

Colin Gray

V kokpitu Spitfira

Vzpomínky stíhače RAF
na Bitvu o Británii a další bojiště



OMNIBOOKS

Colin Gray
DSO, DFC

V kokpitu Spitfira

Vzpomínky pilota RAF
na Bitvu o Británii a další bojiště

OMNIBOOKS

2020

Kapitola 1 Počáteční dny

Já a Kenneth, můj bratr-dvojče, jsme se narodili 9. listopadu 1914 v Christchurchi na Novém Zélandu. Jak naše matka často vzpomínala, byla na tom zajímavá jen poznámka jednoho souseda: „Cože, taková malá žena a má dvojčata?“ Byli jsme si stejně blízcí jako zatraceně podobní; rozlišit nás dokázali jen rodinní příslušníci a několik velmi blízkých přátel a dokonce i oni se docela často mýlili.

Od dětských let mě fascinovaly letouny a hlavou se mi honily představy o létání. Velmi živě si vzpomínám, jak jsem jako předškolák pozoroval dovádění letadla, které nám připadalo jako dětská hračka, provádějícího vysoko na obloze nad městem manévry. Jednomu z těch akrobatických obrátů jsme říkali „vývrтка“ a jak jsem se později dověděl, skutečně se tak nazýval. Jinému jsme říkali „padající list“ a mohu se jen domnívat, že to byla série skluzů nebo možná souvratů. Tenhle letoun byl z blízkého letiště ve Wigramu, na kterém tehdy byla úplná sbírka strojů novozélandského

letectva. Jak si vzpomínám, sestávala z pestrého souboru letounů z první světové války včetně několika Bristolů F.2 Fighter, Avro 504K a tři Gloucesterů Grebe.

Když jsem postoupil na střední školu, můj počáteční zájem se rozvinul do pevného rozhodnutí nastoupit do Královského letectva jako stíhací pilot. Ovšem po ukončení školy, když mi bylo osmnáct let, jsem brzy zjistil, že ambice je jedna věc a příležitost druhá. Dotazy na Britského vysokého komisaře ve Wellingtonu ukázaly, že jedinou cestou k přijetí Novozélandčana do General Duties (létání) jako součásti RAF, je získání statutu dělesloužícího prostřednictvím školy RAF pro kadety v Cranwellu. Přijímal se jen jeden kadet za rok, který musel získat osobní doporučení Generálního guvernéra (který o mně samozřejmě nikdy neslyšel) a musel mít značný osobní příjem na živobytí po dobu výcviku – a zřejmě i potom, protože plat nebyl nijak závratně vysoký. Musel si také sám platit cestu do Velké Británie. To značně přesahovalo mé možnosti i zdroje mé rodiny, a tak se zdálo, že se mi ta touha nesplní.

Ovšem i když jsem to tehdy nevěděl, události ve světě začaly působit v můj prospěch. Britské Ministerstvo letectví, znepokojené růstem německého letectva, získalo v roce 1935 souhlas k výraznému zvýšení počtu prvosledových letek a jejich odpovídající podpory, a k dalšímu zvýšení došlo začátkem roku 1936. To znamenalo odpovídající potřebu letových osádek a koncem toho roku RAF proto zahájilo nábor ve „starých“ zemích Britského společenství národů formou krátkodobějších služebních závazků – čtyři roky v aktivní službě následované čtyřmi roky v záloze s placenými obousměrnými cestami. To byla naše šance a se svým bratrem jsme se hned přihlásili. Pokud jsem si byl vědom, Ken předtím nikdy neprojevil zvláštní touhu po vstupu do RAF – určitě ne v době, kdy končil školu. Ale brzy se ukázalo, že ho tahle myšlenka nyní také velice zaujala, ale na rozdíl ode mne ho víc zajímalo létání s vícemotorovými letouny. Myslel si, že to pro něj bude znamenat lepší vyhlídky na pracovní kariéru po skončení krátkodobé vojenské služby a návratu do civilu, a nepochybně měl pravdu.

Oba nás pozvali na výběrový pohovor vedený podplukovníkem R. A. Cochranem (později generál letectva sir Ralph Cochrane, GBE, KCB, AFC), který byl zapůjčen z RAF, a měl se stát velitelem novozélandského letectva. Podplukovník Cochrane měl velmi zaslouženou pověst hrůzu

nahánějícího tazatele a rozhodně kladl otázky na tělo. Zřejmě jsme dávali správné odpovědi, protože nás poslali na vyšetření zdravotního stavu, které se konalo v dubnu 1937 ve Wellingtonu. V té době začaly mé problémy. Ken prošel zdravotními testy bez zjevných potíží, ale mne rovnou vyřadili. Po čtyřech měsících, 14. srpna 1937, odplul Ken na palubě RMS *Arawa* do Velké Británie k zahájení pilotního výcviku a nechal zde velmi zdrcené dvojče.

Důvody mého odmítnutí zdravotní komisí jsem vůbec nechápal. Ten lékař vyšetřoval nás oba společně, a pokud jsem mohl posoudit, oba jsme reagovali podobně. Uznávám, že jsem se nezmínil o tom, že jsem měl před sedmi nebo osmi lety zánět poplicnice. Jak jsem mohl usoudit z dotazníků před vyšetřením, věděl jsem, že to lékaři nehodnotí moc příznivě, ale protože nám nedělali rentgen hrudníku, myslel jsem si, že na to nemůže nikdo přijít. Ken se také nepřiznal, že měl v dětství revmatickou horečku, protože ani jemu by to nijak neprospělo. Takže to vypadalo, že jsme na tom oba stejně. Jizvy na mé pravé noze po několika operacích zánětu kostní dřeni – abscesu na holenní kosti – toho lékaře moc nezajímaly a zdálo se, že se docela spokojil s mým vysvětlením, že to je jen po „zranění z fotbalu“. Vypadalo to, že jediným rozdílem mezi námi byl pitomý test sestávající ze zvednutí kousku překližky do výše ramen a jeho opětovného položení na stůl, aniž by z něj upadl jakýsi malý ventil z automobilového motoru nestabilně postavený na jeho opačném konci. Připouštím, že jsem s tím měl potíže, ale ty měli i všichni ostatní včetně Kena, který tu proklatou věc skoro vyhodil z vedle otevřeného okna. Naštěstí pro něj lékaře právě v tu chvíli zavolali k telefonu, takže neviděl, co se stalo. Ať už byly důvody jakékoliv, Ken prošel a já ne, a přes všechnu snahu jsem nedostal žádné uspokojivé vysvětlení.

Teprve po mnoha prosbách úřady nakonec souhlasily s tím, že mi za rok dají další šanci za podmínky, že se mi mezitím bude věnovat můj lékař. Musím říct, že mi moc nepomohl, a jenom poznamenal, že ztrácím čas a nemám šanci zdravotní prohlídkou projít. Tohle mě vedlo jen k ještě většímu odhodlání než kdykoliv předtím, ale když jsem přišel na začátku roku 1938 ke svému dalšímu pokusu, opět jsem neuspěl. Tentokrát jsem nedokázal stát na jedné noze, což nebylo nijak překvapující, protože jsem si před několika dny udělal výron v kotníku. Ovšem tentokrát došlo

k pohovoru s velkou osobností, kterou byl samotný ministr letectví Tom Barrow, jenž mi slíbil další šanci.

Protože jsem neměl co ztratit, jen všechno získat, opustil jsem sedavé zaměstnání, které jsem vykonával od ukončení školy, a odešel jsem na vzdálenou farmu. Bylo to velké zklamání pro mého otce, který nemohl pochopit, že chci vyměnit „slibnou kariéru“ za práci „oslavovaného řidiče autobusu“, jak tomu říkal. Šest měsíců jsem pracoval na malé odlehlé ovčí farmě na pobřeží zátoky Palliser na jihovýchodním výběžku Severního ostrova Nového Zélandu. Byla skutečně odlehlá, vzdálená šedesát kilometrů po nezpevněné silnici z nejbližší vesnice. Projetí té silnice trvalo čtyři hodiny. Muselo se na ní otevřít a zavřít šestnáct bran a přebrodit tři potoky a tři řeky za předpokladu, že před nedávnem nepršelo; jinak musel jít člověk pěšky, protože tam nebyly žádné mosty. Farma byla, mírně řečeno, hodně členitá. Rozkládala se na čtrnácti stech akrech, začínala na břehu moře a strmě se zvedala do asi devíti set metrů k horním svahům Mount Barton – její horní hranice ani nebyla oplocená. Terén byl tak strmý, že jsme na většině pozemku nemohli ani jezdit na koních, ale museli jsme ovce shánět pěšky, což byla také metoda používaná k lovu divokých koz, prasat nebo jelenů jako krmení pro psy. Po šesti měsících této práce jsem byl v takové fyzické kondici, že jsem svou třetí zdravotní prohlídkou koncem roku 1938 hladce prošel. V jedné fázi mého testu na kapacitu plic mě museli zastavit, abych z horního konce měřící trubice nevyfoukl rtuť. V prosinci jsem byl na cestě ke svému bratrovi v Anglii.

Z Aucklandu jsem 16. prosince 1938 odplul s patnácti dalšími kandidáty aspirujícími na krátkodobou vojenskou službu na palubě RMS *Rangitata* na východ Panamským průplavem do Spojeného království. Nikdy předtím jsem necestoval tak dlouho po moři a velice jsem si tu cestu užíval, i když jsme měli jen jednu zastávku na několik hodin v Panamě na tichomořském pobřeží. Kromě obvyklých sociálních a sportovních činností se do RAF mířící skupina mužů zaměstnávala časně ranním fyzickým výcvikem a programem lekcí na témata jako navigace, meteorologie, spalovací motory a Morseova abeceda, které nám přednášeli lodní důstojníci. Plavba Panamským průplavem byla fascinujícím zážitkem. Samozřejmě to je nádherný stavitelský kousek. Velký dojem na nás udělala zejména velká rychlost, s jakou se naše loď o hmotnosti osmnácti tisíc tun zvedala a klesala v těch různých plavebních komorách.

Během prvních dvou týdnů naší plavby Tichým oceánem bylo počasí podle očekávání dobré, protože v této části světa vrcholilo v té době léto. Tehdy jsem již navázal pevné přátelství s Johnem Kempem, který pocházel z Wellingtonu, a zdál se být velice spřízněnou duší. Po Panamském průplavu, jak jsme mířili do severní zimy, se počasí stále zhoršovalo. Po jedenatřicetidenní cestě jsme 18. ledna 1939 pluli proti proudu Temže a v mizerném mrholivém počasí s nízkou visícími mraky jsme zakotvili v Docích krále Alberta. Jak jsem později zjistil, byl to typický londýnský zimní den, ale naše nadšení, že jsme dorazili do této ohromné metropole a zahájili jsme svou novou kariéru, nemohlo nic narušit.

Ještě víc mě rozechvělo, když jsem na nábřeží rozeznal svého bratra Kena. Naposledy jsme se viděli před rokem a půl a pochopitelně jsme si měli toho hodně co říct. Během té doby úspěšně absolvoval v Desfordu v hrabství Leicester základní pilotní výcvik následovaný obvyklým dvoutýdenním přijímacím kurzem v Uxbridgi. Pak v 3. pilotní škole v South Cerney v hrabství Gloucester prošel armádním pilotním výcvikovým kurzem na variantách Hawker Harta, jenž pokračoval na Škole letecké navigace, která byla tehdy v Manstonu, kurzem specialistů navigátorů včetně astronavigace. 22. října 1938 ho přidělili k 102. letecké eskadře v Driffieldu v hrabství York a koncem roku získal kvalifikaci prvního pilota na Armstrong Whitworth Whitley, takže již byl na cestě k naplnění své touhy.

Ken přijel ze své domovské základny ve dva roky starém Fordu 8, kterého koupil za pětapadesát liber, za cenu, která se mi zdála směšně nízká – samozřejmě ve srovnání s cenou stejného auta na Novém Zélandu. Další dva dny jsme strávili spolu poznáváním krajiny a návštěvami několika Kenových přátel na jihu Anglie. Pak mě náležitě dopravil do Hatfieldu v hrabství Hertford, kde jsem měl v 1. škole základního a záložního výcviku létání, kterou provozovala společnost de Havilland Aircraft Company, podstoupit základní pilotní výcvik.

Do Hatfieldu jsem přijel 23. ledna 1939 a zjistil jsem, že se tam většina účastníků kurzu již shromáždila včetně poloviny Novozélandanů, kteří cestovali na *Rangitata* se mnou. Druhá polovina včetně mého přítele Jacka Kempa byla umístěna ve White Walthamu blízko Maidenheadu. Tehdy se někteří piloti cvičili na letounech Miles Magister, ovšem my jsme se měli školit na Tiger Mothu – bylo to pochopitelné, protože je vyráběl de

Havilland, který školu provozoval. Měl jsem z toho velkou radost, i když se Magister jako jednoplošník s ostruhovým kolem, klapkami a brzdami považoval za dokonalejší letoun, zatímco Tiger byl dvouplošník s ostruhovou ližinou a neměl žádná z těch vylepšení. Ovšem byl to letoun, s nímž byla radost létat, a určitě byl mnohem „citlivější“ než Magister a vyžadoval jemnější zacházení. Vždy jsem měl pocit, že jestli umíte skutečně dobře létat s Tigerem, budete umět létat s čímkoliv.

Zdalo se, že můj instruktor poručík J. C. Reynolds má dobrou povahu, a po odlétaných devíti hodinách a čtyřiceti minutách mě poslal na sólový let, což podle mne odpovídalo průměru. Naším hlavním problémem bylo počasí. Kurz probíhal asi devět týdnů od posledního týdne ledna do konce března, což bylo ovšem právě období uprostřed zimy. Byla zatracená zima s tolika sněhem, jakou jsme ještě nikdy nezažili. V téhle části světa nebyla nikdy moc dobrá viditelnost a vzhledem k blízkosti Londýna a k sněhu pokrývajícimu výrazné krajinné prvky, jaké zde byly, se nevyplácelo zatoulat se příliš daleko od letiště. Jimmie Storrar, jeden z účastníků našeho kurzu z Cheshire to jeden den zjistil na své kůži, když po vývrtce (kterou neměl povolenou) ztratil orientaci, a po asi dvou hodinách byl donucen nouzově přistát na poli blízko Chelmsfordu v Essexu, který byl vzdálen několik hrabství od jeho letiště.

Mrazivé počasí znamenalo, že jsme na sebe museli navléknout všemožné letecké oblečení, protože Tiger měl otevřený kokpit a neměl topení. Ve snaze vypořádat se s tím chladem jsme nosili spodní vlněné prádlo a přes to plátěný pilotní oblek Sidcot, flaušem vyložené vysoké boty a spodní hedvábné a vnější kožené rukavice. Sice nás to udrželo v teple, ale stěží to zlepšilo cit při ovládání letounu. Pro instruktory to nebylo tak zlé, protože seděli v předním kokpitu, kde je trochu ohřívalo teplo od motoru, zatímco my jsme seděli vždy v zadním kokpitu, i když jsme letěli sólově – nějak to souviselo s vyvážením letounu.

Na konci března jsme měli za sebou určených padesát letových hodin na Tigeru Moth a kromě jednoho nebo dvou nešťastníků, kteří neuspěli, jsme měli kvalifikaci civilní licence „A“. Do té doby jsme létali jako civilní piloti ve výcviku, ale teď jsme všichni pokračovali na Centrálním letišti RAF v Uxbridgi dvoutýdenním přijímacím kurzem, po němž jsme se stali „činnými podporučíky ve zkušební době“. V Uxbridgi jsme se setkali s tou druhou polovinou novozélandské skupiny, která šla do White Walthamu,

a měl jsem radost, že se zase setkávám s Jackem Kempem. Ovšem po skončení našeho přijímacího kurzu nás zase rozdělili; jedna polovina skupiny (včetně Jacka) odešla do Dremu ve Skotsku a zbytek odveleli do 11. pilotní školy na základně RAF Shawbury. Shawbury byla malá vesnice v hrabství Shrop a zde jsem měl strávit dalších šest měsíců při dokončování našeho „vojenského“ pilotního výcviku.

11. pilotní škola byla vybavena dvěma různými typy letounů – dvoumotorovými Oxford Airspeed pro vícemotorové hochy a variantami Hawker Hart pro výcvik na jednomotorových strojích. Naštěstí mě přidělili ke skupině „Hart“, a proto jsem doufal, že budu patřit ke stíhačům. Oxford byl celkem moderní letoun. Byl to jednoplošník s uzavřeným kokpitem, s klapkami, brzdami, zasouvacím podvozkem a úplným panelem pro přístrojové létání s gyroskopickým horizontem a gyrokompasem. Na druhou stranu se varianty Harta mohou označit pouze jako zastaralé. Byl to dvouplošník s otevřeným dvousedadlovým kokpitem, s křídly potaženými plátnem, s motorem Rolls-Royce Kestrel s výkonem sníženým na 500 koňských sil a s pevně nastavenými listy vrtule. Měl pevný podvozek, byl bez klapek a s brzdami, které fungovaly, jen když se jim chtělo, a pro přístrojové létání měl archaický zatačkoměr a sklonoměr. Jeho nejvyšší rychlost byla 224 km/h, ale létání s ním bylo vzrušující a já bych ho nevyměnil za nic na světě. Pro výcvik s předním kulometem byl vybaven jedním kulometem Vickers z první světové války, který střílel okruhem vrtule s pomocí Constantinescova synchronizátoru střelby. Když měl synchronizátor poruchu, což se naštěstí nestávalo často, muselo se okamžitě přestat střílet, protože člověk riskoval zásah odrazem od vlastní vrtule. Oxford ani Hart nebyly vybaveny kyslíkovými dýchacími přístroji, ale vlastně to nijak nevadilo, protože jsme jen zřídka létali ve výškách, kde byly potřeba. V těch dobách v nich nebylo ani rádio pro komunikaci s instruktorem. Řízení letového provozu skoro neexistovalo a navigovalo se výpočtem nebo čtením mapy, což byl vynikající výcvik.

Pak už byla polovina dubna 1939. Přicházelo jaro a život se zdál nádherný. Shrewsbury bylo krásné a historické staré město na horních ohybech řeky Severn, která meandrovala na jih a nakonec se vlévala do Bristolského zálivu. Okolní krajina hrabství Shrop byla velmi atraktivní, počasí většinou pěkné a stěží jsem věřil svému štěstí, že jsem tady, létám skoro každý den a jsem za to placený.

V červenci, na konci našeho prvního běhu, jsme obdrželi hodnocení svých pilotních schopností a to moje bylo lepší, než jsem se odvážil doufat – nad průměrem ve všech čtyřech kategoriích - pilotování, akrobacie, přístrojové létání a navigace. Potěšil mě zejména komentář hlavního pilotního instruktora: „Projevuje spoustu přirozených schopností a měl by z něj být dobrý stíhací pilot.“

Náš první běh jsme strávili pouze létáním se všemi jeho aspekty včetně akrobacie, přístrojového létání, navigace a nočního létání. Ve druhém období jsme se soustředovali na tak zvané „aplikované“ létání, to znamená použití letounu jako válečné zbraně. Součástí toho byly nácviky střelby vzduch-vzduch, vzduch-země, střemhlavého bombardování, bombardování z malé výšky a létání ve formaci. Ukázalo se, že létání ve formaci není tak těžké, pokud nám vedoucí dovolil trochu si pohrát s plynem. To bylo v letounu s pevně nastavenou vrtulí základem, protože jsme nemohli ovládat rychlost klapkami ani aerodynamickými brzdami a některé letouny měly větší otáčky volnoběhu než druhé. Pokud jste seděl v některém z nich, nemohl jste zůstat ve formaci, když její vedoucí ubral plyn, což bylo zvláště nepříjemné při přistávání. Měli jsme jednoho účastníka kurzu, který to nemohl pochopit a myslel si, že když vede formaci, tak může ten problém vyřešit klouzavým letem na přistání vyšší rychlostí. Výsledkem nebyl žádný rozdíl, protože jeho letoun měl zvlášť malé otáčky volnoběhu, a on měl stále úplně stažený plyn. Nakonec jsme to vyřešili tím, že když vedl formaci, postarali jsme se, aby měl vždy letoun s nejvyšším počtem otáček volnoběhu.

Nedlouho po začátku našeho druhého běhu v pilotní škole jsme měli svou první pořádnou havárii. Do té doby to byly jen občasné incidenty jako zapíchnutí křídla do země při přistávání, ale nic vážného. Hart měl dlouhou příď a při přistávání, zejména v bezvětří, byl zvlášť náchylný na rozkolébání. Protože brzdy nebyly moc účinné, jakmile to kývání začalo, bylo skoro nemožné ho zastavit, a výsledkem byl nevyhnutelně přemet a zabodnutí křídla do země, ale bez velkých škod.

V jednu zvlášť tmavou noc jsem asi ve dvě hodiny ráno čekal na vzlet k sólovému letu, když se jednomu klukovi stalo právě tohle a značně pocuchal dolní křídlo. To samozřejmě trochu pozdrželo průběh letů. Jakmile jsme ho dostali z osvětlené vzletové a přistávací dráhy, další pilot, poddůstojník ve výcviku, dostal povolení k přistání. Nějakou dobu vyčkával

ve vzduchu a vypadalo to, že se už nemůže dočkat, až bude moci přistát. Já jsem čekal na pojezdové dráze, protože jsem měl se svým strojem vzlétnout. Za několik vteřin jsem uslyšel strašnou ránu. Otočil jsem se a uviděl jeho letoun vylétnout do vzduchu a pak spadnout bokem zpátky na zem. Po několika dalších poskocích se zdemolovaný konečně zastavil. Kamarád z Nového Zélandu, Len Bennet, který stál vedle mne, běžel k tomu letounu, zatímco já jsem šel pro sanitku – během nočního létání tam vždy jedna stála, ale zdravotníci tu havárii neviděli, protože byla schovaná za jedním hangárem.

Bylo mimořádným štěstím, že ten letoun nezačal hořet, a když jsem k němu přišel, s úlevou jsem uviděl, že se zjevně nezraněný pilot nad ním sklání a vypíná zapalování. Vzhledem k tomu, v jakém stavu ten letoun byl, se nějakým zázrakem nezabil ani vážně nezranil. Vypadalo to, že se přibližoval na přistání příliš nízko, na druhé straně silnice ohraničující letiště narazil na zem, hladce prolétl oběma živými ploty, vzal s sebou plot z ostatního drátu a utrl podvozek, který skončil na letounu s jedním kolem skoro v kokpitu. Vrtule byla rozbitá na třísky, křídla a středová část byly zdemolované a trup byl silně poškozený. Jenom ocas byl nedotčený. Přes to všechno stále fungovala navigační světla.

Přibližně v té době začínala být mezinárodní situace vážná a zdálo se, že to nebude dlouho trvat a budeme potřebovat své nově nabyté schopnosti. 3. září už o tom nebyly žádné pochybnosti. Byla to neděle. Všichni jsme byli na organizované návštěvě kostela a ještě jsme se ani nevrátili do svých ubikací, když nás svolali do skupin, a měli jsme vyjet se všemi letouny z hangárů a rozestavit je na různá místa na letišti. V mém deníku je u toho dne záznam: „Britské ultimátum Hitlerovi v 11.15 vypršelo. Je válka.“ Odpoledne jsme pokračovali v rozptylování zbývajících letounů a v synchronizaci kulometů u těch několika málo letounů, které jím byly vyzbrojeny. Ovšem nedovedl jsem si představit, k čemu by bylo pár Hawkerů Hart nebo Audax se zastaralými kulometry Vickers z první světové války. Měli jsme několik Gloucesterů Gauntlet, které by byly o něco užitečnější, ale z nějakých důvodů nám nikdy nedovolili na nich létat. Teď jsem s jedním z nich mohl jen pojíždět po obvodové dráze na místo jeho zaparkování.

Asi jediný vliv, který na nás válka tehdy měla, byla povinnost nosit stále uniformu a mít u sebe plynovou masku dokonce i mimo základnu. Také

zatemnění, které se ihned zavedlo a bylo velmi účinné, značně ztížilo noční létání za tmavých nocí. Protože jsme neměli zařízení k navádění na domácí letiště, nevyplácelo se zatoulat se daleko od letiště. Náš kurz v pilotní škole skončil 21. října po absolvování čtrnáctidenního střeleckého tábora v Penhros blízko Pwllheli (dokáže to vyslovit jen Velšan) na poloostrově Lleyrn v severním Walesu. Penhros byl nejen střelecký tábor, ale kompletní tábor pro výcvik se zbraněmi. Výcvik zahrnoval střelbu vzduch-vzduch z předního kulometu, útoky s předsazením a zezadu s ostrým střelivem, střemhlavé bombardování a bombardování z malé výšky s malými cvičnými pumami a střelbu vzduch-země. Útok z boku (s předsazením) vzduch-vzduch se nacvičoval na malý terč vlečený dalším účastníkem výcviku a bylo mimořádně obtížné terč prastarým kulometem střelícím malou kadencí trefit. Později jsem samozřejmě zjistil, že s osmi kulometry Browning je to mnohem snadnější. O létání se strojem vlekoucím terč nebyl nijak velký zájem, protože někteří žáci nebyli občas zrovna přesní, a ještě menší zájem byl o vlečení kluzáků, které se používaly pro útoky zezadu, i když byly vlečeny tak, aby byly vůči vlečnému letounu níž a vychýlené do strany.

Na konci střeleckého tábora jsme dostali oznámení o umístění k různým útvarům, ale všichni vybraní ke stíhačům byli nejprve přiděleni k 11. rezervní stíhací eskadře v St. Athanu v hrabství Glamorgan, abychom mohli létat na něčem modernějším, než nás pustí k frontovým letkám. Bylo to moudré preventivní opatření, protože tehdy byly téměř všechny frontové letky vyzbrojeny Hurricany nebo Spitfiry a přechod rovnou z historického dvouplošníku na některý z nich by určitě mohl způsobit nějaké problémy. 11. rezervní stíhací eskadra byla vybavena několika letouny North American Harvard pro lety s instruktorem a několika skutečně starými Hawker Hurricane Mk I, které, i když byly už trochu olétané, byly alespoň reálně použitelným strojem. V St. Athanu se k nám připojili naši krajané z Dremu, kteří byli také vybraní ke stíhačům, a potěšilo mě, že jsem se zase setkal s Jackem Kempem. Všichni jsme absolvovali několik letových hodin s instruktorem na Harvardech, které byly v té době velmi moderními cvičnými letouny a přicházely přímo z výrobní linky. Byly to dvousedadlové jednoplošníky s uzavřeným kokpitem, zasouvacím podvozkem, klapkami, brzdami, vrtulí se stálými otáčkami a úplným panelem pro přístrojové létání včetně umělého horizontu a gyrokompasu.

Na tehdejší dobu byly velmi pokrokové a díky nim nebyl s následným přechodem na Hurricany žádný problém.

Zejména umělý horizont velmi usnadňoval přístrojové létání – pokud ho člověk nezapomněl před vzletem odaretovat. Podle mého názoru to byla na počátečních panelech pro přístrojové létání hloupá konstrukční chyba a domnívám se, že byla příčinou naší první oběti. Pokud byl umělý horizont zaaretovaný, stále ukazoval horizontální polohu bez ohledu na skutečnou polohu letounu a poskytoval tudíž úplně falešnou informaci. Možná to nebylo tak vážné, když měl člověk před sebou vizuální horizont, ale bylo to mimořádně nebezpečné například v tmavé noci, když neexistoval vnější náznak, podle kterého by se dala zkontrolovat vlastní poloha. V jednu tmavou noc asi dva týdny po našem příchodu byl jeden z našich kolegů, podporučík Ernie Crompton (z Kanady), vyslán na svůj první noční sólový let v Hurricanu. Krátce po vzletu byl jeho letoun vidět v sestupné pravotočivé zatáčce, a jak narazil do země a explodoval hned u konce osvětlené vzletové a přistávací dráhy, uviděli jsme oslepující záblesk. Předpokládalo se, že vzlétl se zaaretovaným umělým horizontem a pak krátce po vzletu přestal letoun ovládat. Nikdy jsem nemohl pochopit, jak se mohl přístroj s takovým omezením vůbec povolit. Později se horizonty upravily tak, že nemohly být trvale zaaretované.

Zjistil jsem, že Hurricane je stabilní letoun a snadno se s ním létá. Největší dojem dělala palebná síla osmi kulometů. Během našeho pobytu v St. Athanu bylo hrozné počasí. Nastávala zima. Během tří týdnů se mi podařilo odlétat na Hurricanech jen deset hodin a nikdy jsem se nedostal na noční let, protože po nehodě Erniewho Cromptona byly zastavené. Na konci listopadu jsem byl i se svým přítelem Jackem Kempem přidělen k 54. letce v Hornchurchu v Essexu. Byli jsme nadšení, protože jsme věděli, že 54. letka je vyzbrojená Spitfiry, zatímco po odchodu z Shawbury jsem byl prozatímně odvelen k 145. letce, o níž jsem nikdy neslyšel. Následně jsem zjistil, že je to letka Bristol Blenheimů v procesu přezbrojování na Hurricany. John byl původně přidělen k 141. letce v Grangemouthu ve Skotsku vyzbrojené letouny Boulton Paul Defiant. Zdálo se, že kdosi naše původní přidělení přehlédl, ale bohužel pro Jacka ho to jeho asi po měsíci nakonec dostihlo - k jeho škodě. Mně se to naštěstí nestalo.

Kapitola 2 Podivná válka

Hornchurch bylo v době míru stálé letiště asi pětatřicet kilometrů od centra Londýna. V té době to byla jen travnatá plocha bez vytyčené vzletové a přistávací dráhy a byla to domácí základna tří letek č. 54, 65 a 74, všechny vyzbrojené Spitfiry Mk I. Byla to základna sektoru, což znamenalo, že řídila také činnosti satelitních letišť v Manstonu v Kentu a v Rochfordu v Essexu. Rochford byl v době míru městským letištěm Southendu. Hornchurch byl skutečně nedaleko Londýna a ze stanice podzemní dráhy Charing Cross trvala cesta linkou District Line jen asi půl hodiny. Balónová baráž Londýna začínala pouze asi pět kilometrů od něj na severozápad nebo necelou minutu letového času při naší normální letové rychlosti, takže se nevyplácelo přeletět letiště tímhle směrem, když byly balóny ve vzduchu, což se dělo téměř stále. Blížkost tohoto letiště od Londýna, od doků v Tilbury a od průmyslového komplexu v Dagenhamu také znamenala, že v Hornchurchu bylo mizerné počasí a za velmi krátkou chvíli mohl být zahalen hustou mlhou.

Neměli jsme přístupový radar a tehdy byl jediným přístrojem pro vyhledání domácího letiště pomalý a poněkud nespolehlivý směrový radiozaměřovač a jeho operátoři měli sklon dávat nám místo správného kurzu letu opačný azimut. To znamenalo, že jsme se neblížili k základně, ale naopak jsme se od ní vzdalovali. Není proto nijak překvapivé, že jsme po většinu času spoléhali na vizuální navigaci. Vyvinuli jsme si vlastní metodu vyhledávání letiště za špatného počasí letem nad Temží a pak zatočením doprava kolem řeky Ingrebourne, obecně známé jako „sračkový potok“, až ke třicet metrů vysokému komínu u Institutu Sutton na severovýchodním okraji letiště. Pak jsme zatočili ostře doleva, vysunuli podvozek a klapky a stále zatáčeli, až se vynořilo letiště – obvykle se objevilo, a když ne, znamenalo to začít všechno od začátku.

54. letka byla vyzbrojená prvními Spitfiry Mk I, které měly dvourychlostní vrtuli (úhel náběhu listu mírný a strmý) a podvozek, který se zasouval a vysouval ručním pumpováním. Bylo to docela napínavé, zejména při vzletání ve formaci, protože pumpa se ovládala pravou rukou, takže se musela střídat ruka na kniplu a levá ruka sundávat z ovladače plynu. Protože vzlet ve formaci nezbytně vyžadoval hodně manipulace s plynem, znamenalo to neustálé žonglování s ovládacími prvky, aby si pilot

udržel svou pozici. Člověk obvykle poznal nováčka, protože měl tendenci pumpovat s kniplem ve stejném rytmu jako s pumpou podvozku, takže vzlet měl zajímavý efekt jízdy na horské dráze. Ovšem během krátké doby byly ruční pumpy nahrazeny motorkem poháněným hydraulickým systémem a tím se problém vyřešil. Přibližně ve stejnou dobu byl letoun vybaven místo předchozích dvourychlostních vrtulí vrtulemi se stálými otáčkami. To bylo velké vylepšení.

Se Spitfirem byla radost létat, protože reagoval velmi citlivě na ovládání, zejména na výškové kormidlo. Ovšem vyžadovalo to velmi decentní zacházení. Všechny Spitfiry s motorem Merlin měly hodně znatelnou tendenci se při vzletu stáčet doleva, což způsoboval rychlý nárůst krouticího momentu. To se dalo zvládnout jen před vzletem volbou seřízení směrového kormidla úplně doprava a nastavením kormidla a křidélek úplně doprava a jejich postupným vracením, jak se zvyšovala rychlost. Jakmile jste si na to zvykli, nebyl to problém, ale pro neopatrné to mohla být past, protože vliv krouticího momentu byl tak silný, že bez správného seřízení směrového kormidla bylo skoro nemožné udržet při vzletu přímý směr. Viděl jsem některé docela napínavé manévry těch, kdo to udělali špatně. Aby se zmatek ještě zvýšil, některé pozdější typy Spitfirů byly vybaveny výkonnějšími motory Griffin, které stáčely letoun na opačnou stranu, a to samozřejmě znamenalo, že postup při seřízení kormidla musel být přesně opačný. S tím nebyly potíže, pokud jste si uvědomoval, v jakém typu poletíte. Výhled z kokpitu Spitfira dopředu nebyl ani zdaleka ideální, zejména v poloze s přídíl vzhůru, jako při přistávání a pojíždění. Ovšem to byla jen malá cena za dokonalý aerodynamický tvar a vynikající letové vlastnosti. Myslím, že Spitfire měl vyšší kritické machovo číslo (což vede při nástupu účinků stlačitelnosti vzduchu mimo jiné k potížím s řízením), než kterýkoliv jiný vrtulový letoun.

Vedla se celá řada sporů ohledně relativních předností Spitfirů a Hurricanů, zejména ve vztahu k verzím Mk I používaným v bitvě o Británii. Jako jeden z těch, kdo létali s oběma do akce, jsem nepochyboval, že Spitfire byl se značným náskokem lepší. Byl o nějakých padesát až šedesát kilometrů za hodinu rychlejší, měl větší stoupavost a větší dostup. Protože byl citlivější na výškovku, dokázal rychleji a snadněji manévrovat a na rozdíl od obecného názoru dokázal Hurricana předčít v otáčivosti. Byl také robustnější a vydržel drsnější zacházení.

Jednou zvláště špatnou vlastností Hurricana byla jeho zranitelnost, protože hlavní palivová nádrž byla uložena v kořenech obou křídel, často místech prvního zásahu, zejména při útoku zezadu. Jsem si jistý, že statistika stíhacích pilotů, kteří utrpěli v Bitvě o Británii popáleniny, by ukázala, že většina z nich byli piloti Hurricanů. Ve Spitfiru byly palivové nádrže v trupu hned za motorem. Byly tedy chráněné před čelním útokem nebo odvetnou palbou ocasních střelců bombardérů velkým motorem a před útokem zezadu pancéřováním pilotovy sedačky. Dalším nepříjemným rysem Hurricana byla malá samospádná nádrž pro vzlet a přistání v případě, že by palivové čerpadlo přestalo pro poruchu dodávat palivo z hlavních nádrží. Po vzletu na samospádnou nádrž musel pilot přepnout na hlavní nádrž předtím, než se samospádná nádrž vyprázdnila, jinak by výpary benzínu v nejvyšší části palivového potrubí tok paliva úplně zastavily. To byla jen jedna z dalších věcí, na které musel zaneprázdněný pilot v kritické chvíli myslet.

Poněkud nesmyslnou vlastností Hurricana bylo ovládání podvozku a klapek stejnou pákou, podobnou řadicí páce v autě, a bylo strašně snadné zaměnit ty dvě polohy s překvapivým výsledkem. Naproti tomu se podvozek ve Spitfiru ovládal pákou hydrauliky na pravé stěně kokpitu, zatímco klapy se ovládaly stlačením vzduchem a zvedaly se a sklápěly malou pákou na levé straně přístrojového panelu a tedy jinou rukou. Bylo prakticky nemožné si je poplést, ačkoliv člověk mohl úplně zapomenout vysunout podvozek – ale to stejné se mohlo stát i v Hurricanu. Aby se tomu zabránilo, Vickers Supermarine instaloval v počátečních typech Spitfira hlasitý klakson, ale později se odstranily. Když se plynová páka dostala pod určitou mez, jako při přistávání, klakson se ozval strašným řinčením. Ale rozezněl se i v případech, kdy se plyn ubral z jiných důvodů, jako třeba během akrobacie nebo při leteckém souboji, takže jsme byli docela zvyklí na jeho zvuk i v neobvyklých chvílích.

Skutečná je příhoda jednoho pilota americké letky Eagle přistávajícího ve Spitfiru v Kirton-in-Lindsey v roce 1941. Řízení letového provozu ho uvidělo přilétat přes plot se zasunutým podvozkem a operátor na něj samozřejmě zvolal „ještě jeden okruh“, ale bylo to marné. Při následném vyšetřování nehody odpověděl na otázku, proč na pokyn nereagoval: „Krucí,“ řekl, „kvůli rámusu toho zatraceného klaksonu jsem neslyšel, co mi říkáte.“

Jedním z hlavních důvodů rozdílů ve výkonech a ovladatelnosti mezi těmi dvěma letouny byla mnohem tlustší křídla Hurricana, která působila větší odpor vzduchu a vedla k menší obratnosti a pomalejší reakci na ovládací prvky. Člověk s ním musel zatáčet skutečně jako se starým nákladákem. Naproti tomu Spitfire, který reagoval mnohem pohotověji, se choval jako výkonný sportovní automobil. Hurricane měl výhodu v lepší platformě kulometů. Tlustší křídla umožnila umístění osmi (později dvanácti) kulometů do obou křídel těsně vedle sebe, zatímco u Spitfira musely být rozloženy po celém křídle. Podle mého názoru tuto menší výhodu víc než kompenzovaly rozdíly ve výkonech a ovladatelnosti. Je překvapivé, že konstruktér Hurricana trval na silnějším křídle také u Typhoona, nástupce Hurricana, a teprve později za války, když u Hawкера vyráběli Tempesty, zjistili, že to byla chyba.

Tři týdny po mém příchodu k 54. letce, 17. prosince 1939, jsem absolvoval svůj první operační let. Poslali tři z nás, abychom prozkoumali jakési neidentifikované radarové vlny nad Lamanšským průlivem. Možná naštěstí jsme tam nic neviděli, protože jsem měl tehdy odlétáno celkem jen dvě stě hodin, z toho sedm na Spitfiru, a dokonce jsem nikdy nevystřelil z kulometů. Ve skutečnosti jsem poprvé vypálil z kulometů s úmyslem zasáhnout nepřátelský cíl až po dalších šesti měsících – v polovině května 1940.

Pro letky Stíhacího velitelství to bylo období, které se stalo známé jako „Podivná válka“. Ostatní velitelství byla samozřejmě aktivnější. Během tohoto období jsme létali na občasné hlídky konvojů téměř vždy bez mimořádných událostí a pronásledovali jsme četné x-přepady (neidentifikovaný letoun), které se většinou ukázaly být našimi letouny. Několik v Británii rozmístěných letek se střetlo s nepřátelskými letouny, ale já jsem žádný neviděl. Bylo to velice nepříjemné, zejména proto, že jsme věděli, že letky Předsunuté letecké úderné jednotky vyzbrojené Hurricany a Letecká složka britských expedičních vojsk ve Francii zažívaly horké chvíle, zatímco my jsme se nemohli dočkat, až se dostaneme do akce. Bylo to až mnohem později, kdy jsme se dověděli, že náš vrchní velitel generálporučík Dowding naléhavě žádal, aby si mohl nechat své Spitfiry a zbývající Hurricany nedotčené v Anglii. Předvídal pravděpodobný výsledek kampaně ve Francii a uvědomoval si, že čím více letek pošle na pomoc Francouzům, tím méně jich bude mít k obraně Anglie, až nastanou

rozhodující chvíle – a měl v tom pravdu. Tenhle šťastný odklad mi pravděpodobně zachránil život, protože když jsme se dostali do akce, měl jsem nalétáno celkem přes tři sta hodin, z toho dost přes sto na Spitfiru. To mi poskytlo slušnou šanci postarat se o sebe sám. Při ohlédnutí zpět považuji sto hodin na jednom typu zhruba dostatečných, než je člověk připravený k prvnímu nasazení do boje – pokud má v té záležitosti na výběr – samozřejmě ne deset nebo dvanáct, což bylo asi tak všechno, co měli někteří z našich doplňovaných pilotů při vyvrcholení Bitvy o Británii.

Ačkoliv jsme se v období prvních pěti měsíců té „Podivné války“ nedostali do žádné akce, přesto docházelo v letce k incidentům. Během té doby jsme přišli o tři piloty. Dva z nich byly bohužel důsledkem létání nebo akrobacie v malé výšce – tento typ nehod by se neměl nikdy stávat, ale přesto se občas stane. Možná jsou takové nehody pravděpodobnější v době války, kdy jsou kurážní a dobře vycvičení mladíci frustrováni faktem, že se nemohou střetnout s nepřítelem. Třetí oběť byla naprostou záhadou, kterou se nepodařilo nikdy objasnit. Poručík J. D. McKenzie, Novozélandčan, vzlétl 11. května 1940 večer vedený rotmistrem Phillipsem, velmi zkušeným pilotem, aby prozkoumali x-přepad (neidentifikovaný letoun) nad Lamanšským průlivem. Nic neviděli a vraceli se v šesti tisících metrech na základnu, McKenzie v zadní pozici, když u Margate zmizel a už ho nikdo nikdy neviděl. Zpočátku se předpokládalo, že ho sestřelil nějaký nepřátelský letoun, ale myslím si, že je to velmi nepravděpodobné, protože by musel skoro jistě vydat nějaké varování. Mnohem pravděpodobnější se zdá být porucha na kyslíkovém dýchacím přístroji.

Nedlouho po příchodu k letce jsem se zapletl do stupidní nehody, která byla hlavně mojí chybou – jako většina z nich – ačkoliv lze nalézt určité polehčující okolnosti. Měl jsem odlétáno na Spitfirech asi dvacet hodin a dobře jsem věděl o problému výhledu dopředu a dolů při přistávání. Z tohoto důvodu jsme se snažili vždy, kdy to bylo možné, o přistání z přístupu zatáčkou, a tak jsme až do poslední chvíle získávali co nejlepší výhled dopředu. Přistupoval jsem tímto způsobem na přistání v Hornchurchu, když jsem zpozoroval velký černý sedan s vlaječkou na blatníku, jak projíždí po dráze spojující přistávací a pojízďecí dráhu právě v místě, které jsem si vybral k přistání. Nevěděl jsem, že v něm je vrchní velitel Stíhacího velitelství generálporučík sir Hugh Dowding doprovázený velitelem naší základny plukovníkem Bouchierem. „Počkejte, Bouchiere,“

řekl vrchní velitel, „podíváme se, jak ten mladý pilot přistane.“ Za půl minuty zvolal: „Panebože, jsem si jistý, že má vysunutá kola!“ A to jsem měl.

Byl jsem si jistý, že moje přístupová trasa spojovací dráhu a ten černý sedan pohodlně mine, ale ztratil jsem ze zřetele parkovací místo letounu obložené pytlí s pískem skryté pod mou přídí. Ty bariéry z pytlů s pískem byly asi dva metry vysoké a toto konkrétní parkoviště bylo umístěné dvacet až třicet metrů uvnitř spojovací dráhy. Na tom místě nemělo samozřejmě nikdy být a všechna tato parkoviště se potom umístila mimo tu dráhu. Naštěstí se můj letoun jen dotkl vrchní vrstvy pytlů a dva z nich čistě srazil, což naopak vedlo k utržení obou mých kol kompletně i s hydraulickými podvozkovými nohami. Následný dojezd byl kratší, než jsem očekával, a návazný rozhovor s našťvaným velitelem základny nijak nepodpořil moje ego. Zdálo se, že na něj můj argument, že jsem narazil do neoznačené překážky na spojovací dráze, což bylo technicky správné, neudělal velký dojem a jeho vztek to moc nezmiřilo.

Po několika měsících měli tři z nás další nešťastný zážitek, který mohl skončit katastrofou. Zaskočilo nás náhlé zhoršení počasí na naší letecké základně, když jsme byli na večerní hlídce nad konvoji v Lamanšském průlivu. Když jsme se vraceli do Hornchurchu, byla už úplná tma a letiště kompletně pokrývala až do výšky tří až pěti metrů přízemní mlha, obecně známá jako Hornchurchský horor. Hornchurchský maják jsme viděli docela jasně, protože vyčníval nad mlhu, ale při přístupu na přistání osvětlená vzletová a přistávací dráha – tehdy osvětlená jen slabými lampami, jak si vzpomínám, nebo možná parafinovými loučemi – v poslední chvíli zcela zmizela a pilot úplně ztratil informaci o směru nebo výšce.

Spitfire nebyl letounem, s nímž se snadno létalo v noci, i když byly jinak ideální podmínky. Dlouhá příď a špatný výhled dopředu znamenaly, že když byl pilot ve fázi přistávání, viděl před sebou jen jednu nanejvýš dvě osvětlovací lampy. Bylo proto velmi obtížné udržet na vzletové a přistávací dráze přímý směr. Situaci nezlepšovala skutečnost, že jakmile se setmělo, z koncovek výfuků (šest na každé straně motoru) tryskaly výrazné oranžovo-modré asi třicet centimetrů dlouhé plameny, které dál omezovaly výhled. Když pilot při přistávání ubral plyn, tyto plameny se ještě vylepšily sprškou jisker způsobenou zpětným tlakem ve výfukovém systému.

Když se tenhle konkrétní incident stal, měl jsem odlétáno celkem jen pět hodin sólově v noci, z toho tři hodiny na Spitfirech, takže jsem nebyl moc zkušený. Vedoucím formace byl rotmistr Phillips a jako dvojka letěl se mnou, jako novým klukem, další rotmistr, a já byl trojkou. Jakmile jsme se vrátili zpět nad hornchurchský maják, Phillips mi dal rozkaz, abych se odpojil a přistál jako první, což byl normální postup. Ovšem to vyvolalo hlasité protesty dvojky, která tvrdila, že má nedostatek paliva a musí přistát jako první. Bylo mi to divné, protože jsme byli ve vzduchu všichni stejnou dobu a neviděl jsem důvod, proč by na tom měl být s palivem hůře než já. Ovšem bylo jasné, že o tom nemá smysl diskutovat, protože by nás to jen zdržovalo a my jsme byli nahoře už půldruhé hodiny.

Phillips dalších pět minut pokračoval v kroužení v těsném levotočivém kruhu kolem majáku a já jsem byl na něj co nejvíc nalepený po jeho levém boku, abych ho neztratil z dohledu. Protože jsem byl uvnitř kruhu, nic jsem neviděl, jen odraz svého pravého pozičního světla na jeho levém křídle. Létání v těsné formaci, zvláště v noci, vyjadřuje naprosté soustředění na udržení pozice u vedoucího letounu a není tak čas na kontrolu svých přístrojů. Když nastal čas, abych se odpojil a přistál, zjistil jsem, že jsem úplně dezorientovaný a potřeboval bych trochu času, abych se soustředil.

Řídící létání se mě zeptal, jestli bych mohl přistát na „špatné“ (to znamená levé) straně vzletové a přistávací dráhy, a já jsem usoudil, že to je kvůli tomu, že je pravá strana blokována, a také to tak bylo. Naše dvojka ztratila při finálním přístupu dráhu z dohledu a pokračovala v sestupování, až na ni narazila, což jeho letounu vůbec neprospělo, ale naštěstí se nijak vážně nezranila. Když jsem zahájil okruh, abych se soustředil na své přístroje, můj vedoucí začal hulákat v rádiu a ptát se: „Co tam k čertu děláte?“ Jakmile jsem mu vysvětlil situaci, řekl: „Ne! Ne! Musíte okamžitě přistát, já jsem už skoro bez paliva.“ Věděl jsem, že ho musí mít málo, ale myslel jsem si, že by ho měl mít určitě víc než já, protože vedoucí vždy spotřeboval méně paliva než piloti řadící se za ním, kteří neustále pracovali s plynem, aby udrželi svou pozici. Ale opět se nezdálo, že je to vhodná chvíle k dohadování. V té chvíli jsem již přeletěl přístupový „trychtýř“ a musel jsem udělat hnusnou šipku zakončenou do očí bijícím manévrem ve tvaru „S“, abych se pokusil dostat do pozice k přistání. Čím níže jsem letěl, tím se osvětlení dráhy stávalo nezřetelnějším, až nakonec úplně zmizelo a viděl jsem jen moře bílé mlhy, které zhoustlo u náhle se objevivšího světla