

Wilhelm Johnen

NOČNÍ SOUBOJ

Vzpomínky nočního stíhače
Luftwaffe 1941-45



OMNIBOOKS

Noční souboj

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.omnibooks.cz
www.e-reading.cz
www.palmknihy.cz



Wilhelm Johnen

Noční souboj – e-kniha
Copyright © Omnibooks, 2018

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

Copyright © 2009 Verlagshaus Würzburg
GmbH & Co., KG, Würzburg

Translation © 2018 Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-882-7411-7 (tištěná kniha)

ISBN 978-80-882-7414-8 (ePDF)

ISBN 978-80-882-7412-4 (ePUB)

ISBN 978-80-882-7413-1 (Mobi)

Wilhelm Johnen

NOČNÍ SOUBOJ

Vzpomínky nočního stíhače luftwaffe 1941-45

OMNIBOOKS

2018

Kapitola 1

První noční sestřel za druhé světové války

V březnu 1940 obsazují německá vojska Dánsko. Chystá se útok na Norsko. Hitler chce předběhnout Brity a obsazením Norska si zajistit své severní křídlo. V Dánsku rozmístěné letecké skupiny dostaly za úkol poskytnout plánovaným přesunům jednotek vzdušnou ochranu. Britové se pokoušeli tyto akce narušovat a ve dne v noci na přesuny německých vojsk neustále ze vzduchu útočili.

V Aalborgu rozmístěné skupině těžkých stíhacích letounů, která měla ve výzbroji známé stroje Messerschmitt Me 110, velel major Falck. Rychlé a obratné letouny s dvěma motory Daimler-Benz ovládaly vzdušný prostor až k britskému pobřeží. Při denních nasazeních dosahovaly v letkách létající Me 110 v leteckých soubojích nad mořem proti britským středním bombardérům typu Wellington a Bristol Blenheim pěkných úspěchů.

Ale Britové nelétali jen ve dne; na důležité vojenské cíle v Dánsku útočili také v noci. Těmito nočními lety nad Severním mořem již britské osádky dokazovaly své letecké schopnosti, které zaujaly velení německé luftwaffe. Jak by měla těmto nočním britským útokům zabránit?

Jako tomu bylo za druhé světové války často, iniciativu převzala samotná skupina. Major Falck vybral její nejlepší piloty. Za noci, kdy svítil měsíc, chtěl posílat do vzduchu svá „esa“ a britské bombardéry napadat v záři světlometů. Osádky v noci ještě nikdy neletěly. Ale major Falck na svém úmyslu přeškolit své nejlepší osádky na noční létání neústupně trval.

Po krátké přípravě stáli jednu jasnou noc se svými stroji na startu nadporučík Streib a poručík Mölders. Fluko, velitelství protiletecké obrany, ohlásilo přilet několika nepřátelských bojových letounů přes Severní moře. Nasazení obou strojů očekávala celá stíhací skupina s napětím.

Jako první dostal zelenou ke vzletu nadporučík Streib. Staví letoun do směru vzletu a nechává motory pomalu běžet. Hned za ním následuje poručík Mölders. Motory se rozduňely. Letoun nadporučíka Streiba se rozjíždí po osvětlené dráze, těsně před červenými světly označujícími překážky se zvedá a mizí ve tmě. S krátkým odstupem za ním vzlétá poručík Mölders. Zdá se, že všechno perfektně vychází. Letouny dosahují letovou výšku a míří k oblasti se světlotety.

Nasazení brzy končí. Britové se obracejí a letí zpátky k pobřeží. Major Falck nařizuje osvětlení vzletové a přistávací dráhy, aby oběma pilotům usnadnil nalezení letiště. V dálce už je slyšet klidný monotónní hukot motorů – vracejí se! Oba stroje v pořádku dosedají u zeleného přistávacího světla. Piloti nedělají kolem svého nočního podniku žádný velký rozruch. V kruhu kolegů o něm podávají krátkou zprávu.

Právě pozdější „otec nočního stíhání“ nadporučík Streib považuje na základě v noci existujících špatných vizuálních podmínek pravděpodobnost sestřelu nepřítelů za mimořádně nízkou. Osádky se tváří kysele.

Poručík Mölders tak skeptický není.

„Dokážu si ty špatné vizuální podmínky nadporučíka Streiba docela dobře vysvětlit,“ poznamenal k vyjádření svého kolegy z nasazení, „mně se totiž stalo to stejné, ale pak mě napadlo vystoupat výš do 2500, 3000 a nakonec 3500 metrů. Od výšky tří tisíc metrů se začal ten tmavý závoj rozjasňovat a najednou zmizel úplně jako duch. Nade mnou se prostírala jasná hvězdná obloha a vizuální podmínky byly přímo fantastické. Nedalo mi vůbec žádnou práci udržet svůj stroj v horizontálním letu, neboť mi vzdálený obzor poskytoval při letu výbornou orientaci!“

Tvář majora Falcka se rozjasnila. Poklepal oba piloty po rameni a odešel s nimi do své kanceláře sepsat nové hlášení o zkušenostech z prvního nočního bojového nasazení.

Osádky bitevních letounů skupiny majora Falcka se postupně přeshkolují na létání podle přístrojů. Přistupují k tomu s nechutí. Jen s těžkým srdcem se loučí s denním létáním. Několik osádek požádalo o přeložení, protože se na nároky nočního létání necítí. Pak přichází shora rozhodující rozkaz – skupina majora Falcka je převelena do Güterslohu k výcviku v přístrojovém létání a k přípravě na noční bojové nasazení. Kostky jsou vrženy.

Během několika týdnů absolvují osádky stíhaček výcvik na strojích patřičně vybavených k letu podle přístrojů. Ovšem vyhledávací přístroje ještě neexistují. Nalezení protivníka proto zůstává otázkou štěstí.

Nová zbraň dostává 20. a 22. července 1940 mohutnou vzpruhu. 20. července přilétá do Porúří britský bombardovací svaz. Až do tohoto dne se nepřátelským bombardérům bránilo pouze protiletadlové dělostřelectvo. Ale tuto noc zasahují do obrany vlasti poprvé noční stíhači.

Ve výšce dvou tisíc metrů se táhnou pásy protřhané oblačnosti, kterými prochází na zem měsíční světlo. Nadporučík Streib proniká vrstvou mraků a letí k obrannému řetězci postavení protiletadlových kanónů. Ostré světelné kužely světlometů ozařují potrhané mraky a ohledávají je při pátrání po nepříteli. Uprostřed této světelné zvěti nalézá nepřítele, britský bombardér typu Whitley Armstrong.

Streiba překvapily strašidelné stíny na tmavém nočním nebi. Vysokou rychlostí se řítí na protivníka. V prvním rozrušení mívá jeho útok cíl. Rychle se otáčí a usazuje se za bombardérem. Tmavý stín se v jeho zaměřovači stále zvětšuje.

„Teď vystřelit!“ bleskne mu hlavou. Dlouhá dávka zasahuje palivové nádrže a okamžitě je zapaluje. Stroj exploduje a řítí se k zemi. To se stalo 20. července 1940 ve 2.15. První noční sestřel za druhé světové války – počátek nelítostných nočních bitev mezi Británií a Německem.

Jen po dvou dnech, 22. července, sestřeluje nadporučík Streib svého druhého protivníka „Whitley 5“. 30. srpna následuje třetí a další noc čtvrtý sestřel dvou bombardérů typu Vickers Wellington. Jméno nadporučíka Streiba se objevuje v hlášení wehrmachtu. Kromě něj dosahují svých prvních nočních vítězství osádky kapitána Radusche, nadporučíků Ehleho, Grieseho, Wandama a Fenzkeho, a rotmistřů Gildnera a Kollaka. 30. září 1940 padlo rozhodnutí o zřizování jednotek nočních stíhačů ve velkém. Tuto noc se podařilo Streibovi sestřelit během čtyřiceti minut tři nepřátelské bombardéry Vickers Wellington. Za tento výkon obdržel Rytířský kříž.

Založením eskadry nočních stíhačů pověřila luftwaffe majora Falcka a současně se stal jejím prvním velitelem. V této době podniká „náborovou cestu“ nočních stíhačů a přichází také do pilotní školy těžkých stíhaček v Mnichově-Schleißheimu, kde jsem právě končil výcvik jako novopečený poručík. Major Falck používá při lákání sympatická slova. Mám v něj důvěru a po zralé úvaze se rozhoduji stát se nočním stíhačem.

Kapitola 2

Výcvik nočního stíhače

My, kandidáti na noční stíhače, se setkáváme 10. května 1941 ve Stuttgartu-Echterdingenu. Ve švábské krajině panuje nádherná květnová noc. Letiště je jasně osvětlené a u všech překážek svítí červená světla. Uprostřed letiště vymezují dvě řady světel vzletovou a přistávací dráhu. Na nočním nebi svítí jako svatojánské mušky červená, zelená a bílá poziční světla výcvikových strojů.

V naší ubikaci je klid. Všechny osádky jsou zjevně venku na stojance. Užíváme si vlhý květnový vzduch a přemýšlíme o nočním létání, když se vzduch najednou zachvěje silným hukotem a pískotem. Z asi dvou tisíc metrů něco sviští jako kometa kolmo dolů. Zastavuje se nám dech – a pak nastává strašný náraz a ostrý výbuch. Exploduje palubní střelivo, hoří tisíce litrů benzínu a ozařují tmavou noc.

„To nám to pěkně začíná,“ pomyslím si, „když to půjde tak dál, můžeme si spočítat na prstech, kdy budeme na řadě.“ Poněkud deprimovaní se my, čekatelé, zase uklidňujeme.

Mám před svým prvním nočním letem. Technici pozemního personálu připravili můj Me 110 C 9 IU k letu. Můj Bofu, neboli palubní radiista, svobodník Risop z Berlína, již sedí ve stroji a ladí si radiostanici. Tváří se bezstarostně a je plně zaujatý svými „vlnami“. Musí mít ve mne velkou důvěru! Na jeho místě bych při prvním nočním letu věřil začátečníkovi jen s bušením srdce. Ale Risopovi je to jedno. Je to bezvadný chlap, tenhle maturant z Berlína.

Šplhám na přední sedačku pilota a upravuji si padák. Pak zavírám oči a ve tmě sahám na páčky, knoflíky, přístroje a kolečka. Za dne jsem ty pohyby procvičoval snad stokrát. Ve správném pořadí a naprosto přesně je potřeba udělat asi šedesát pohybů rukou. Musí se neustále sledovat dvacet přístrojů, rozblikává se deset červených a zelených kontrol, které vydávají odpovídající signály. Tisknu tlačítko elek-

trického startéru a nahazují motory. Během jejich zahřívání si nasazují kuklu se sluchátky a navazují hlasové spojení se svým palubním radistou, který sedí u radiostanice kousek za mnou. Opatrné odbrzdění, zelené světlo a už se jde na vzlet. Vlevo a vpravo ode mne kmitají malé lampy vyznačující vzletovou a přistávací dráhu. Trupem stroje otřásají burácející motory. Vzletová rychlost rychle stoupá až na 120 km/h. Odlepení od země – zasunout startovací klapky – ubrat plyn – letíme!

Jsem teď odkázaný jen na spolehlivost letounu a na své pilotní schopnosti. Noc je černočerná a k orientaci slouží jen jasně osvětlené letiště. Co by se stalo, kdyby osvětlení letiště najednou zhaslo a na mne by svítily jen strašidelně fosforeskující přístroje? Naštěstí jsem tak zaneprázdněný, že mě tyhle myšlenky brzy přecházejí.

Širokým okruhem přecházím do levotočivé zatáčky na přistání. Opět nespočetné hmaty, napjaté sledování přístrojů a rychle se blížícího letiště, poslední vyrovnání stroje – a dosednutí. Je sice trochu tvrdé a skákavé, ale první noční let na bojovém letounu mám za sebou. Je mi jasné, že se toho musím ještě hodně naučit, abych se při nočním letu zbavil křečovitosti a získal naprostou jistotu. Budu teď létat každou noc a den patří výuce taktiky.

Škola a výcvik nočního pilota skončily. V podstatě jsme překonali dětské nemoci a spolu se svými kamarády jedeme se sebedůvěrou k bojovým letkám na západě. Poručíci Redlich, von Campe a já jsme přiděleni k I. skupině I. eskadry nočního stíhacího letectva ve Venlo. Noční stíhání začíná – nejprve primitivně a jednoduše.

V důstojnické klubovně ve Venlo nás „mladé“ srdečně vítají staří mazáci I. skupiny I. eskadry. Pěkně pohromadě tam sedí také důstojníci, kteří v posledních měsících s nočním stíháním začali. Především jejich velitel, který právě dostal Rytířský kříž za sedmý noční sestřel. Po jeho boku jsou velitelé letek nadporučíci Thimming, Wandani, Griese a poručíci Frank, Loos a Knacke. Nemůžeme se nabažít poslouchání zkušeností našich kolegů z jejich vítězných leteckých soubojů. Sedíme tam s bušícími srdci vedle nich a posloucháme, co vyprávějí.

„Británie,“ vysvětlují ti ‘staří’, odpovídá na německé útoky tak zvanou ‘coventrizací’, odvetnými útoky na Porúří. Britské Royal Air Force každým dnem posiluje a počet v noci přilétajících bombardérů každou noc roste. Známe především čtyři typy – dvoumotorové ‘Whitley’, ‘Bristol Blenheim’, ‘Vickers Wellington’ a ‘Handley Page Hampden’. Za dobrého počasí vzlétá k útoku na německá města osmdesát až sto

strojů. Na základě výsledků odposlechu rádiového provozu a dálkového leteckého průzkumu jsme schopni zjistit přibližný čas vzletu těchto bombardovacích svazů. Protivník své příletové kurzy průběžně mění a podniká na různá města předstírané útoky, aby noční stíhače zmatl.

Při posledních útocích jsme zaznamenali, že se Tomíci připojili na naši komunikační frekvenci a němčinou bez cizího přízvuku vydávali osádkám nočních stíhačů matoucí povely. Zde musíme být na pozoru a případ od případu frekvence měnit.

Tím nejtěžším v celém nočním stíhání je nalezení protivníka. Především nemáme žádné vyhledávací přístroje a využíváme jen sporá hlášení o pozici bombardérů z pozemních stanic. Prozatím tak zůstává jedinou možností objevení nepřítele pomocí světlometů. K tomuto účelu jsme před Porúřím zřídili obranný řetězec sektorů nočního stíhání, které se prolétají ve dvou vlnách. V každém sektoru je dostatek baterií světlometů, které při jasném počasí zachycují nepřátelské bombardéry do světelných kuželů.

Až do tohoto okamžiku musíme kroužit v bojové výšce nad rádiovým majákem a pokoušet se zpozorovat nějaký bombardér letící náhodou ve stejné výšce. Při zachycení bombardéru světlometem okamžitě útočíme! Ale také platí, že musíme být opatrní při rozdílu rychlostí. Bombardéry letí rychlostí 350 km/h a naproti tomu my dosahujeme při dostatečném převýšení při náletu na nepřítele rychlosti 450 až 500 km/h.

Ostatně – Britové jsou féroví, ale houževnatí. Neprodávají svou kůži lacino a při spatření nočního stíhače střílejí ze všech hlavních. Zapamatujte si: překvapení je již polovičním sestřelem. Dále si uvědomte, že v létě máme silné světlo ze severu. Pokud to nechcete koupit, útočte z tmavé strany. Myslete vždy na to, že s každým nepřátelským bombardérem přilétají na naše města smrt a zkáza. Braňte rodnou zemi, chraňte ženy a děti před smrtí ze vzduchu a nasadte všechny své síly k ochraně vlasti!“

Tahle slova na uvítanou teď znějí trochu jinak, než co jsme slyšeli ve škole. Pobočník rozkládá velkou mapu s vyznačenými sektory nočního stíhání a podává nám patřičné vysvětlení.

Následující den nás přidělují k jednotlivým letkám. Poručíci Redlich a von Campe zůstávají ve Venlo. Mne převeleli ke třetí letce do Schleswigu. Redlich a von Campe mě doprovázejí k letounu.

„No, Johnene, uvidíme, kdo dostane prvního Anglána. Jestli vy ve Schleswigu nebo my ve Venlo. Nezapomeňte také na nafukovací člun

nebo jinak se v tom velkém rybníku bídňě utopíte. Zlomte vaz a na šťastnou shledanou!“

To byla slova mých kamarádů na rozloučenou. Oba padli již v prvních leteckých bojích nad Holandskem. Tomík byl rychlejší a zkušenější.

Kapitola 3

Ve Schleswigu

Krátce před devátou hodinou večer 25. června 1941 přistávám ve Schleswigu. Při otevření kabiny mi do obličeje vane vlahý slaný mořský vzduch. Na severu letiště stojí nízko příkřčené ubikace obklopené vysokými ochrannými zdmi.

Všechno je zatemněné. Hned po mém přistání orientační světla na vzletové a přistávací dráze zhasínají. Před nebezpečím vše zahaluje tma sobotní noci. Pozemní personál již dostal potřebné pokyny a navádí můj letoun na stojánku. Krátce se s ním zdravím. Okamžitě se pouštětí do přípravy mého stroje k bojovému nasazení. Můj palubní radista si bere na starost zavazadla a já se vydávám k velitelskému stanovišti. Mezi několika důstojníky nacházím svého budoucího velitele nadporučíka Fenzkeho.

„Poručík Johnen převelen k nasazení v 3. letce!“ hlásím se.

„No, dobře, chlapče,“ říká Fenzke a s přátelským úsměvem mi podává ruku. „Zde jsou vaši bratři ve zbrani poručík Schmitz a poručík Bender. Od deseti hodin večer převezmete funkci službu konajícího důstojníka. Pak si zítra zalétáte svůj stroj a nacvičíte si pár nočních přistání!“

To mi docela vyhovuje a mám tak čas si trochu blíže prohlédnout svůj nový domov. Ovšem sotva jsem si dal v důstojnickém klubu něco malého k jídlu, rozhoukala se siréna. Její zvuk mi pronikal doslova až do morku kostí. Mechanici během první prohlídky motory nočních stíhaček nahodili a zahřáli je. Okamžitě spěchám na velitelské stanoviště a nacházím tam osádky sedící v zatemněné místnosti. Jejich zrak si tak už zvyká na tmu.

Nadporučík Fenzke rozkládá mapu a seznamuje nás s hlášenými pozemními pozorovatelů o pozici Tomíků. Hlásí dvacet bombardérů přilétajících přes Severní moře k pobřeží Šlesvicka. Předpokládaný cíl

útoku – Kiel. Při tomto hlášení mě polilo horko. Konečně je to tady! Ale já nemohu letět a závidím svým kolegům Schmitzovi a Benderovi, kteří jsou již připraveni v plné výstroji s kyslíkovou maskou, nafukovacím člunem, záchrannou vestou a padákem.

„No,“ říká poručík Schmitz nadporučíkovi Wegenerovi, „dneska tam bude husto.“

Nadrotmistr Wegener je klidný přemýšlivý člověk a v tuhle chvíli snad myslí na svou ženu a děti.

„Ano, pane poručíku, kéž bychom ty Angličany konečně našli! Pro ty ve Venlo je to s těmi jejich světlomety hračka, ale my tady nic takového nemáme, vůbec nic, až na naše dalekohledy do tmy. A najděte někdo s takovou věcí nějakého Tomíka! Moje žena se srdečně smála, když jsem jí vyprávěl o naší hře na schovávanou na nočním nebi. Alespoň jsi tam dobře schovaný, říkála.“

Muže to rozesmálo, ale hned přestali, když nadporučík Fenzke začal oznamovat rozdělení do vln.

„1. vlna: poručík Schmitz letí do sektoru C nad Westerlandem, poručík Bender do sektoru B nad Föhrem, poručík Schallek do sektoru nad Pellwormem, nadporučík Fenzke nad Helgoland a nadrotmistr Wegener do sektoru Husum-Schleswig. Pronásledujeme nepřítel až k cíli útoku a při zpátečním letu. Poručík Johnen přejímá řízení nočního stíhacího provozu!“

Jsem na tenhle zodpovědný úkol hrdý a okamžitě se vrhám do práce. Budou se mi hlásit letouny připravené k vzletu. Ještě rychlá kontrola osvětlení vzletové a přistávací dráhy a překážek – všechno v pořádku!

S operačním důstojníkem visíme na telefonu a průběžně dostáváme z Hamburku hlášení o pozici bombardérů. První pobřežní čluny na volném moři hlásí přilet sevrženého bombardovacího svazu. Divize dává povel ke vzletu a osádky se vrhají do tmy. Na okraji letiště stojí strašidelně černé Me 110. Na výfucích mají tlumiče plamenů, takže nepřítel je nemůže zpozorovat ani podle žhnoucích výfukových plynů. Palubní radisté si ladí radiostanice. Stíhačky v krátkých odstupech za sebou vzlétají, kvůli kontrole funkce motorů dělají ještě jeden okruh kolem letiště a pak mizí ve tmě noci směrem k přiděleným stíhacím sektorům.

Mám telefonické spojení s jednotlivými sektory a průzkumné útvary brzy hlásí přilet „svých“ stíhaček. Operační důstojníci sektorů znají své osádky a s osudem svých stíhačů se cítí těsně spojeni. Platí to také o poručíkovi Krausem ze sektoru Husum.

„Stíhač v pěti tisících metrech nad radiomajákem,“ hlásí mi Krause a využívá této příležitosti, aby mi stručně popřál štěstí do budoucna. Pak nastává klid. Na velitelském stanovišti panuje takové napětí a ticho, že by bylo slyšet spadnout špendlík. Všichni už jenom šeptají, abychom mohli okamžitě jasně zachytit každé hlášení. Sektor Helgoland hlásí první záznam hukotu motorů. No, „starej“ si zase dobře vybral. Minulý týden sestřelil v tomto sektoru jednoho Tomíka. Teď už Helgoland hlásí také přesné informace o nepříteli.

Britové letí k pobřeží ve výšce jen tří tisíc metrů poměrně vysokou rychlostí. Zřejmě se drží při příletu k pobřeží v malé výšce, aby dosáhli vyšší rychlosti. Nové informace pak hlásí také Krause. Nyní je „na stopě“ také nadrotmistr Wegener. Zdá se, že bombardovací svaz nabírá kurs přímo na Schleswig. Že by přece jenom...?

Wegener hlásí, že zaznamenal silný proud vzduchu od vrtulí. Krause mu průběžně hlásí informace o pozici bombardérů. Vybíhám rychle ven a poslouchám zvuky z oblohy. Hodně z dálky je ve vzduchu slyšet tichý hukot, který stále zesiluje.

„Tak přece jen Schleswig,“ říkám si a uháním zpět na své pracoviště.

Vtom už také Krause křičí do telefonu jako pominutý:

„Wegener hlásí styk s nepřítelem, nálet na Schleswig!“

Rozčilením se mi skoro zastavuje srdce. První noc s touhle partou a hned se tady dějí věci!

Wegener hlásí: „Pauke, pauke!“, což znamená útok a už jsou také všichni z velitelského stanoviště venku. Zřetelně slyšíme vysoké otáčky britských motorů a mezi nimi klidný bzukot Me 110. Už se ozývá také střelba.

Wegener pálí na Anglány asi ve dvou tisících metrech ze všech hlavních. Žádné letouny sice nevidím, ale zřetelně rozeznávám rychle za sebou letící stopovky. Nejprve to je jen několik ran a potom dlouhá dávka. Zatraceně, to musí být trefa – a Tomík už hoří jasným plamenem. Ovšem ve stejnou chvíli míří na Wegenera z jiného směru nepřátelská palba. Britové zjevně létají v sevřené formaci, aby se mohli vzájemně bránit. Zůstává mi rozum stát – Wegenerův stroj také hoří. Pohybuje se po nočním nebi jako kometa s dlouhým ohonem. Křičím: „Wegener, vyskoč, vyskoč!“ jako by mě tam nahoře mohl slyšet.

V následujícím okamžiku exploduje na zemi asi deset kilometrů od nás sestřelený britský letoun. Obrovský jasný plamen, ohlušující rána – a je konec. No, pomyslím si, tak nakonec to schytali oba dva.

Doufejme, že Wegener se svým radistou stačili vyskočit. Oba požáry zřícených letounů strašidelně osvětlují noc. Je doslova slyšet, jak ti Tomíci zneklidněli. Předchozí rovnoměrný hukot nahrazuje nervózní přidávání plného plynu a bombardovací formace se rozpadá. Zmírní se tím účinek náletu. Na Kiel dopadají jen ojedinělé pumy. Protiletadlové dělostřelectvo vytlačuje bombardéry z původního kursu a ty shazují pumy necíleně do krajiny. Rozptýlené se vydávají na zpáteční let.

Nadporučík Fenzke je pořád ještě na číhané. Při příletu Britů měl smůlu. Mezitím jsem informoval hasičské a sanitní vozidlo, která jedou maximální rychlostí na místo zřícení Wegenerova stroje.

Vtom se nadporučík Fenzke hlásí. V jeho vzdušném sektoru panuje ruch. Dostává hlášení o prvních zpátečních letech. Přepínám pouze na frekvenci nadporučíka Fenzkeho, protože ostatní stíhači se již vracejí.

Nejprve je na helgolandské frekvenci slyšet jen silný šum. Operační důstojník hlásí ojedinělé zpáteční lety bombardérů ve výšce pouhých tisíce metrů. Fenzke sestupuje do menší výšky a přelétává na tmavý jih, aby Tomíky viděl proti jasnému světlu polární záře. Hlásí svou výšku přesně tisíc metrů nad mořem.

V éteru vládne napjaté ticho. Angláni teď musejí být nad Helgolandem. Pozemní stanice oznamuje Fenzkemu, že slyší hukot motorů přímo nad ostrovem. Co následovalo, nechám vylíčit samotného nadporučíka Fenzkeho:

„Letím se svým strojem již dvě hodiny nad mořem. No, říkám si, je dobře, že je léto, a tam dole krouží několik předsunutých hlídkových člunů. V zimě by tohle noční stíhání bylo zatraceně mizernou záležitostí. Vtom dostávám rádiem informaci o pozici Tomíků: ‘Přímý přelet ostrova ve výšce tisíc metrů.’ Sestupuji hned dolů a vzdaluji se na jih. Na severu zesvětluje obzor polární záře. Napjatě se rozhlížíme po horizontu. Létám stále mezi 900 a 1100 metry výšky, abych měl větší šanci nějakého Tomíka objevit.

Nad námi je hvězdná noční obloha a pod námi tmavé moře. Naše pohledy se stále znovu upírají na světlé nebe na severu, ale nic tam nevidíme. Pozemní stanice opět hlásí nepřátelské letouny nad ostrovem. Oči máme skoro na křídlech, jak zíráme do noci. Občas se podívám nočním dalekohledem, ale nevidím jím vůbec nic, a vzápětí letí stroj ve vzduchu tak šikmo, že můj palubní radista dostává strach. Pak říká jen tak mimochodem: ‘Pane nadporučíku, na obzoru se něco pohybuje

– směr 320 stupňů!‘ Dívám se tam a nic nevidím, ale automaticky letím kurzem 320 stupňů.

Najednou se přímo nad obzorem a proti světlé polární záři vyjímá černá silueta. Stále se zvětšuje. Brzy rozeznávám obrysy nějakého stroje. Mohutný trup a vysoké ocasní plochy – Vickers Wellington. Proboha, srdce mi tluče až v krku. Jen aby mě nedostal! Pomalu se kradu za ním, pořád pěkně v postavení proti tmavé jižní obloze. Mezi námi je asi dvě stě metrů. Ten Anglán letí klidně a bezstarostně.

Přibližuji se k němu na sto metrů a nabízím zbraně. Teď jsou proti temnému nočnímu nebi dokonce zřetelně patrné žhnoucí výfuky. Zaměřovačem přejíždím po levém křídle protivníka. Ale on ve stejnou chvíli dělá ostrou zatáčku doleva. Zřejmě mě upozoroval. Nabízí se mi bok protivníka a moje kulometná dávka již buší do jeho trupu. Wellington ve vzduchu exploduje a dolů padají tisíce hořících úlomků. Když pomyslím na jeho osádku, je mi hrozně.

Hořící trosky dopadají do vody. Krvavě rudý ohnivý kruh se rychle noří do hloubky moře a pak je opět všechno temné. Dělán nad místem zřícení ještě jeden okruh, oznamuji svoji polohu a žádám pozemní stanici, aby informovala námořní záchrannou službu – ačkoliv zde je každá pomoc beznadějná. Ovšem pokusit bychom se měli o všechno.“

Tolik hlášení nadporučíka Fenzkeho. Všichni jsme na oba sestřely letky hrdí. Ovšem co je s Wegenerem? Vyprošťovací skupina se pozdě v noci vrací. Nadrotmistr Wegener a radista jsou mrtví. Tuhle noc nemohu spát, jak mám napjaté nervy.

Kapitola 4

Moje první nasazení

Během prvních čtrnácti dní mé příslušnosti k bojové letce jsem měl dostatek příležitostí spřátelit se se svými kolegy a poznat chod noční stíhací letky. Se setměním začíná pohotovost ke vzletu. Veškerý letový i pozemní personál musí být dosažitelný během pěti minut. Důstojníci jedí společně v důstojnickém klubu a poté se s osádkami setkávají na velitelském stanovišti.

Po krátkém hlášení o kompletní přítomnosti osádek informují meteorologové o povětrnostních podmínkách. Všechny meteorologické stanice na území Říše a v okupovaných zemích podávají dálkopisně šifrované zprávy o počasí. Tato hlášení se doplňují o informace od průzkumných letounů, které pronikají až k pobřeží Británie.

Po zprávě o počasí oznamuje operační důstojník letky frekvence rádiového provozu a identifikační signály nočních stíhaček a letišť. Tyto rozpoznávací signály se mění každou noc, aby se nepřítel zbavil možnosti orientace. Ale osádky nočních stíhačů mohou zjistit svou přesnou polohu prostřednictvím blikajících světél umístěných na všech letištích. Tohle je zvláště důležité při selhání radiostanice.

Identifikační střelivo nočních stíhaček je určeno hlavně pro protiletadlové dělostřelectvo. Pokud se letoun dostane při přeletu nějakého velkoměsta nebo protiletadlovým dělostřelectvem bráněné oblasti pod palbu, vystřelí palubní radista dolů namířenou signální pistolí rozeznávací světlice. Většinou jsou to tři zelené, bílé, červené, modré nebo žluté světlice. Ale Britové se připravili také na to a na své mise berou s sebou celé bedny plné pěkně roztříděného střeliva. Jakmile první nepřátelská osádka zpozoruje někde vypálený identifikační signál, podává ihned hlášení čelnímu letounu formace, který okamžitě informuje na určité frekvenci všechny britské osádky. Může se tak stát, že se během jedné noci musí identifikace několikrát měnit.