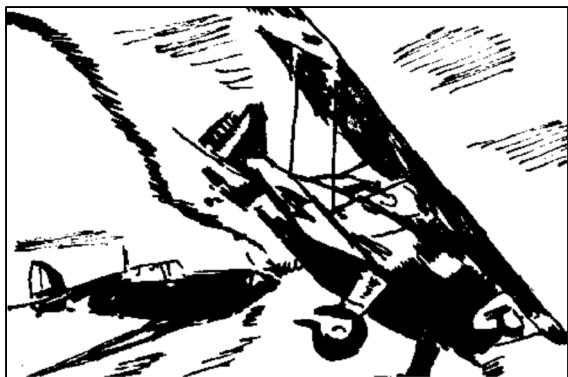
ITÁLIE

Fiat CR.42AS Falco, jednomístné stíhací a lehké podpůrné letadlo.

Pohon: hvězdicový motor Fiat A-74 RC-38 o výkonu 618 kW.

Výzbroj: byla tvořena dvěma 12,7 mm kulomety před pilotem a pumami do celkové váhy 200 kg.

Technická data: Rozpětí: 9,70 m, Délka: 8,26 m, Vzletová hmotnost: 2270 kg, Maximální rychlost: 450 km/h, Dostup: 10150 m, Dolet: 770 km



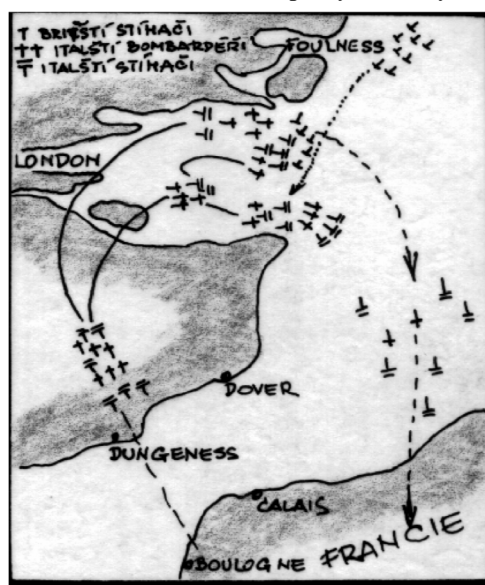
Pilot italské stíhačky jako by byl fascinován a neschopen pohybu. Nejenže se nepokusil o bojový obrat, ale ani o únik. Nakonec pouze zvedá ruku, jakoby chtěl ukázat, že nemá žádné nepřátelské úmysly.

Najednou je mi ho líto, jenže už nemohu couvnout. Právě jsem stiskl odpalovací páčku. Dvojplošník učinil přemet jako králík při plném zásahu broky a zmizel v hloubce. Ani jsem ho nestačil sledovat očima a již mám v zaměřovači dalšího Sokola. Ten se pokouší o něco, co při značné dávce fantazie by mohlo připomínat útočný nálet, ale neměl ani čas zamířit. Rozpadá se hned při krátké dávce do nádrží.

Na víc jsem nestačil. Měl jsem příliš velkou rychlost a vypadl jsem z prostoru. Musel bych se velkým obloukem vracet. Rozhlížím se kolem a vidím strašné divadlo. Na hloučky zcela nebojovně vyhlízejících dvojplošníků útočí ze všech stran Hurricany a Spitfiry. Každou minutu odpadá z italského svazu jeden i dva letouny. Obloha se hemží padáky. Mezi nimi se potácí hořící vraky dvoumotorových Caproni a třímotorových Savoia Marchei a bezvládně padají do moře. Když už jsem se ocitnul dole, rozhodl jsem se, že tu počkám na nějaké odpadlíky a také jsem nemusel dlouho čekat. Ze skupinky se utrhly dva Fiaty a snažily se strmým letem zachránit kůži. Stočil jsem prudce svého hurouše za nimi a dotáhl je na plný plyn.

Vzal jsem si na mušku velitele a vystřelil dávku. Nebyla přesná, zato jsem na sebe upozornil. Nastalo pravé stíhačské rodeo. Já s výhodou rychlosti a síly motoru, oni na dvojplošnicích obratnější. Věděli to a točili se na malém poloměru. Využil jsem stoupavosti, odpoutal se a dostal jsem se podruhé do jejich zad. Tentokrát jsem zaměřil přesně a hned po dávce následuje exploze. Nad troskami Fiata se objevil padák.

Druhý Fiat mi zmizel nad mořem. Dlouho jsem po něm pátral, až jsem ho uviděl jako tečku směrem k Francii. Dal jsem plný plyn a pouštím se do stíhání nepřítele. Doháním ho v několika minutách a sedím jistě za jeho ocasem. Kořist je jistá. Nic nemůže zabránit tomu, abych ho poslal v plamenech dolů. Ale váhám se střelbou. Pilot pojednou obrací ke mně zděšený obličej a zvedá ruce nad hlavu, jako by se vzdával. Váhám. Příliš času není. Mám před sebou nepřítele, který přiletěl nad Anglii, aby zabíjel. A přece mi ty jeho zoufale mávajících ruce nějak vadí. Přibližuji se mezi křídla a trup dvojplošníku. V bílém ustrašeném obličejí italského pilota se koncentruje tolik hrůzy, kolik jsem jí ještě neviděl pohromadě. To rozhoduje. Prudkou stoupavou zatáčkou vytahuji Hurricana nahoru a obracím se k ostrovu. Let' si, myslím si, alespoň doma vyřídíš, jak jste tady dopadli...



Dole už počítali vítězství. Za třináct minut sestřelila peruť čtrnáct italských sokolů, kteří příliš sokolsky nebojovali. Jejich trosky byly identifikovány v širokém okruhu před Londýnem. Zbytek pravděpodobně skončil v moři.

Na letišti jsem byl přijat od svých kamarádů s nelicencem nadšením. Byly mi přiznány tři sestřely.



17. Ohnivá pochodeň

Fašisté zaseli vítr a nyní sklízejí bouři. Častěji a častěji podnikají Britové nálety nad samotné Německo a dávají tak Němcům okusit plody jejich práce. V Británii létají Čechoslováci u 311. bombardovací peruť, která koncem roku 1940 má provedený ne jeden nálet na hlavy nepřítele. S mnohými jsem se osobně znal, o mnohých jsem věděl jen z doslechu.

Tak například Jan Křivda. Již od dětství měl rád letadla, a kde mohl, tak o nich sháněl obrázky a technické nákresy. Když byly nějaké oslavy, třeba první máj nebo svátek matek, přimaloval si na jízdní kolo křídlo, a tak

jezdil v čele průvodu. Měl několik přátel, kteří nadšení pro létání sdíleli s ním.

V tu dobu na Jana zapůsobila smrt staršího přítele, letce Jaroslava Krajčí. Sloužil v Olomouci a prvního května 1925, při výzkumném letu u Hodonína, tragicky zahynul. O rok později se na neředínském letišti zřítíl další Janův přítel, pilot - desátník Ota Beneš. To bylo v červnu. K jejich hrobům v Uherském Brodě, ozdobeným vrtulí a vytesaným padajícím letadlem na pískovcovém náhrobku, chodíval Jenda často. A s kamarády právě tam spřádali sny a letecké plány.

V roce 1929 založil Jenda se svými kamarády v Uherském Brodě odbočku Masarykovy letecké ligy. Všichni úzce spolupracovali s leteckou centrálou v Kroměříži a v Přerově.

Rok nato zorganizoval ve svém městě na nezoraném poli u statku Horní Dvůr, který patřil otci Vládi Kubíčka - první letecký den. Vojenská letadla byla z Olomouce. A když bylo Jendovi osmnáct, vstoupil do letecké školy v Prostějově. Tím se dostal na vysněnou leteckou dráhu. Tehdy měl v kapse tovaryšské vysvědčení pro koloniální obchod. Protože byl zdravý, silný a urostlý, byl k letcům přijat. Po výcviku odešel k pluku do Nitry, kde sloužil jako pilot - stíhač. Později byl vybrán k bombardérům a přeložili ho do Dvora Králové. Tam se přeškolil na noční bombardování. Koncem osmatřicátého roku měl již hodnost četaře - polního pilota a patřil mezi zkušené velitele.

Pak začaly mít události rychlý spád. Přišel rok 1939. Protektorát. Letci František Loucký, Vláďa Kubíček a Jan Křivda utíkají přes Květnou, Slovensko, Maďarsko, Jugoslávii a Libanon do Francie a dál do Anglie. Zatímco František Loucký nastupuje do školy stíhačů a nadporučík Kubíček do navigátorského kurzu, přeškoluje se Jan Křivda na bombardéry. Nejprve létá jako druhý pilot, pak postupuje na místo kapitána. Létá u 311. bombardovací peruti na Wellingtonech.

Den se řadí ke dni, akce k akci, až přichází 16. prosinec 1940. Rotmistr pilot Jan Křivda startuje. Cíl je jasný. Bombardování Mannheimu. Spolu s ostatními stroji mizí jeho Wellington za obzorem. Zakrátko se však právě on vrací. Nikdo neví proč. Jen podle sluchu všichni na letišti poznávají, že motory nepracují normálně. Má rozkaz přistát? Přistává s plnou zátěží bomb. Zdaří se přistání? Sled událostí je rychlejší než myšlenkové pochody přihlížejících - Wellington se ještě ve vzduchu rozsvěcuje a ohnivá pochodeň se řítí do lesa.

Hořící trosky jen nerady vydávají své zajatce - tři muži jsou ještě živi, tři uhořeli - a mezi těmi poznává záchranná četa kapitána, rotmistra Jana Křivdu.

Pochovali ho se všemi vojenskými poctami i s dalšími členy posádky na vojenském hřbitově v Homingtonu.



18. Poslední zbraň

Cenné minuty - a neměl jsem žádnou možnost, než se zabývat sám sebou. Strašně se mi přičilo, že namísto boje jsem musel uniknout. Naši perut', vypravenou na německé bombardéry, roztrhli němečtí stíhači.

Ano, ano - stratég by to byl označil za předem prohranou bitvu fašistů. Jenže, co je to platné...

Kdyby šlo o trénink, byl si liboval, jaký že jsem to s Hurricanem předvedl v posledním možném okamžiku výkrot, následovaný střemhlavým letem. Tím jsem také z té pasti bestii unikl, ale přitom jsem ztratil kontakt se svými. Věděl jsem, že je to nesmyslné, přesto jsem si ale připadal jako kluk. Čert aby to spral... Kluci z peruti možná ty bombardovací stvůry dohonili a já se tu plácám a ne a ne někoho ze svých najít. Konečně - letadlo. Ať číkoli - konečně.

Během několikavteřinového letu se bod v zaměřovači rozrostl do podoby Messerschmittu. Div jsem nezajásal a vypálil první dávku. Nezasáhla. Poštvala k rvačce. Vrhám se do ní s veškerou dravostí. Obratně sleduji Messerschmitta a pálím krátké dávky. Když se mi konečně podařilo zavěsit se za něj, zamiřuji dávku z kulometů na přesně zarámovaný cíl - a jen Temže byla svědkem konce nepřítele, který se mi nachomýtl do cesty...

Jenže na místo jednoho nastoupil druhý. Jen na chvíli jsem přestal kontrolovat prostor za sebou a odtud mi

přiletěl těsně nad kabinou pozdrav. Vzápětí proletěla stodevítka kolem. Potlačil jsem stroj. Ještě další? Jasně, dva stroje pronásledují stodevítku, neměl zřejmě čas pořádně zacílit, jsou to také Hurricany. Britové. Bez rozmyslu se pouštím za nimi. Nad ústím Temže se chystala po několikaminutovém intervalu mírového ticha další bitva. Kolikátá toho dne a kolikátá v této válce, ve vzduchu, protkaném střídavě slunečním světlem a šňůrami deště? Jednou budeme o svých cestách za nepřítelem možná my tři povídat jako o něčem vzdáleném. Pokud budeme vůbec povídat...

Ty dva Angličany jsem nikdy v životě neviděl a přece jsem byl s nimi od této chvíle spojený. Podivná sestava - sestava signalizující konec jednoho z nich. Toho prvního? Bylo jen otázkou času, kdy mu jej my tři určíme. A kde. Nad bílými domky Gravesendu, nad plachtovým rybářských člunů, nad loukami? Nepřítel prchá dál v přízemním letu jako zběsilý, prudce otáčí vpravo, přelétává rozlehlé louky, přetíná kentské hrabství a míří nejkratší cestou - jihovýchodním směrem k Francii.

Podivná sestava signalizující konec Messerschmitta, se pojednou rozpadá. Přestával jsem v ní věřit, už když se vzdálenost mezi dvěma Hurricany a unikajícím začala zvětšovat. Tak to ne! Přece nenechám kořist uniknout. Sahám po páčce boost a tisknu ji. Stroj jakoby se vzepjal a obrovskou silou se řítí dál. V minutě se situace mění - dva britské Hurricany zůstaly za mnou a nepřítel nějakých pět set metrů dál. Ještě blíž, tři sta metrů. Ještě ne. Přelétl jsem bleskově přístrojovou desku. Kulometnou spoušť. Odjištěná. Už bych tomu mohl udělat konec. Ne sestava tří, ale já sám. Ale ještě ne. Sto padesát, sto metrů - i to se mi zdá mnoho. Sedmdesát. Dost. Po paměti vypínám boost, mířím a přímo přes černozelený ocas mezka proletěla dávka střel. Ten hnán strachem o život uniká. Nalétávám trochu vpravo, odhaduji nejcitlivější místo protivníkovy stroje - bok - a pálím. Série střel zasáhla. Pozoruji s uspokojením unikající pruh dýmu a čekám. Dlouhé vteřiny - ale dým ubývá a Messerschmitt se žene stejnou rychlostí dál. To už je příliš. Zaměřuji docela v patách stroje a chystám se znovu vypálit, když... Messerschmitt v poslední chvíli přelétl korunu stromu... Tak tak jsem stačil přitáhnout. Vrcholek stromu se mi oťel o spodek letounu. Stačil kousíček, nebo pomalejší reakce, a mohl jsem to mít spočítané.

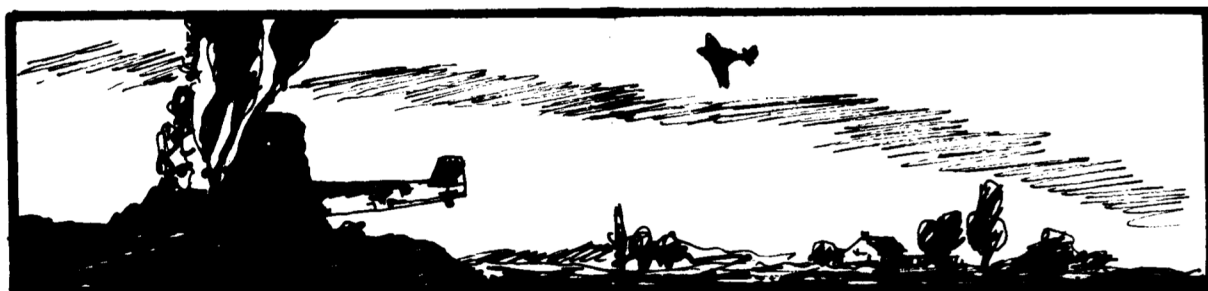
Hunův trik ve mně vzbudil zlobu. K válce, k nepříteli - k tomu, kterého mám stále před sebou. Nezmar. Z bezprostřední blízkosti - slabých padesát metrů - útočím potřetí. Nepočítal jsem, kolik střel jsem už dnes poslal na první fašistické letadlo. Několik jsem jich přišel i teď a vtom trnu: jsem u konce - bez jediného náboje. A ten vpředu letí dál. Vzteky se neznám. Co teď?

Rychle se vzpamatovávám a chladnokrevně uvažuji - s těmi dvěma vzadu počítat nemohu. Jsou daleko pomalejší než mezek. Orientuji se - ocitli jsme se nad canterburským opatstvím. Už Canterbury... Let k moři potrvá dvě, tři, nejvýše čtyři minuty. Zbývá mi poslední možnost. Zbraň, kterou znám od okamžiku, kdy fašisté napadli Polsko, kdy rozpoutali tuto krutou válku: sám sebe - svou nenávist, neústupnost, vůli a sílu rozumu - to všechno



N ĚMECKO Messerschmitt Me-109 Bf.

Technická data: Rozpětí **9,9 m**, Délka: **8,7 m**, Výška: **3,79 m** Nosná plocha: **16,4 m²**, Hmotnost prázdného letounu: **1900 kg** Vzletová hmotnost: **2660 kg** Maximální rychlost: **560 km/h**, Doba výstupu (do výšky): **7,1 min (6000 m)** Dostup: **10 500 m** Dolet **1050 km**



dohromady. To je ta zbraň. Použili ji i jiní. V Polsku i ve Francii.

Přidávám plyn, odbočuji, nadlétávám, bleskurychle stáčím a z boku mířím přímo na stodevítku. Chci ji srazit. S řevem se obě letadla míjí snad o milimetry. Metr pod sebou jsem ve zlomku zahlédl smrtelným strachem zkřívenou, nahoru vyhlížející tvář jejího pilota a pak... pak slyším hluboký řev stroje, který se zaryl do země. Nepřítel, šokovaný nepřítel, ztratil hrůzou nad svým strojem vládu...

Bylo tomu tak. Když se po stoupavé zatáčce vracím na místo činu, stoupá ze země sloup ohně a dýmu.

19. Přerušená partie

Toho dne šli všichni na přesnídátku. Já s Jackem jsme se rozhodli, že dohrajeme přerušenu partii šachu. Slíbili jsme Kellymu a Blairovi, kteří měli hotovost, že je na hodinu zastoupíme. V okamžiku, kdy mi chtěl vzít Jack dámu, zazněla poplachová siréna.

Vyskočili jsme. Za necelých padesát vteřin sedíme ve svých strojích, kyslík byl zapojen, motor pracuje a mechanici mi zavírají kabinu.

„Haló, Červený Dalmat jedna! Já Pandor! Bandita se blíží do B jako Baker, ve výši Z jako Zebra. Stoupejte rychle. Směr nula, devět, pět, konec!“

Horečně jsem lovil svou kódovou tabulku, která mi vklouzla mezi mapy. Trochu jsem znervózněl, takže když jsem ji našel, musel jsem si nechat instrukce zopakovat. Němec se blížil ke Scapa Flow ve výši Z jako Zebra. Zjistil jsem si to z tabulky. K čertu! Z znamená výšku 10.000 metrů!

Nasadil jsem kurs a plným plynem jsem stoupal.

„Haló, Červený Dalmat jedna! Já Pandor! Bandita ve čtverci B jako Baker! Pospěšte si!“

„Haló, Pandor! Tady Dalmat jedna! Letíme maximální rychlostí, kurs 095, výška R jako Robert.“ ohlásil Jack trochu nedůtklivě.

Co si to ten kontrolor o nás myslí? Jsme snad rakety? 7.000 metrů za pět minut - to není špatné!

Přelétli jsme Scapa Flow a pokračovali jsme v letu na kurs 095. A tam je náš cíl! Ohlédl jsem se, jaký to může být letoun? Jeden z nových Junkersů 86? Rozhodně nevypadal nijak vzrušeně a klidně pokračoval ve fotofování.

„Haló, Joe! Já Červený jedna! Kondensační pruh v šest hodin!“ zavolal na mne Jack.

Byli jsme v deseti tisících metrech mezi nepřátelským letadlem a Norskem. Kdyby se nám podařilo nepozorovaně nastoupat těch 3.000 metrů, odřízli bychom mu cestu k základně.

Plný plyn! Jacka, jehož stroj je lepší než můj, se mi nesnadno sleduje. Těžká lodní děla zapracovala, ale černé obláčky jsou zřetelně soustředěny pod bílými pruhy.

13.000! Je nesnesitelná zima. Otevírám přívod kyslíku naplno. Němec nyní letěl naším směrem. Možná, že nás uviděl a snažil se nám vyhnout dříve, než zaútočíme, možná, že již skončil svůj úkol. Letěl jsem ve dle Jacka ve vzdálenosti asi 800 metrů. Vzdálenost mezi námi - 3.000 m - se rychle zkracovala. Ten Němec je určitě slepý!

„Hej, Joe, jsi připraven k útoku?“

„Ano!“

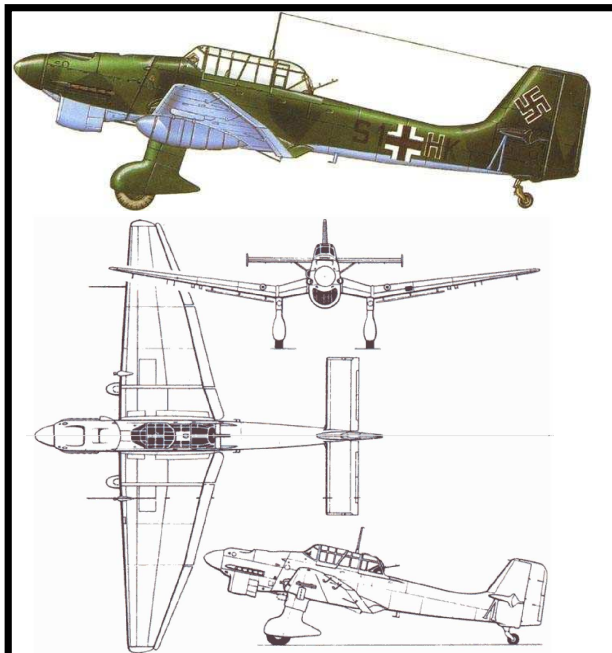
Už nás zahlédl, ale pozdě. Bereme ho do kleští. Je to štika. Leskne se jako nová mince, shora je nastříkán světle šedě, spodek má nebesky modrý. Nemá poznávací znaky.

Zatáčí nalevo, ale tam je Jack, končí zatáčku a vidí i mne, prudce se naklání, převrací se na záda a začíná pikovat v naději, že se nás zbaví.

Bez rozmýšlení letíme za ním. Pikuje přímo k moři, které vypadá jako ztuhlé, bez jediné vlnky. Teď je 800 metrů před námi! Rychlost závratně roste. V takové výšce je zapotřebí značné ostražitosti, je možné dosáhnout rychlosti zvuku - tedy pozor! Riskujeme, že se budeme houpat pod kopulí pádáků dříve, než se dá vypsát.

Němec často používá boost a i nadále udržuje rozestup. V 8.000 m ukazuje můj rychloměr 480 mil, to znamená 770 km/hod.

Držím řídicí páku oběma rukama, vší silou tlačím pedály, abych zachoval přímý směr letu. Sebe-



NĚMECKO - Junkers Ju-87: dvoumístný střemhlavý bombardér, protitankový a noční bitevní letoun.

Motor: řadový motor Junkers Jumo 211A o výkonu 746 kW, u novějších verzí Jumo 211D o výkonu 1 107 kW. **Výzbroj:** jeden nebo dva kulomety ráže 7,90 mm v zadní kabině, jedna bomba o hmotnosti max. 1000 kg, nebo dvě po 500 kg. Lehký bojový náklad pod křídlem. U verze G dva protitankové kanóny ráže 37 mm pod křídlem.

Technická data verze D-1: Rozpětí: 13,80 m, Délka: 11,13 m, Výška: 4,00 m, Nosná plocha: 31,90 m², Vzletová hmotnost: 5720 kg, Maximální rychlost: 470 km/h, Dostup: 7300 m, Dolet 1520 km

menší výchylka mi zláme křídla. I tak dostávám zabrat a vidím, jak se mi na křídlech loupe lak. Motor řve.

Rízení je blokováno. Klesáme dále... 15.000 stop: Jack se mi vzdaluje.

10.000 stop: Jack má náskok 200 m a je 600 metrů za Němcem. Začínám střílet. Jen jedna dávka...

Němec se náhle rozechvěl jako list papíru, a pak se roztrhl jako granát. Jedno křídlo odlétlo stranou, motor a část trupu letěly dál jako torpédo, ocasní plochy a různé úlomky se rozlétly na všechny strany. Jedna nádrž padala spirálou a táhla za sebou pruh dýmu od spáleného benzínu.

8.000 stop: Musím vyrovnat. Stále dotahuji jemným pohybem. V hustším vzduchu řízení zabralo a již jsem viděl, jak se horizont přesouvá pod nos letounu a jak se moře přibližuje. To už není ta ztuhlá plocha, kterou jsem viděl ze 40.000 stop! Teď je to pohybující se zelené hmota, ovroubená pěnou, která se valí přímo na můj letoun. Táhnou, ale cítím, že nebudu moci vyrovnat. Riskuji. Co se má stát, ať se stane! Pomáhám si úplným vychýlením trimmů. V jedné chvíli se mi před očima objevuje clona krve, cítím tlak ve vnitřnostech, kosti jakoby se prohýbaly, svaly mi rvou oční víčka... Vše je černé, trup letadla se třese...

Když jsem otevřel oči, závatný rozběh mě již vynesl do 4.000 metrů. Horký pramének mi teče z nosu na rukavici - krev. Točí se mi hlava. Nejasně slyším ve sluchátkách hlas kontrolora, ale odstředivá síla rozbila lampy v radiostanici a já jeho slovům nerozumím.

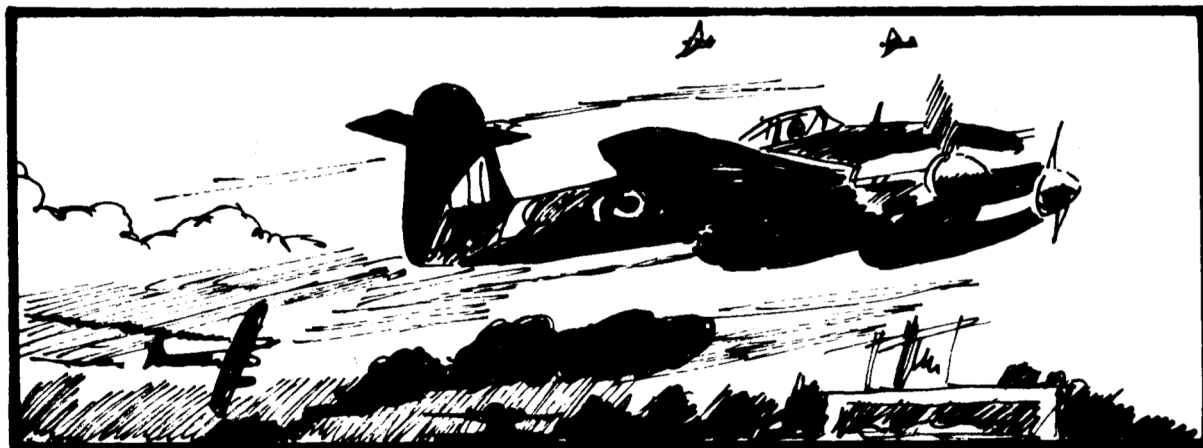
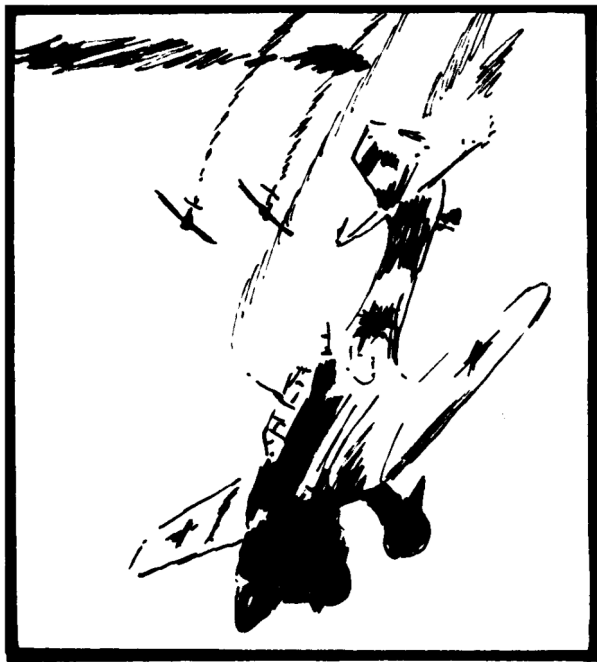
Ve vzduchu jsem sám, Jacka nikde nevidím. Pode mnou hoří mohutným plamenem benzin a olej, vítr roznáší hroudu dýmu - hrob štuky. Od oka odhaduji směr k ostrovu na obzoru a brzy rozeznávám velikou balónovou přehradu nad Scapa Flow: balóny visí ve vzduchu jako perly v náhrdelníku. Špatně se mi dýchá, letím instinktivně. Jedině pomýšlení na přistání mě trochu oživuje. Při přistání se mi zdá, že z rádia slyším Jackův hlas. Je tedy v pořádku. Sedám po větru a mechanicky roluji k dispersalu. Nemám již sil, abych pomohl mechanikům otevřít kabinu. Říkají mi, že Jack je zdrav a přistál na bříse na poli na ostrově Stromsay. Jeho letoun byl poškozen zbytky štuky. Jacka přivezla z ostrova motorová loď - promrzlého, ale radostí bez sebe.

20. Neděle nad Francií

Je neděle, nádherný jarní den. Peruť dostává rozkaz k operačnímu letu. Za dvacet minut poté odstartovalo šest dvoumotorových Whirlwindů a za nimi celá naše peruť. Odlepily se jeden po druhém, zatáhly podvozky, přitiskly se co nejnižší k zemi, přehoupaly se přes mořské břehy a cestou nad vodní hladinou se seskupily ve formaci předem smlouvenou. Nikdo nesmíme mluvit. V rádiu je klid.

Whirlwindy letěly první, stíhačky jim v patách. Jako když kačeny vyvádějí své mladé na vodu. Moře bylo velmi rozbouřené, piloti museli být velmi opatrní. Velitelem Whirlwindů je major Woodson. Jeho piloti jsou velmi odvážní a jdou za ním do nejhroších bojů se stejným zanícením jako on. Všichni jsou mladí, od 20 do 25 let. V pásmu, kde již je dovoleno užívat rádia, vyměňují mezi sebou náš velitel John Peel a major Woodson několik slov, pozměnili naši sestavu a všichni se připravujeme k boji.

Žluté a šedé pobřeží Francie vyhlíží spokojeně a mírně. Nevidíme žádné podrobnosti a je to tak lépe, zvláště



pro některé nováčky mezi námi. Z pobřežních skal vyšlehlo několik ohničků. Jsme nad Francií.

Velitel Whirlwindů stáčí doleva, ale stále drží svůj roj při zemi. Zmírňujeme poněkud rychlost a běda, dostali by se nějaký německý letoun mezi nás a Whirlwindy. Ovládáme se svou perutí předpolí dokonale.

Francie slavila neděli...

Pole i lidé odpočívali. Na bílých zaprášených silnicích se zřídka objevil človíček. Vyprahlé návsi a náměstí osad však ožily obyvateli, z nichž větší část litovala, že promeškala radostné představení. Věřili však, že se Angličané ještě jednou vrátí, a čekali.

Velkou rychlostí se ženeme k cíli, přeskakujeme svými letouny stromy, domy, údolí a kopce.

„Pozor, je to vlevo!“ slyšíme hlas Woodsonův a vzápětí vidíme Whirlwindy, jak stáčejí a zahajují útok.

Před našima očima se objevuje obrovská hladká plocha německého letiště. Na startovací ploše právě popojíždí tři dvoumotorové letouny. Měly patrně prolétnout zkušební okruhy před nočním létáním. Na obou krajích letiště stojí pod sítěmi asi čtrnáct stíhacích Messerschmittů Me-109 a tři Junkersy Ju-88, velmi pěkné, výkonné dvoumotorové letouny.

V pravém severním koutě stojí hangár pro opravu motorů a draků. Před ním stojí dvě pojízdné benzínové cisterny, dvě nákladní auta a ještě několik malých vozíků. Podél nejdelší startovací dráhy rozváží právě mechanici pomocná světla připravující letiště na noc.

Klidný a teplý večer vylákal mnoho německých vojáků z ubikací. Někteří tvoří skupinky okolo letiště, jiní se procházejí po jízdnicích drahách na jeho obvodu. Dobře, že Němci mají občas smysl ponořovat se do sebe a do svých jinak neromantických duší, aspoň jim to dnes trochu déle trvá, než se probudí, nemluvě ovšem o šesti z nich, kteří se s proděravělými břichy a hlavami válejí v tratolišti krve. Padli hned pod první a druhou dávkou majora Woodsona. Ale probuzená a uražená melancholie dovede být zlá. Dokáže vraždit se zanícením. Němci jako zběsilí skáčí ke kulometům a spouští strašnou palbu. Rychle přikvapivší soumrak zesiluje zvukovou hrozbu rychlopalných zbraní oslňujícími plameny, šlehajícími z rozpálených hlavní světelnou tříští šrapnelů, ohnivými šlehy zápalných raket všech barev a svítícími střelami, létajícími ze všech stran letiště a vylétajícími nad ním nízkou červou střechem.

Whirlwindy napadly hangár a pokryly jej kulemi svých kanónů. Stíhačky útočí hlavně na živé cíle a na letouny. Ani jeden stroj, pojíždějící na start, nešel poškozený, jeden se dokonce vzňal a exploduje. Byl to Peel, který se do něj střelil.

Jack odhalil dva Junkersy pod maskovacími sítěmi a upozorňuje mne na ně. Obracíme tím směrem. Němci však skáčí do trupů Junkersů a zesilují palbu protiletadlové obrany palbou z palubních zbraní. Přehnali jsme se nad nimi jako uragán. Jen letmo se ohlívím: jeden Junkers hoří, z druhého za námi letí sprška střel. Jack letí dál, kropí ze svých kulometů olovem německé družstvo mechaniků, kteří se schovali do příkopu. Se svým letounem přímo leze po strouze a málem svůj zápal zaplatil životem. Viděl jen polovysoké boty německých vojáků a neviděl telegrafní tyče. Jednu přerazil, ale letí dál a vůbec si toho nevšiml. Hulákám na něho do rádia, ale nechce mi věřit. Uvěřil až po přistání, když z křídla vytáhl tlustou, půl metru dlouhou štěpinu.

Whirlwindy řádily jako smršť. Jejich piloti zapálili obě benzínové cisterny a zabili mnoho vojáků. Při třetím útoku srazili rozdráždění němečtí kulometčíci jednoho Whirlwindu přímo před hangárem.

Pilot byl zabit a neřízený letoun vrazil plnou rychlostí do betonové plochy, asi deset metrů od hangáru. Tříští se na kusy, které jakoby chtěly pomstít svého pána, rozlétají se na všechny strany a trhají a rvou vše živé, a bourají a demolují zdi hangáru.

Major Woodson nařizuje návrat. Na cestu zpět volá své bojovnice. Chybí Londýňan John Gardner.

„Poor boy - ubohý hoch,“ říká klidně Woodson, nezmíniv se slovem o svém zranění. Ocelové střeptiny granátu roztrhaly jeho leteckou přilbu a zanechaly po sobě dva řezy v lebeční kosti na temeni.

Nad ostrovy se loučíme. „Haló,“ říká Woodson, „děkuji za doprovod, bylo to skvělé. Doufám, že se zase brzy uvidíme. Dobrou noc!“

21. Největší bitva stíhačů

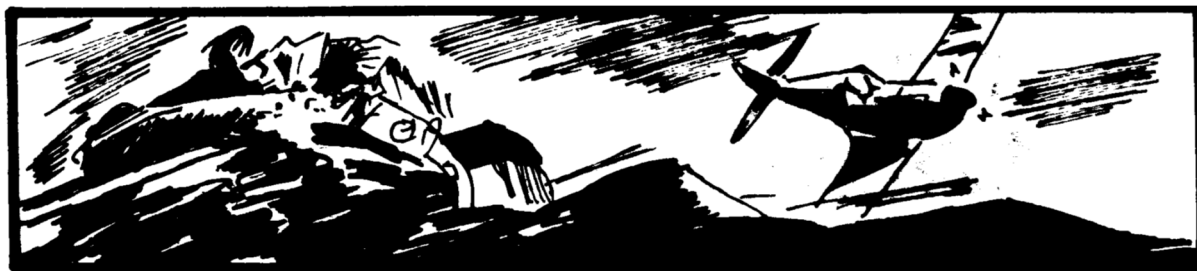
Přeložili nás k jedničce - k elitní anglické squadroně. John Peel byl povýšen na plukovníka (Wing - Commander), převzal nad squadronou velení a mne a Jacka do jedničky přetáhl. Pár týdnů jsme se přeskolovali na nové stroje Spitfiry. Je to výborný stroj. Podobný jako Hurricane, ale rychlejší.

U jedničky nás byla všehochuť: Angličané, Novozélandčané, Kanaďané a samozřejmě několik Čechů. A málem jsem padl do mdlob, když jsem zjistil, kdože to ti Češi jsou.

„Hrome, Tomáši!“ vykřikl jsem překvapeně. „Ty kluku pitomá, co ty tady děláš?“ Rozběhl jsem se pokojem ke svému příteli, se kterým jsem prošel celé Polsko, Rumunsko a Francii.

„Svět je přece jen malý,“ chechtal se Tomáš a mlátil mne oběma rukama do ramen. Div mi nezlomil klíční kost. Sedli jsme si na kavalec a rychle si vyměnili nejnovější zprávy o našich známých. Já s Tomášem budeme létat u stejné jednotky, Jarďa je zařazen u sousedů a snaží se dostat také k nám. Hrome, to by bylo senzační, kdybychom zase byli všichni pohromadě. Až na Frantu, ten jediný z nás měl smůlu...

Opět vzlétáme 16. června 1941. Úkol byl - zjistit, zda bychom mohli přímo se stíhačkami přepadat německá



letišť a ničit cíle přímo na zemi. Letěl nás celý wing, to jest 36 strojů. Právě veliteli Peelovi jsem dělal číslo. Nejmenší letecká jednotka je pár. Dvě mašiny. Jeden stíhač je nic. A ti dva mají za povinnost být stále pohromadě. Ať si první dělá, co chce, druhý ho musí stále krýt. Udělali jsme nad nepřátelským letišťem u Boulogne rodeo a vraceli jsme se, když to Peel dostal. Ze země. Od protiletadlového dělostřelectva, když jsme přelétali pobřeží. Začali to do nás prát a on koupil zásah rovnou do motoru, který mu čadil - žlutý kouř, to znamená, že má střelu v glykolu, chladícím plášti... Ale táhne mašinu dál.

Asi po pěti minutách se mu zadřel motor, hrozí nebezpečí. Otevírá mašinu, otáčí se, vypadává z mašiny ven a na padáku přistává do moře. Já jsem jeho číslo, tak ho hlídám a kroužím stále kolem něj. Druzí nás zpozorovali, naše squadrona dělá nad Peelem kolo, druhá krouží výš a třetí ještě nad ní. Hlásíme všechno rádiem na základnu v Anglii, sdělujeme pozici a čekáme, co se bude dít. Náš plukovník John Peel zatím plave ve vodě na gumovém člunu, a to skoro na nejužším místě kanálu La Manche.

A pak to začíná. Němci ho chtějí dostat, mají to vlastně blízko. Vyplovávají jejich motorové lodě, rychlé čluny a nevím co ještě. Když se k nám přiblížily, jako by znejistěly. Museli jsme vypadat jako roj podrážděných včel. A také jsme se tak na ně vrhli a rozstříleli jsme je. Chráníme dobře svého šéfa. A Bošové ho chtějí také vytáhnout. Přilétají jejich letadla, ale to se již blíží anglické stíhačky. A z obou stran vyplouvají další plavidla.

Strhl se cirkus na nebi i na moři. Boj, při kterém bylo na obou stranách sestřeleno asi 180 mašin. Na vodě byly z obou stran záchranné lodě a rychlé čluny. Angličané přijeli nalodit Peela, ale nedostali se k němu a vylovili třeba pět, šest jiných, i sestřelené Němce - prostě, ve vodě je člověk, bere se. My jsme se snažili Peela dostat, Němci také. A tak se původní letecká šarvátka rozrostla na největší letecký souboj stíhačů, jaký jsem dosud ještě neviděl a jak se později ukázalo, už ani nezažil. Obě strany stornovaly všechny akce a soustředily se jenom sem. A velká bitva v oblacích se tady semlela vlastně z ničeho. Rvali jsme se celý den a Peel se na to díval z gumového člunu. Další německé lodě k němu jely, ale zase jsme je rozstříleli. Když přiletěly z Anglie nové squadrony, vystřídaly nás a my jsme se vrátili natankovat benzín a nabít kulometry - a zase zpět, měli jsme volnost v podnikání. Bojuje se v patrech, od mořské hladiny až do 12.000 metrů. Naše dvanáctka si hlídá Peela, ale druzí chodí výš. A když to Němci vidí, jdou také výš. A pak je zásada - být neviděn. To znamená dostat se do slunce, aby byl protivník oslněn. Všechno se proto cpe nahoru a do slunce, kdo získá oboje, vyhrává.

Samotný letecký souboj se odbude ve čtyřiceti vteřinách, netrvá ani minutu. To máš jako splašená telata na pasece. Každý si vezme jednoho nebo protivník nás, a pak utíkáš, abys ho setřásl. Svinstva se při tom nedělají, ale zrovna dnes jsem zažil, jak jeden Messerschmitt střílel po našem pilotovi na padáku. Zatmělo se mi před očima a prudkým obratem jsem se mu dostal za ocas a pálmím a pálmím... Mezek se rozsypal na kusy... Celkem tu dnes spadlo do vody na 140 pilotů a k tomu ještě postřílení. Kolik se jich nevrátilo na základnu k nám a kolik na nepřátelskou? Němci také tahají svoje letce z vody. Celá desátá grupa je v tom zapojená. A desítka platí za nejsilnější skupinu v Anglii, prakticky to je obrana Londýna. Jednu chvíli si vedle Peela sedá hydroavion - Heinkel 115. Ustřelil jsem mu zadní kormidlo a za chvíli se sesypal. A pak na mne útočí Messerschmitt 109, ale vysekal mne z toho podporučík Kopecký. Než mohl vzít Němec opravu, začal kouřit a spadl do vln. Pomalu se bude stmívat a naši se ne a ne k Peelovi dostat.

Domlouvám se s Tomášem, že budeme létat v kruhu nad Peelem, když se mezi nás zapasovali Němci a já točím mašinu, před sebou a za sebou mám Němce a mezi nimi je Tomáš a pereme to do sebe a točíme se v kruhu, kdo vybočí, prohraje. Už jsem kdysi v něčem podobném byl.

A Tomáš to dostal. Sestava se sesypala, Tomáš šel dolů, jeho vítěz za okamžik v plamenech za ním. Čtvrtý zmizel kdesi ve výšce. Vrátil jsem se zpátky. Tomáš přistál na vodě a nafoukl člun. Viděl jsem, jak na mne zvedl ruku. Říkám si, Tomáš je dobrý. Navedl jsem na něho rychlý člun. Vytáhli ho. Peela konečně také.

Vracíme se na základnu, je už špatně vidět. Hvězdy začínají jiskřit, plaší mě, vidím všude stíhače. Jiskření prý působí lom světla v atmosféře, ale nevím to určitě. Je to hezké, takové slavnostní.

Víš, tam nahoře, vyprávěl mi táta, tam sílí Velký Manitou a chová stádo koní, modrých koní. Ti koně nejsou obyčejní, mají zlatá kopyta. Nikdo je neosedlá, nikdo je zkrotit neumí, jen nebeští jezdcí...

Přistávám a běžím k telefonu. Trvá věčnost, než mne spojí s nemocnicí. A pak se snažím polknout, ale nedaří se mi to. Tomáš měl těžké popáleniny. Pochopitelně, vždyť hořel. Když ho dopravili na břeh, ještě žil, potom ztratil vědomí a před okamžikem zemřel. Konec. Už jsem ho ani neviděl...

22. Velký Amos

Počátkem podzimu 1941 se nad vodami kanálu La Manche objevil nový německý stíhač s hvězdicovým motorem. Zprávy, které se v britském královském letectvu objevily, jej považovaly za americký typ Curtis P-36 jichž používala bývalá Armée de l' Air a které se po pádu Francie staly kořistí luftwaffe. K prvnímu operačnímu střetnutí mezi stíhači RAF a Fw-190 došlo 27. září 1941 a další následovala stále častěji. Avšak každý pilot, který se s těmito stroji utkal v souboji, mohl potvrdit nesmyslnost této domněnky.

Žádný předválečný stíhací typ totiž nepředčil Spitfira, kdežto nový německý letoun s hvězdicovým motorem jej převyšoval hned v několika ohledech. Byl rychlejší a stabilnější i v letu střemhlav, schopen přitom dělat otočky kolem podélné osy a navíc neobyčejně silně vyzbrojen. Malá převaha, tak těžce vydobytá nad stíhačkami Bf-109E a F, stávala se problematickou, když počet ztrát v soubojích, zvláště v prvním období, kdy se objevily nové německé stroje, značně vzrostl.

Svou nadřazenost a možno říci tajemnost si nový typ podržel po řadu měsíců. Ještě počátkem léta 1942, věděli o něm piloti RAF poměrně málo. Snímky pořízené v soubojích filmovými kamerami, dřívější hlášení o jeho silné výzbroji jen potvrzovaly. Němci však s novými stroji létali jen nad Kanálem a vyhýbali se britskému pobřeží, takže i když došlo k sestřelení, sestřelený stroj pohltilo moře a Focke-Wulf zůstal i nadále neznámým a nebezpečným soupeřem. Zpravodajští důstojníci stíhacích perutí již po měsíce připomínají pilotům, že by bylo velkým přínosem pro RAF, kdyby se podařilo některý z oněch rychlých a hbitých strojů donutit k přistání v Anglii. „Jediný by vydal za desítky sestřelů,“ končil zpravidla své připomínky. Avšak to jsme věděli až příliš dobře, nicméně přes veškeré úsilí se to nedařilo a štěstí zůstalo na straně Němců. Až nastal 23. červen 1942, kdy konečně Focke-Wulf Fw-190 ztratil svoji tajemnost.



Štábní kapitán Alois Vašátko

*

Jediná přistávací dráha na sousedním letišti byla 1100 metrů dlouhá a asi 50 metrů široká. Proto velitel základny zakázal starty a přistání v rojích. V té době se nad letištem objevil svaz osmnácti Spitfirů. Ve vzorné sevřené formaci přelétl střed letiště a pak začal přistávat. Letouny vytvořily co nejmenší okruh a bez zdržování začaly sedat ve dvojicích, křídlo na křídle. První se dotkla jenom kola a rychle rolovala až na konec ranveje. Když odbočovala z asfaltu na trávu k seřadišti, poslední dvojice - desátá - už byla také na zemi.

Než stačil překvapený kontrolor na věži upozornit velitele báze na drzý přestupek, stály už na trávě vyřízené v řadě jako družstvo gymnastů.

„Damn good show - zatraceně pěkný kousek,“ procedil anglický plukovník zuby s dýmku. Kontrolor nechápavě zavrtěl hlavou, ale velitel ho uklidnil.

„Podívejte se, podle písmen na trupu jsou to cizí. O zákazu nemohli vědět. Uvidíme, co jsou zač a proč tu sedlí.“ Byla to 312. československá stíhací peruč, která měla ve znaku letícího čápa a kterou vedl Amos Vašátko.

„Vyžádal jsem si od sektorového operačního sálu povolení přistát na vaší bázi, pane, abychom tu mohli navštívit své kamarády od 313. stíhací squadrony,“ hlásí se Amos britskému plukovníkovi.

„Dobří hoši, třístátináčníci, dělají tu dobrou práci. Na akrobata Jíchu je vždy nádherná podívaná. Budete-li se chtít zdržet, můžete i přespat, místa dost.“ A pak zval do jídelny.

Vašátko poděkoval za pozvání, ale nocleh odmítl. „Jenom doplníme. Ještě dnes musíme být ve Skotsku.“

Byli jsme v tu dobu s Tomášem na návštěvě u Jardy a jeho jednotky, takže jsme byli také svědky přistání 312. S Amosem jsem se dobře znal z francouzské kampaně, kdy také létal u elitní francouzské letky Čápů.

V klubovně jídelny přistoupil ke mně jakýsi anglický major a zeptal se: „Poslyšte, kdo je tamhle ten vysoký důstojník a co to má za vy-znamenání?“

Pohlédl jsem na Amose. Spatřil jsem ho v póze, v níž jsem ho viděl už několikrát předtím: mírně rozkročen, jednu ruku v kapse, pohled upřený do neurčita bez známky sentimentality. Rovná, štíhlá postava stála nehybně jako socha. Hubená tvář s vysokým čelem a s hluboko vsazenými zelenými očima byla soustředěná.

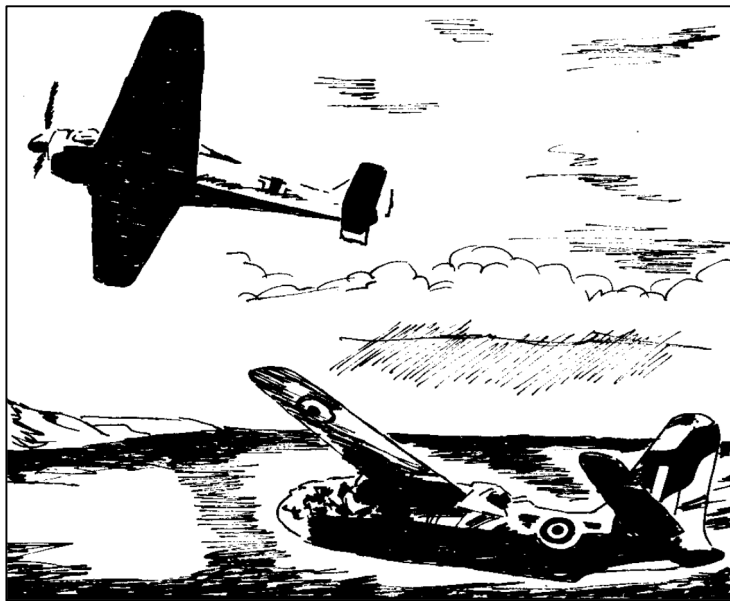
„Ve Francii sestřelil patnáct Němců a byl za to psavaný na rytíře Čestné legie. Zde v Anglii sundal jednoho, protože s více se zatím nesetkal. Ty stužky má za to.“

„Not bad,“ komentoval Brit stručně, ale s uznáním. Odpoledne třístadvánáctka hromadně odstartovala (dostala k tomu povolení) a zamířila na sever.

*

Toto všechno mi problesklo ve zlomku vteřiny hlavou právě dne 23. června, kdy jsme se vraceli po splněním úkolu z Francie. Československé letky společně s naší zajišťovaly osmnáct dvoumotorových Bostonů, které svrhly bomby na německé letiště v Lanion.

Vtom jeden z Bostonů začal kouřit a vypadl z formace. Zůstala za ním stuha černého kouře a ztrácel na rychlosti. Snadno jsem ho dohonil. Letěl jsem s převýšením po jedné jeho straně, abych přehlédl co největší prostor kolem. Ostatní bombardéry byly již několik kilometrů vpředu a výše. Věděl jsem velmi dobře, že opozdilci jsou snadnou kořistí. Za námi byl vzduch čistý. Posádce Bostonu se podařilo oheň uhasit. Vrtule se točila již tak pomalu, že jsem rozeznával jednotlivé listy a za okamžik se zastavila úplně. Ještě byla patrna stopa kouře za motorem, ale ta za okamžik také zmizela. Naděje k návratu značně stoupla. Vzdálenost od hlavní skupiny se však stále zvětšovala, výše nad námi přelétávala 312. peruť... A již tu byl první!



Zahlédl jsem jej jako temný bod, rychle se přibližující z výše ze slunce k bombardérům. Současně jeden ze Spitfirů opustil formaci a stoupavou zatáčkou se hnal za ním. Němec se snažil uniknout zatáčkou ve strmém letu ještě dříve, než mohl vypálit dávku. Rozpoznal jsem tuponosého Fw-190, unikal stále ve strmém letu k pobřeží a dostával se mi před kulometry. Byl ale poněkud bokem, a tak jsem jen tak manifestačně vypálil krátkou dávku. Spitfire ho stále pronásledoval a vzápětí jsem uviděl, jak se mu zaprášilo od kanónů. Focke-Wulf začal slabě kouřit, ale pokračoval v letu k Francii. Spitfire se potom zařadil opět do formace.

„Haló, velitel třístadesítky!“ volá Vašátko. „Zajistěte doprovod invalidy a doveďte ho domů.“ Třístadesítka okamžitě plní rozkaz. A vede svého raněného dolů. Ostatní zůstávají na 3000 metrech. Já jsem okamžitě začal stíhat svoji formaci. Za chvíli jsem ztratil vizuální kontakt s Bostonem. V rádiu jsem uslyšel, jak Amos projevil o Boston zájem rádiem: „Haló, baby, jak je vám, jste v pořádku?“

„Velmi dobře, very happy, thank you,“ zněla odpověď. A Boston se vrací domů.

Lanionské letiště muselo být těžce bombardováno, neboť němečtí velitelé nařídili stíhat Spitfiry a Bostony hluboko nad moře. Angličané je zaměřili a podávají nám zprávy o jejich pohybu.

„Pozor, nepřítelští stíhači 10 mil vpravo. Jsou asi o 3000 stop výše než vy.“

„O. K.“ potvrzuje Vašátko a přesunuje třístadváctku do žádaného směru a výšky. V dálce se objevily anglické břehy.

Všichni stíhači jsou na poslechu. Klid vystřídalo napětí, ačkoliv mnozí nevěří, že by se Focke-Wulfy pouštěly tak daleko. Ale zažili jsme již jiná překvapení. Náhle někdo vykřikl do rádia česky: „Pozor, vpravo fokouši!“

„Brake away a do nich!“ zní Amosův heslovitý povel. Pak vyráží prudkou stoupavou zatáčku doprava, do východiště k útoku - a zároveň do záhuby. Německý Focke-Wulf je příliš blízko, nevidí Amose a chystá se vrhnout na jednoho Spitfira. Amos jde proti němu zespodu, a když zahlédne jeho mohutné břicho z bezprostřední blízkosti, nestačí už strhnout Spitfira stranou. Tuny oceli se do sebe zaklíní a pak padají do moře.

Z vraku Spitfira se těsně po katastrofě ozývá palba z kulometů. Je to bojovníkova smrtelná křeč - nebo předud svědků tragédie? Je to však docela určitě Amosovo vojácké: „I takhle to může někdy skončit, kamarádi. Ale vy musíte pokračovat až do úplného vítězství!“

23. Obě sekce Scramble

Let na Morlaix byl dlouhý, hlavně pro stíhače, proto se počítalo s tím, že se budou vracet s prázdnými nádržemi a nebudou tudíž schopni zajistit bezpečné přistání bombardérů. Proto 310. a 312. peruť vyčlenila dvě sekce po dvou strojích na pobřežní letiště Bolt Head, aby při návratu stíhače vystřídaly. V kabině jednoho z těchto strojů seděl i Franta Trejtnar a čekal na povel ke startu.

Bylo nádherné počasí, obloha bez jediného mráčku, klid prázdného letiště a příjemné teplo slunečního podvečera, ho ukořelovaly do jakéhosi polospánku, při čemž se tak dobře snilo o vzdáleném domově...

Zasvištění vystřelené rakety snění rázem ukončilo. V následujících minutách už Spitfiry stoupaly nad modrou hladinu Kanálu, kam je vedla pozemní stanice. Franta přepnul přijímač na operační frekvenci a hned poznal, že někde nad ním je pěkně veselo. Vzápětí nato uviděl vracející se rozházenou formaci bombardérů a za nimi náš bojující chumel stíhačů. Obě sekce Scramble se vmísily do vřavy, ale to se již fokouši obraceli k domovu. Připojily

se tedy k Bostonům a pokračovaly v jejich ochraně.

Když poslední bombardéry posedaly, dostaly příkaz k přistání i obě sekce. Franta měl benzínu dost, proto s přistáním nespěchal a čekal, až přistanou poslední stíhači. Konečně se chystal také on přistát, když v tom nad sebou uviděl žluté břicho Focke-Wulfa Fw-190. Ani nechtěl věřit svým očím. Ale byl to on, nemohlo být pochyb. A tak to hned hlásil pozemním stanicím. Tam byli asi také překvapeni, protože se nezmohli ani na odpověď.

Focke-Wulf o Frantovi zřejmě nevěděl. Franta proto zvedl mašinu a jen tak, nazdařbůh, jen pro uklidnění nervů, vypálil dávku.

Němec začal stoupat do sluníčka, aby se ho zbavil. Naštěstí bylo slunce na západě, a tak se obě letadla dostávala dál a dál nad Anglii. Kdykoliv chtěl Němec otočit, řezal mu Franta zatáčku, a tak si to vždycky rozmyslel a pokračoval v letu na západ. Ve 25.000 stopách ho to již zřejmě přestalo bavit a začal definitivně točit k Francii. Franta mu nadbíhal, a tak se jejich vzdálenost vůčihledně zmenšovala. Jenže byl stále asi o 500 stop niž než Němec. Když ale uviděl, že by se mu Spitfire dostal za ocas, skopl to dolů a vrhl se na Frantu. Obě stíhačky na pár vteřin spustily ohňostroj.

S nataženým Spitfirem mu byl Franta prakticky stojícím cílem. Uhnout však nechtěl, neboť po předchozím měření rychlosti si byl vědom toho, že by mu hravě utekl. Proto to držel jako beran a střílel do nebe... až to koupil. Motor vysadil a do obličeje mu chrstla sprcha oleje. Vykořpl do souvratu, obrat byl však bez rychlosti, proto zoufale pomalý, dostal při něm další zásah do křídla a pár střepein do těla. Pak to šlo už docela hladce vývrtkou dolů. Pravé křídlo bylo z poloviny pryč i s křídélky, letoun byl neovladatelný. Pokoušel se vyskočit, ale ani to se mu nedařilo. Už se celkem smířil s tím, že skončí na tom otáčejícím se políčku pod sebou, ale pojednou mu uklouzla noha a kopl do řídicí páky. Síly se rázem změnila a Franta vyletěl z kabiny jako zátka ze šampusu. Však byl také již nejvyšší čas.

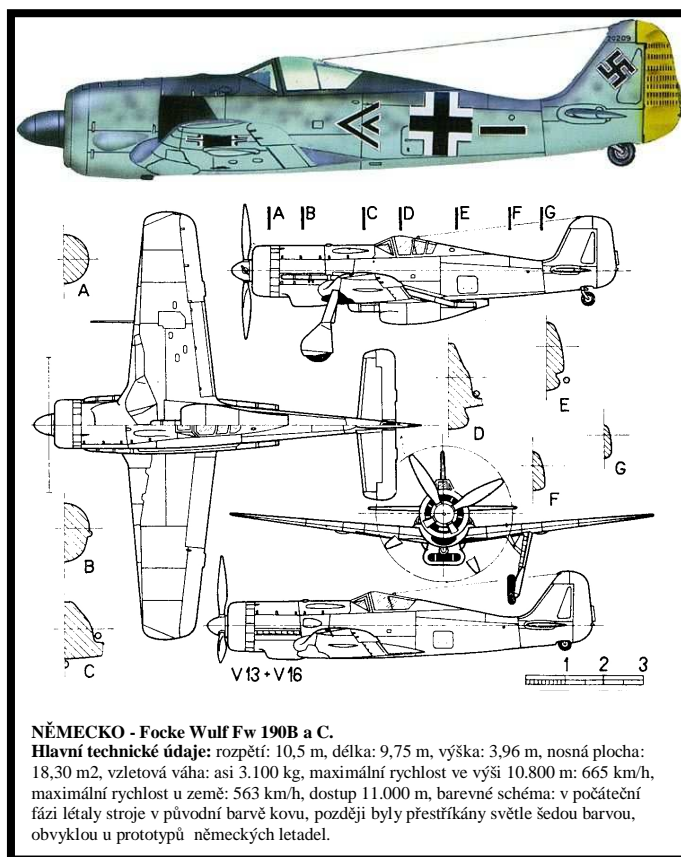
Značně se mu ulevilo, když po kratším hledání zatáhl za rukojeť uvolňovače a po silném nárazu se nad ním rozevřela kopule padáku. Bylo vyhráno, nebyl ale konec překvapení...

Když se tak náhle zastavil a visel vysílen na padáku, uslyšel pojednou neznámý klokotavý zvuk. Rozhlédl se po zdroji a ke své hrůze uviděl, jak na něho nalétává fokouš. Vyvstal na něm pot a bezmocně čekal, že ho rozstřílí na padáku. Ale on proletěl stranou a pustil se se staženým plynem spirálou dolů.

Přestal se o něho zajímat a chystal se na dopad. Hlavu měl přivázanou kabelem od sluchátek k popruhům padáku a padák sám byl na několika místech roztržen. Snažil se na skupinu stromů. Aby se jim vyhnul, snažil se taháním za šňůry změnit směr sestupu. Tím se ale dost rozhoupal a dopad smůlu dovršil: zhouplo ho to hodně proti svahu a pravá noha to nevydržela. Ani se nepokoušel vstát, zlomenou nohu si srovnal pomocí zdravé, vytáhl píšťalku a začal pískat. Při sestupu totiž neviděl žádné obydlí, tak měl obavy, aby tam někde nezůstal zapomenut. Z pravé ruky silně krvácel, proto se snažil rychle někoho přivolat.

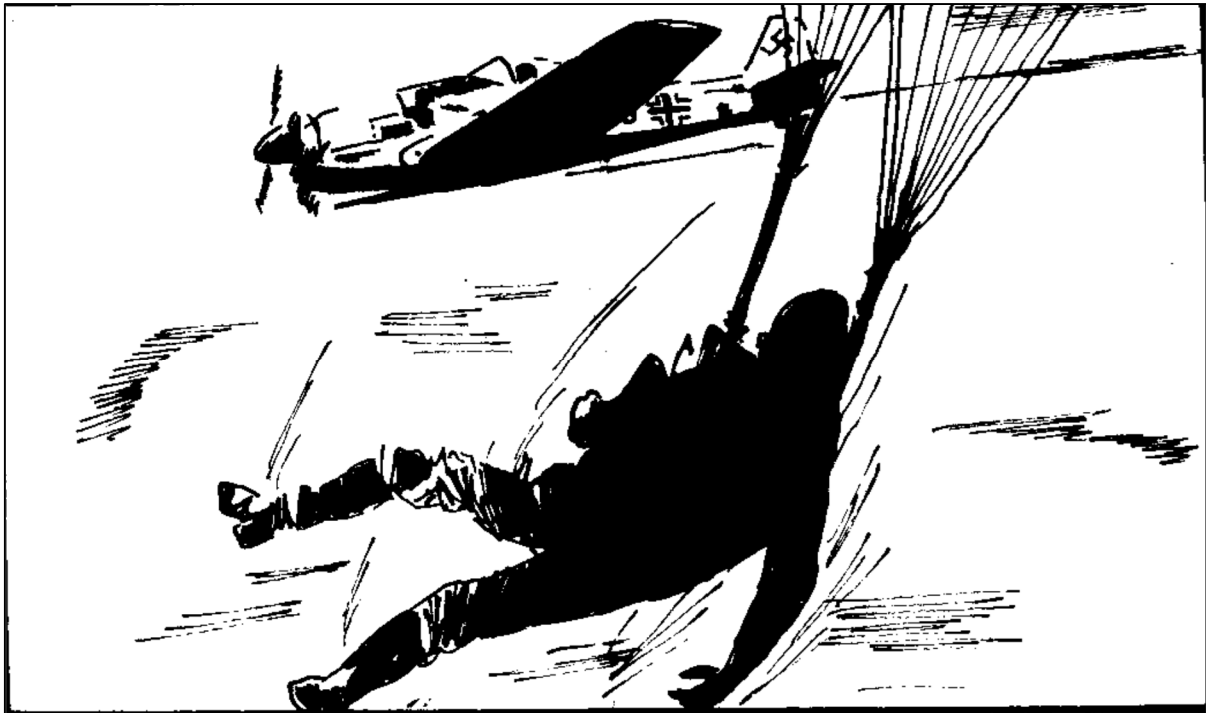
Franta ležel v jakémsi dolíku, takže neměl žádný rozhled. Ale za chvíli, která nebyla tak dlouhá, jak se mu zdálo, z různých směrů uslyšel hlasy a brzy nato uviděl i blížící se postavy. Postupovaly jako na honu, každý brokovnici připravenou k palbě. Zamával na ně a zavolal: „I am not, Jerry!“ Je to však nepřesvědčilo, nejspíš jim něco nesedělo v jeho přízvuku. V uctivé vzdálenosti se honci zastavili a ptali se, má-li zbraň. Když přisvědčil, musel dát ruce nad hlavu a jeden z nich přišel k němu a začal ho prohledávat. Konečně našel jeho legitimaci a tu se rázem všechno změnilo. Byl narychlo ošetřen, naložen na jakási vrata z ohrady, na které nejdříve rozprostřeli jeho padák, a odnášen v samém hedvábí. Teprve, když ho vynesli na svah, zjistil, že nedaleko mezi stromy je ukrytá farma, z níž za okamžik zavolali sanitku, a ta ho odvezla do exeterské nemocnice...

První Fw-190A, který mohla, RAF ohodnotit, byl letoun Fw-190A-3, W Nro. 3F13, Oblt. Armina Fabera, poručík III/JG 2. K večeru 23. 6. 1942, přistál s tímto letadlem na letišti RAF Pembrey v jižním Walesu. Přestože jeho Staffel 7/JG 2 měla souboj se Spitfiry československého wingu vracejícími se z náletu na letiště Morlaix ve Francii, byl Faberův letoun zcela nepoškozený. Důvod přistání byl poněkud nejasný. Domněnku, že si spletl Kanál



NĚMECKO - Focke Wulf Fw 190B a C.

Hlavní technické údaje: rozpětí: 10,5 m, délka: 9,75 m, výška: 3,96 m, nosná plocha: 18,30 m², vzletová váha: asi 3.100 kg, maximální rychlost ve výši 10.800 m: 665 km/h, maximální rychlost u země: 563 km/h, dostup 11.000 m, barevné schéma: v počáteční fázi létaly stroje v původní barvě kovu, později byly přestříkány světle šedou barvou, obvyklou u prototypů německých letadel.



La Manche s bristolským zálivem a myslél, že přistává na letišti v severní Francii, utvrdilo i to, že krátce před přistáním provedl nad letištem sérii vítězných výkrtů. Faberův pomalovaný letoun byl ihned prozkoumán odborníky a piloty RAF. Prověření plně potvrdilo hlášení pilotů squadron a do budoucna ovlivnilo britské názory na konstrukci stíhacích letadel.

Po přistání jsem se byl na Němce podívat. Stoupání na západ vzdálilo Focke-Wulfa od jeho francouzské báze a benzín mu ubýval rychleji, než předpokládal. Pilot byl v dřívějších nehodách už dost natlučen, dokonce i páteř měl upravenou a zesílenou voperovaným zlatým plátkem, a tak použití padáku nebo přistání v terénu na břicho by pro něj bylo dost značným rizikem. Tak se tedy rozhodl přistát na letišti a zničit stroj až po přistání. Ale někomu to myslelo a byl u něho dřív, než pilot stačil vypnout motor. Němec po přistání požadoval potvrzení o sestřelení tří Spitfirů, aby prý po válce mohl dostat železný kříž, ale všichni jsme se mu vysmáli a řekli, že po válce se již kříže rozdávat nebudou.

24. Polní soud

V březnu 1943 zaútočilo několik desítek stíhačů na naše letiště. Byl to snad poslední záchvěv útočnosti německého stíhacího letectva. Nepodařilo se nám včas odstartovat a útok odrazit. Můj Spitfire VX-F dostal ještě na zemi přímý zásah a já několik střepin do nohy. Skončil jsem v nemocnici. Koncem dubna jsem se už zase cítil skvěle a čekal na propuštění. Konečně přišel papír, že odcházím k jednotce, která dodává nová, nebo opravená letadla bojovým jednotkám tzv. Ferry-Pool.

„Kluci, to bude ulejšvárna na pět neděl. Budu se flákat po celé Anglii. Ale já vám slibuji, že jak dostanu do ruky pěknou bednu, tak vám ji předvedu!“

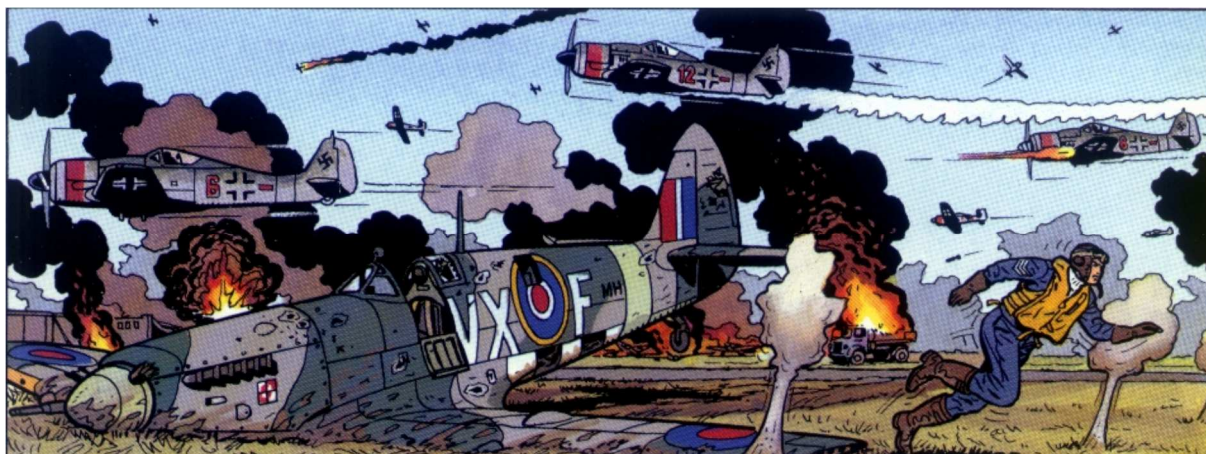
Čtvrtý den nato startuji. Měním kurs na nemocnici. Přelétávám kolem oken a ohlžím se. Pacienti vyhlédli a mávali na mne. Nalétávám okruh. A v té chvíli vstává muž, který seděl na zemi pod velkým slunečníkem a hrozí mi holí.

„Ty na mne budeš, civile, hrozit? Za to půjdeš k zemi!“ chechtám se. Sklopil jsem stíhačku k zemi a v nízkém letu se řítím k postavě, stále mávající holí... až padá na břicho na zem, letadlo zaburácelo, vzdušný vír překotil slunečník... Otáčím mašinu a znovu nalétávám k nemocnici. Pacienti ve druhém patře zdraví mou leteckou přehlídku. Jdu ještě níž, protáhl jsem se křídly mezi stromy, větve se ohýbají a listí frčí. A ještě mávám křídly přátelům a vracím se na letiště. Už jak přistávám, vidím, že je zle. Letecká policie si už na mne čeká a odvádí mne přímo od letadla. A je průšvih. Nikdo nechce mít s případem nic společného, všichni velitelé dali ruce pryč. A koncem dubna jdu před válečný soud v Londýně.

Zachmuřený přicházím na ministerstvo letectví. Vstupuji do soudní síně bez čepice, s knihou letů v ruce. Po obou stranách letečtí důstojníci jako stráž. Na vyvýšeném pódiu pět mužů v talárech a parukách.

„Předstupte a dejte mi váš zápisník letů!“ poroučí předseda.

Předávám knížečku přísedícímu po pravé straně. Ten převrátil několik stránek, náhle se na mne podívá, šeptá cosi předsedovi, který přikývl a vydává rozkaz: „Strážní, odejděte! Zapisovatelka rovněž!“ Zůstalo pět mužů v



talárech a já před nimi na vzdálenost sedmi kroků v pozoru.

„Mohu, vaše blahorodí?“ zeptal se přisedící napravo od předsedy.

„Samozřejmě, jen klidně mluvte!“

„A přisedící se usmál: „Ty darebáku, pojď sem. Poznáváš mne?“ Sundává si paruku, trochu ztloustl, ale je to - generál John Peel.

„Samozřejmě, šéfe, že vás poznávám.“

„Pro kristapána, co jsi to vyvedl? Pánové, tenhle darebák Joe mne totiž tenkrát tahal u Boulogne z vody... Byl moje číslo... Co s tebou teď máme udělat? Cos to vyváděl za voloviny u nemocnice?“

„Jaképak voloviny, pane. Já jsem tam ležel a jsou tam letci, kteří už dva roky neviděli aeroplán. Byl jsem tam s nimi pět neděl. Nějak mi jich bylo líto. Vždyť jsou desinformovaní, nikdo se o ně nestará a neznají ani naši novou techniku. Tak jsem jim slíbil podáním ruky, že jim předvedu moderní, novou stíhačku. Vždyť ani nevědí, že máme Tempesty! Udělal jsem jim v něm proto přehlídku!“

„Chlape, proč jsi ale dával tomu generálovi k zemi?“

„Promiňte, pane, to byl generál? On se mi totiž nelegitimoval, byl v civilu a stejně nemá na letce zelená uniforma co hrozit. Jářku, řekl jsem si, to si nesmíš dovolit. Neměl na mne hrozit holí. Kdyby nehrozil, tak jsem ho nechal být... To je vše, pane!“

Generál Peel listoval v zápisníku. „Ty ještě stále létáš?“

A co mám dělat, šéfe? Mám se flákat, když je válka?“

„A půjdeš znovu do operací?“

„Ovšem, už se nemohu dočkat, až budu zpátky u bojové squadrony!“

„Pánové, vidíte, to je celý on: darebák Joe!“ otočil se generál k předsedovi a ostatním přisedícím. „Vypadni a počkej na mne na chodbě.“ poručil.

Každá minuta se mi zdála dlouhá, ale generál Peel přišel brzy a zve mne na oběd.

Jsem přerazen k bojové letce a dokonce na vlastní žádost. Konečně se setkávám s Jardou. Byl sice několikrát za mnou v nemocnici. Také jsem se dověděl, že se oženil, vzal si Angličanku.

U letky se každý divil, že jsem nic nevyfasoval. Normálně je za podobné - zjištěné - přestupky jediné degradace.

„Ty musíš mít sakramentskou protekci,“ říkají mi. Nepověděl jsem však nikdy nikomu, že u soudu byl generál Peel.

Jen jedinou starost ještě mám: aby mi nezapsali záznam do zápisníku letů červenou barvou - což je znamení hanby.

Řízení zrušili u válečného soudu, od stíhání upustilo i velitelství okruhu... a pak vše přišlo k veliteli stanice, aby stíhače potrestalo, ale černým inkoustem.

V knize letů mám tedy záznam: Porušení letecké kázně 20. dubna 1943 - pilot odstartoval proti nařízenému směru se stranovým větrem.

25. Pozvání na večeři

Jsme ve vzduchu. Vítr v zádech je pravdu silný a cesta rychle ubíhá. V hloubce pod námi se čeří moře. Jindy to bývá klidná, jen lehce zvrásněná plocha. Dnes ne. Dnes je pokryta bílými čepičkami. Víme, co to znamená: moře je vzduto vlnami.

A již je tu Francie. Na obloze se vylíhlo několik tmavých, na pohled neškodných obláčků, které vítr rychle rozhání.

„Vracím se,“ zvolal náhle někdo ve fónii. Znělo to slabě, jako by hlas přicházel z velké dálky. Neuvedl ani svůj volací znak a číslo, a navíc - řekl to ve své mateřštině. Je pravda, i to se někdy dělá, třebaže je to zakázané,

ale to bývá zpravidla až tehdy, když už není co ztratit.

V horní i dolní formaci se zdá být všechno v pořádku, ale v naší - po mé levici - vybočuje stroj ze skupiny a z motoru se začíná táhnout slabý pruh bílého kouře. Zatrnulo mi. Bože, vždyť je to Jarda! Má ten kluk ale smůlu! Zatím je však pořád naděje, že se mu podaří doletět k anglickému pobřeží a tam ho snad vytáhnou z moře. Bude-li mít aspoň trochu štěstí...

Odpoutává se druhý letoun a Teacher 34 hlásí, že doprovodí přítele. Rád bych to byl já, ale musím dál vést letku nad Francii. Tak se to dělává, je to služba kamarádovi, který se ocitl v nouzi. Zbylých deset letounů pokračuje k cíli.

Let probíhá bez jakýchkoliv potíží, až se to zdá podivné. Dole pod námi Ventury skončily svůj úkol a vítr rozhání oblaka prachu a kouře. Operační sál předává veliteli rozkaz k návratu. Točíme zpátky k pobřeží, ale zdá se mi věčností, než se zbavíme pevniny a dostaneme se opět nad moře. Přepínám na frekvenci záchranné služby, protože pochyby o osud kamaráda se dotěrně hlásí, i když se je snažím potlačit...

„Právě vyskočil,“ hlásí Teacher 34 a opakuje několikrát kódové heslo pro zaměření mayday, mayday, mayday.

Chudák Jarda, daleko to tedy nedotáhl. Můj počáteční optimismus je ten tam. Nyní jde již opravdu do tuhého, ale snad to všechno přece jen dobře dopadne. Snad ho naši vytáhnou z moře, nějaký den si poleží a zas bude dobře.

Avšak právě tak je docela možné, že ho najdou Němci, a to pak bude horší... Ale rozbouřené moře i z výšky dává tušit, že boj o záchranu života bude těžký. Hledám v tom krásném a zároveň tak krutém živlu pod námi bílý bod, kopuli padáku, leč marně. Moře dnes překypuje bělostí hřebenů vln.

„Právě dopadl,“ ozývá se opět Teacher 34. „Snaží se odpoutat od padáku, ale nějak mu to nejde... je hrozně silný vítr...“

Naše peruť dostala rozkaz k letu na mateřskou základnu. Žádám o povolení přistát na nejbližším letišti a urychleně si doplnit pohonné hmoty. Přidává se ke mně Ada a nejrychlejším směrem míříme k Anglii. Teacherovi oznamuji, že ho přijdeme vystřídat, jakmile natankujeme. Neodpovídá. Pozemní stanice ho vzápětí také volá: „Dejte zprávu, jak je s vaším přítelem? Podařilo se mu dostat do dinghi?“ Ale odpověď nepřichází. Chci opakovat zprávu, když vtom zaslechnu slabé volání: „Teacher 34 žádá zaměření polohy.“

Silný hlas pozemní stanice okamžitě odpovídá: „Slyšíme silou jedenáct, naberte výšku a oznamte, jak je s přítelem!“

Slyšitelnost postupně sílí: „... padák ho stále vleče a myslím, že již není naživu, pobřeží Francie je v dohledu.“ Stanice potvrzuje příjem a vzápětí dává rozkaz k okamžitému návratu.

V Tangmere ihned doplnili naše mašiny, ale kontrolní věž nám přikazuje: ČEKAT. Po chvíli se od pobřeží přibližuje letadlo. Je to Spit. Teacher 34.

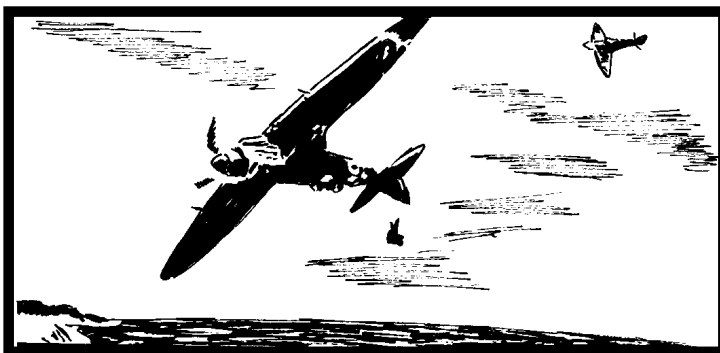
Přistává, popojíždí k nám a vypíná motor. Josef Štivar si pomalu stahuje kuklu z hlavy a ještě pomaleji vylézá z kabiny. On, který bývá vždycky samá řeč, nyní jakoby oněměl.

„Tak, jak je to s ním,“ naléhá Ada. „Máme doplněno, půjdeme se tam podívat, má-li to ještě nějakou cenu.“

Kluci, je to už zbytečné... Když jsem se s ním vracel, kouřil mu motor čím dál víc, až vysadil docela. Možná, že ho vypnul, ani přesně nevím. Volal jsem ho několikrát, ale neodpověděl. Byli jsme asi v třetině Kanálu, když vyskočil. Šel poměrně rychle dolů a měl velké výkyvy. Hlásil jsem to a žádal zaměření polohy. Po dopadu se mu nepodařilo zbavit se padáku a vítr ho začal vléct vlnami. Moře bylo silně rozbouřené a ve sto stopách to se mnou tak silně házelo, že jsem musel dávat pozor, aby mne to nesmetlo dolů. Viděl jsem, jak se snaží šňůrami stáhnout padák a jednu chvíli se mu to už skoro podařilo. Ale v následujícím okamžiku vítr zase nafoukl vrchlík. Asi po pěti minutách bylo vidět, že je se silami u konce. Vítr ho hnál takovou rychlostí, že za ním zůstala rozčerená brázda, jako za motorovým člunem. Bránil se již ochable. Rozhodl jsem se, že padák ustřelím. Provedl jsem nálet, ale házelo to se mnou tak, že jsem nebyl schopen přesně zamířit - a v tu chvíli jsem si nechtěl vzít na svědomí, že zasáhnu i jeho. Udělal jsem další průlet, ale to již nebylo vidět nejmenší známky odporu. Tělo bylo vlečeno značnou rychlostí k Francii, pobřeží bylo vidět z malé výšky. Hlásil jsem to operačnímu a oni mi nařídili, abych se vrátil... To je všechno, kluci.“

Na exeterském letišti čekají mechanici od chybějících letounů. Když se scházíme před dispersalem, čeká nás tu velitel letky. Povídá: „Je tu jedna věc, kterou musíme udělat. Má manželku, které to musíme oznámit. Měl by jí to říct některý z vás.“ Dívá se na mne. Ví, že jsem se s Jardou nejvíc kamarádlil já. Přesto namítám, že to by nejlépe mohl udělat nějaký Angličan, aby sdělení bylo možná co nejšetnější, ale Angličané už všichni odjeli.

Beru od velitele lístek s adresou a Alda se nabízí, že mne tam aspoň doveze. Cestou mlčíme. Našli jsme to docela snadno. Domek se zahrádkou. Procházíme brankou. Okamžik váhám, potom zmáčknou tlačítko zvonku a



zhluboka nadechnu. Vzápětí je slyšet rychlé kroky, dveře se otevírají a v nich se objevuje mladá žena. Říkám své jméno.

„To jste se ale opozdili, nemohla jsem se ani dočkat, tak pojdte dál!“ A volá i Adu a jde před námi chodbou...

Hlavou mi bleskne myšlenka na to nešťastné pozvání, které mou roli ještě více znesnadňuje. Takové přivítání jsem si nepředstavoval. Sleduji ji a čekám, co přinese příští okamžik. Po několika krocích se obrací a veselost v její tváři přechází ve zvláštní strnulost. Rozechvělymi rty se ptá: „A kde je Jarka?“

V hrdle mám najednou sucho, ale snažím se pronést klidným hlasem tu větu, kterou jsem si cestou v tolika obměnách opakoval: „Lituji, že vám musím oznámit smutnou zprávu. Váš manžel se nevrátil z letu nad Francií. Vyskočil padákem a doufáme, že se dostal do zajetí a po válce se vrátí...“

Vlastní hlas mi připadá dutý a cizí. Její oči na mne chvíli nepřítomně hledí; potom se hrouť jako podřátá. Jen tak tak ji stačím zachytit. Přichází domácí paní. Beze slova pochopila a v mžiku se vrací s vodou. Zatímco jí omývá obličej, stojíme nad ní mlčky a jaksi bezradní. Svůj neradostný úkol jsme skončili a nebyli jsme v něm úspěšní. Je čas odejít. Ale již se probírá k vědomí a oběma rukama si chytá hlavu a sténá. Skláním se k ní a snažím se jí dodat trochu naděje: „Spadl na padáku blízko francouzského pobřeží a je stále ještě naděje, že ho zachrání a po válce...“

Má slova jsou málo přesvědčivá, protože jim sám nevěřím. Byl bych vlastně raději, kdyby pochopila, že naděje není. Domácí hladí zoufalou ženu po vlasech a snaží se ji utiшит. „To všechno přejde a bude dobře...“

Prázdná slova. Zdá se mi, že opět ztratila vědomí.

Odcházíme, doprovázeni paní domu. Cestou vysvětluje: „Čekají rodinu, bydlí u mne sice krátkou dobu, ale mám je oba ráda. Doufám, že se jí manžel vrátí.“

Paní tedy doufá. Napadá mne, kolik nadějí válka vzbuzuje. A kolik jich současně zabíjí. Kdyby šlo jen o naděje! Ale ona zabíjí lidi, ty především. Muže, ženy, děti. Nevybírání si. Zabíjí otce, dosud nenarozeného dítěte, zabíjí štěstí dvou mladých lidí - a místo něj podstrkuje naději: že snad, možná...

Kolik mladých žen bude doufat, že se jejich muži ještě vrátí. Po válce, až skončí čas velkého vraždění. I my doufáme. Někdy zuřiví bezmocí pouhé naděje, někdy ji proklínáme, ale přesto se jí nevzdáváme. Za nic na světě. Naděje je věrnou družkou válečného letce.

Nasedáme do auta. Je mi zoufale. Nevěděl jsem, že Jarda čekal rodinu, dělám si proto výčitky, že jsem dal tak málo víry. Už bych si nikdy nevzal takovou věc na starost, říkám si v duchu, od toho tu jsou přece jiní.

Říkám to Aldovi, ale ten mlčí. Teprve když vjíždíme na hlavní silnici, vyhrkne: „Tak kam pojedeme teď?“

„Jed', kam chceš, jenom ne domů.“

„Však já bych stejně nejel, chtěl jsem jen vědět, co řekneš!“

Zase mlčíme a vůz se blíží k Exeteru. Bože, jak divný den! Pozvání na večeři...

Neubráníl jsem se, abych si tu vzpomínku znovu nepřivola. Vracíme se s Jardou od mašin, kam jsme si donesli padáky a věci, Jarda se ke mně obrací a říká: „... jak to dnes skončíme, půjdeš se mnou, zvu tě. Manželka mi přikázala, abych tě vzal hned sebou a nemusels nás hledat. Zítřka by už na to třeba nebyl čas...“

Zítřka by už třeba nebyl čas...

Jeho čas vypršel dnes, náš kamarád Jarda měl bad luck, na samém konci dolétané operační túry! Hrom aby do toho!

Stažené hrdlo povoluje a já polykám slzy. Chutnají hořce. Probouzejí zlou chuť spláchnout je něčím hodně ostrým. Kdyby nám dnes naše hostinská nalila utrejch, tak to vypijeme. Čeká nás smutná, divoká tryzna za kamaráda.

O jeho dalším osudu jsem se již nikdy nic nedověděl. Snad vítr zavál padák s jeho tělem až k francouzskému pobřeží a tam ho někde pochovali. V seznamu padlých a nezvěstných se objevilo i Jardovo jméno. Ztracen, pravděpodobně zabit 4. května 1943.



ZNAKY ČESKOSLOVENSKÝCH PERUTÍ VE VELKÉ BRITÁNII ZA DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY



311. československá
bombardovací peruť



310. československá
stíhací peruť



312. československá
stíhací peruť



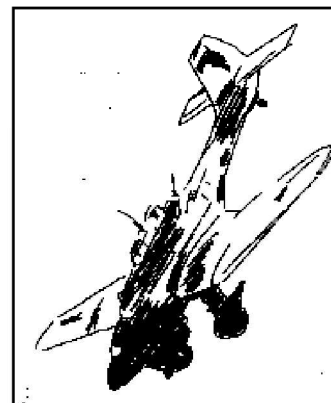
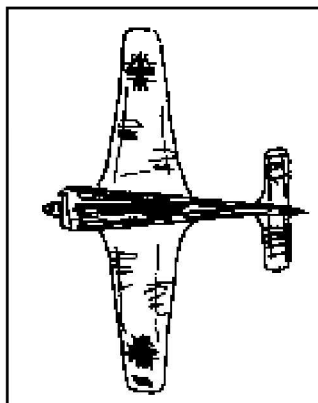
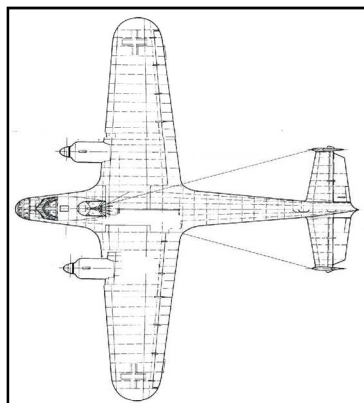
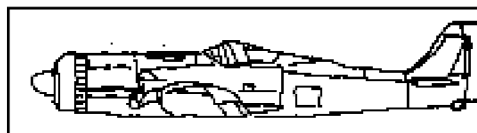
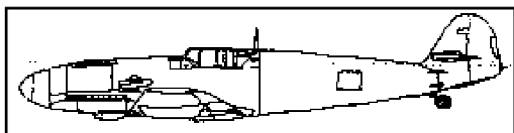
313. československá
stíhací peruť



68. britská noční
stíhací peruť, jejíž jednu
letku tvořili českoslovenští
letci

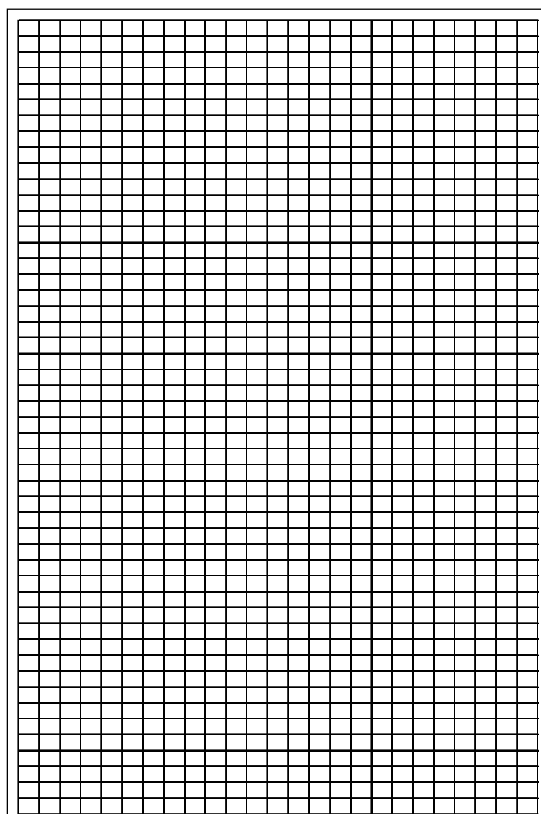
PRAVIDLA ODDÍLOVÉ DOBRODRUŽNÉ HRY

Hrají mezi sebou družiny oddílu. Každá družina je rozdělena na dvě početně silné skupiny - letky (flight), vždy dvě letky tvoří křídlo (wing), tj. družinu. Jednu letku vede rádce, druhou podrádce. Obě letky jedné družiny - jednoho wingu - navzájem spolupracují nezávisle na jiném wingu - jiné družině a jejich výsledné body (sestřely) se sčítají. Která družina na konci hry má nejvíce sestřelů, vyhrála.



Organizátor hry (rozhodčí) je vybaven:

- pro každý úsek hry jedním kusem mřížky (radarem) formátu A4 bez označení řádků a sloupců (viz dole na této stránce) - namnožit na kopírce
- pro každý úsek hry sadou obrázků letadel: 3x každé letadlo (15 kusů)
- obrysy letadel nalepí na mřížku (radar) - stále bez označení řádků a sloupců, jak je na příkladu ukázáno na straně 123, pro každý úsek je jiná sestava letadel (možno nalepit 12 až 15 letadel)
- tabulkou sestřelů pro každou družinu (wing) zvlášť (viz str. 47)



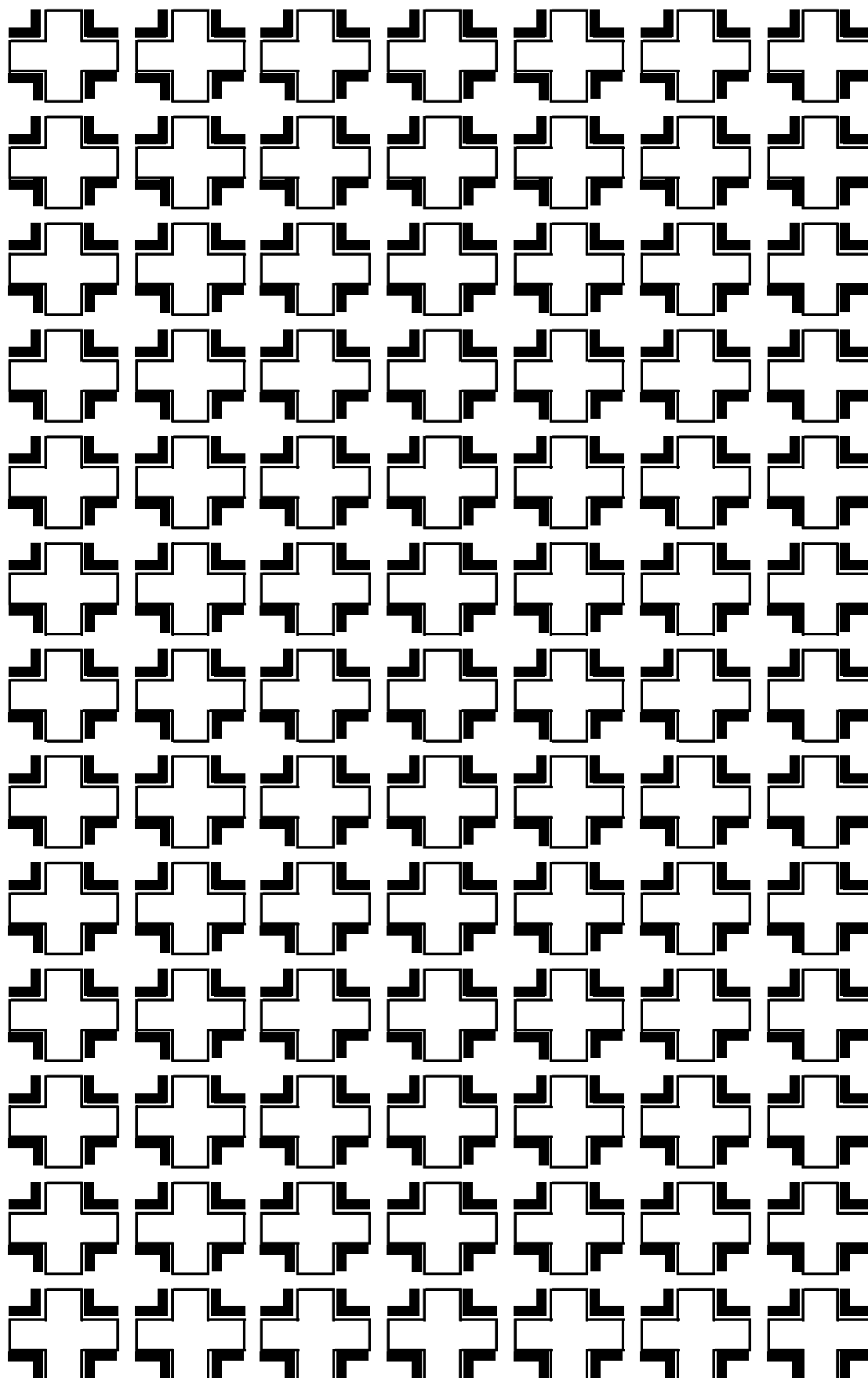


Nebeští jezdci

Příběh našich letců za druhé světové války.



TABULKA SEŠTŘELŮ



Každá letka (flight) je vybavena:

- pro každý úsek vždy jednou prázdnou mřížkou (radarem) bez označení řádků a sloupců (ty budou označeny až na pokyn organizátora hry)
- měkkou tužkou a gumou na mazání
- jednou tabulkou sestřelů (viz str. 124)

Organizátor hry ukáže každé družině svůj radar s nalepenými letadly, stále ještě s neoznačenými řádky a sloupci po dobu asi 10 až 15 vteřin (někdy jsme s radarem třepali a mírně pohybovali - *rušení radaru* - abychom ztížili zapamatování polohy letadel). Letky si musely zapamatovat polohu letadel co nejpřesněji a nesměly si nikde nic poznamenávat. Po zakrytí radaru je vyzval organizátor hry, aby si sloupečky označily písmeny abecedy odleva doprava a řádky číslicemi od 1 do 50 shora dolů, jak je znázorněno na obrázku níže. Totéž označení si současně provede organizátor hry na svém radaru. A teprve potom letky podle určeného pořadí (pořadí družin vysvětleno dále) střílí na nepřátelská letadla, podobně, jako se hraje loď - námořní bitva.

Sestřelení stíhačky:

- jediný zásah přímo do motoru, nebo
- jediný zásah kabiny pilota, nebo
- postupně dva zásahy lehké (např. 2x zasažen trup, nebo zásah do směrovky a trupu), nebo
- první zásah lehký, druhý zásah těžký.

Sestřelení dvoumotorového bombardéru:

- jediný zásah do pilotní kabiny, nebo
- zásah jednoho a následně druhého motoru (na jeden motor může ještě letět), nebo
- postupně tři lehké zásahy (do křídel, do trupu), nebo
- jeden zásah lehký, druhý zásah těžký (pilotova kabina), nebo
- jeden zásah lehký, druhý zásah do motoru, třetí zásah opět lehký.

Stanovení pořadí letek při střelbě:

Každý úsek (etapu) hry vykonávají jednotlivé letky samostatně (bez spolupráce wingu - družiny). Podle svého umístění potom nastupují ke střelbě na nepřátelská letadla. Teprve při určování střelby mohou letky jednoho wingu (družiny) spolupracovat (nebo ne, podle rozhodnutí organizátora hry - možno kombinovat oba způsoby, vždy je ale nutno před zahájením úseku hry toto oznámit).

Střelba na letadla:

- každá letka má vždy jen jeden pokus, bez ohledu, zdali zasáhla nebo ne, nebo
- pokud zasáhla, má právo ve střelbě pokračovat do té doby, než se netrefí.

Obě možnosti se mohou kombinovat. Opět záleží na tom, co se při hře více osvědčí.

Zaznamenávání sestřelů:

Organizátor hry (i rádce družiny - wingu) si zapisují sestřely letadel do tabulky sestřelů (za sestřelení letadla se vybarví jeden kříž).

- letka jediným zásahem sestřelí letoun - organizátor vybarví do tabulky sestřelů wingu celý kříž,
- letka zasáhne lehce letoun a druhá (cizí letka patřící k jinému wingu - družině, letoun dalším střelou sestřelí - organizátor zaznamená každému wingu 1/2 sestřelu, vybarví polovinu kříže,
- letka zasáhne letoun lehce a další letka, patřící ke stejnému wingu letoun „dorazí“ - organizátor zapíše tomuto wingu jeden celý sestřel,
- pokud letoun zasáhnou postupně tři letky patřící každá jinému wingu, zapisuje se 1/2 sestřelu první letce a 1/2 sestřelu třetí letce, letce s prostředním zásahem se sestřel nepočítá.

Stručný popis úseků hry.

Některé úseky jsou popsány tak, jak jsme je hráli. Jiné úseky jsme hráli jako znalost ze skautské praxe, případně jsme zařadili kvíz ze znalostí skautingu, z oddílové historie apod. Nechávám organizátorovi hry, aby si tyto úseky nahradil svými nápady.

1. Útěk za hranice.

Hraje se v zarostlém smrkové porostu, který protíná lesní pěšina. Vedoucí (případně se svým zástupcem) tvoří pohraniční hlídku. Hranicí je stezka, nebo lesní cesta dlouhá až 150 metrů (podle hustoty okolního lesa může být i menší). Pohraniční hlídka se pohybuje po dobu půl hodiny (může být i více) po hranici, se které nesmí sejít. Letky mají za úkol, během určeného časového limitu, přeběhnout nepozorovaně cestu (hranici) z jedné strany na druhou. Pohraniční stráž vyřazuje přebíhající zvoláním jména (předzdvíky). Možno hrát kratší dobu i vícekrát. Každé letce

jsou započítány dobré přeběhy a vypočítán průměr. Tím je stanoveno pořadí pro střelbu na nepřátelská letadla.

2. Druhý den války.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe. Na příklad každý z letky uváže šest základních uzlů na čas. Letka s nejlepším časem střílí jako první.

3. Na jihozápad.

Vedoucí připraví v lese (možno i ve městě nebo na hřišti) azimutovou trasu. Každá letka po ní postupuje samostatně. O pořadí letek rozhoduje čas, za který co nejrychleji překonají celou trasu.

4. Čtyři proti černým křížům.

Ve vzdálenosti 10 až 20 metrů od startovací čáry vytvořte na zemi pomocí kamenů obdélníky velikosti 1x1 metr (tanky, vozidla). Každá letka postupně hází na nepřátelskou bojovou techniku „bomby“ (určený počet šišek, kamenů, nebo papírových míčků). Možno hrát i v opuštěném lomu, nebo svrhávat „bomby“ na nepřítele ze skály. V tomto případě postupujte co nejopatrněji, aby nedošlo k úrazu!

5. Přes Rumunsko do Francie.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe. Na příklad znalost mapových značek.

6. První sestřely.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

7. Smyčka na hrdle.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

8. Proti tankům.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

9. Dunkerque.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

10. Operace Seeleewe - Lachtan.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

11. Nouzové přistání.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

12. Přístroj X.

Hraje se za tmy. Letky mohou používat baterky. Vedoucí připraví trasu lesem pomocí bílých fáborků na stro-mech. Na konci trasy je pro každou letku obálka se zprávou napsanou morseovkou. Letky se doví, že musí v okruhu asi 50 metrů najít „město“ a v něm bombardovat jen „svůj“ objekt. Objekt je označen číslem. Každé letce je přiděleno jiné číslo. Město představuje deset (i více) „jehlanů“ sestaveným z několika metrových klacků nahoře svázaných vázačkou. Objekty jsou označeny čísli 1 až 10. Hra pro letku končí povalením objektu s jeho číslem. Jiné objekty musí zůstat stát.

13. Frantova soukromá válka.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

14. Frantova smrt.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

15. Andělé patnáct, orbit.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

16. Italové nad Londýnem.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

17. Ohnivá pochodeň.

Každý člen letky představoval jeden motor bombardovacího letounu, který se poškozený vracel z akce nad Německem. Do země jsme zarazili kůly o průměru 10 cm asi tak 20 cm nad zem. Na povel si každý stoupl na

jeden kůl a snažil se na jedné noze vydržet stát co nejdéle. Sešlápnutí na zem se považovalo za zastavení motoru. Která letka vydržela letět nejdéle.

18. Poslední zbraň.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

19. Přerušená partie.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

20. Neděle nad Francií.

Ve vzrostlém lese vytvořte pomocí tyčoviny a vázaček konstrukci tak 2x2x2 metry. Konstrukce představuje sklad na německém letišti někde ve Francii. Sklad brání jeden až dva vedoucí šiškami nebo papírovými míčky (musí mít velkou zásobu). Od skladu se nesmí vzdálit dále než 10 m. Každý člen letky startuje ze své základny, která je asi padesát metrů vzdálená od skladu. Na každý let je vyzbrojen pouze jednou šiškou nebo papírovou střelou. Tou se snaží zasáhnout sklad z jakékoliv vzdálenosti. Po vystřelení střely se vrátí na základnu pro novou střelu. Rozhodčí započítává zásahy do skladu. Obrana skladu se snaží přímým zásahem vyřadit útočící letadla pomocí svých střel (obrana skladu může sbírat střely ze země, útočící letadla ze země ne, musí se vždy vrátit na svou základnu). Pokud je útočník zasažen obranou, ještě než vystřelil svoji střelu, nesmí dál útočit a musí se vrátit na základnu a tam zůstává mimo hru tak dlouho, než ho vystřídá další vyřazený útočník (tak zvaně na jednoho zajatce). Pokud útočník vystřelí, zasáhne sklad a teprve potom je zasažen obranou, zásah platí, ale zasažený musí do „zajetí“. Hraje se čtvrt hodiny a o pořadí rozhoduje větší počet zásahu skladu.

21. Největší bitva stíhačů.

K úseku nastupují všichni hráči postupně. Hráči se zaváží oči a poslepu skočí do vody (skok padákem). Poslepu se pokusí doplatit k dinghy (traktorová duše nebo nafukovací matrace), který je umístěn vždy na stejném místě poblíž plavce (2 až 3 metry). Pokud se mu to nepodaří do deseti vteřin, nebo vezme špatný směr, může si šátek sundat, vyleze na „záchranný člun“ a uplave předepsanou trasu (podle možnosti nádrže nebo bazénu). Po doplávání do cíle se zastavuje čas a nastupuje další závodník. Časy všech členů letky se sčítají a vypočítá se průměr. Při závodu mějte ve vodě někoho se zdatných plavců jako záchranu!

22. Velký Amos.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

23. Obě sekce Scramble.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

24. Polní soud.

Každá letka musí prokázat znalost ze skautské praxe.

25. Pozvání na večeri.

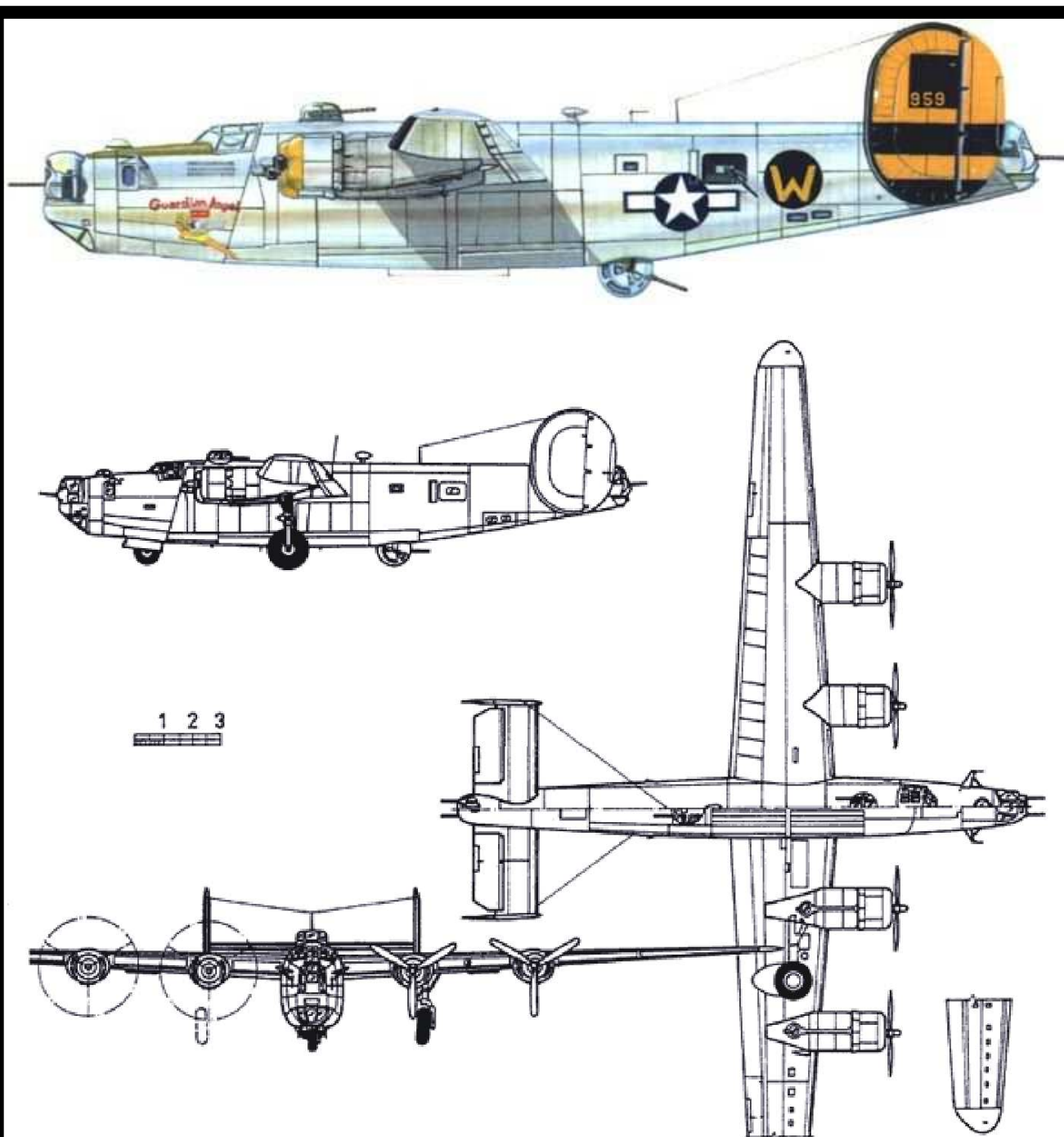
Tryznu za mrtvého letce jsme vymysleli tak, že každý mohl vypít během desíti minut co nejvíce skleniček vody. Byl to tak zvaný *stupido* úsek. Někteří vody vypili nemožné množství a nakonec potupně zvraceli. Byla to hrůza!

Proto jsme pozměnili pravidla. Každému z letky je nalito do ešusu 1/2 litru slazeného teplého čaje. Čaj vypije každý na čas a časy se celé letce sčítají a vypočítá se průměrný čas.

Použitá literatura:

E. Čejka: Zlomená křídla

Časopisy: Letectví a kosmonautika ročníky 1960 až 1970.



USA a Velká Británie - Consolidated B-24 Liberator

Technická data: Rozpětí: 33,52 m, Délka: 20,47 m, Výška: 5,49 m (SOP),
 Nosná plocha: 97,36 m², Hmotnost prázdného letounu: cca. 16 783 kg, Vzletová
 hmotnost: cca. 29 484 kg, Maximální rychlost: 467 km/h, Stoupavost: 274
 m/min, Dostup: 8 534 m, Dolet: 3 540 km.

OBSAH:

Poznámka místo úvodu.....	2
Část první: S plameny v patách	
1. Útěk za hranice.....	2
2. Druhý den války.....	3
3. Na jihozápad.....	4
4. Čtyři proti černým křížům.....	6
5. Přes Rumunsko do Francie.....	8
6. První sestřely.....	10
7. Smyčka na hrdle.....	12
8. Proti tankům.....	14
9. Dunkerque.....	15
Část druhá: Battle of Britain	
10. Operace Seeleewe – Lachtan.....	17
11. Nouzové přistání.....	19
12. Přístroj X.....	21
13. Frantova soukromá válka.....	22
14. Frantova smrt.....	24
15. Andělé patnáct, orbit.....	26
Část třetí: Zaseli vítr...	
16. Italové nad Londýnem.....	29
17. Ohnivá pochodeň.....	30
18. Poslední zbraň.....	31
19. Přerušená partie.....	33
20. Neděle nad Francií.....	34
21. Největší bitva stíhačů.....	35
22. Velký Amos.....	37
23. Obě sekce Scramble.....	38
24. Polní soud.....	40
25. Pozvání na večeři.....	41
Znaky Československých perutí ve Velké Británii.....	44
Letadla v Bitvě o Británii.....	28
Pravidla oddílové dobrodružné hry.....	45
Seznam vyobrazení letadel:	
Dornier Do-17 E-1 (Německo).....	4
PZL P-11 (Polsko).....	6
Curtiss H.75 P-36 (USA).....	10
Morane - Saulnier M.S.406 C1 (Francie).....	12
Dewoitine D-520 (Francie).....	14
Hawker Hurricane Mk.I. (Velká Británie).....	18
Heinkel He-111 H-16 (Německo).....	22
Supermarine Spitfire F.Mk.IXC (Velká Británie).....	24
Fiat CR.42AS Falco (Itálie).....	29
Messerschmitt Me-109 Bf (Německo).....	31
Junkers Ju-87 Stuka (Německo).....	33
Focke Wulf Fw-190B a C (Německo).....	39
Consolidated B-24 Liberátor (Velká Británie a USA).....	51